

Schiphol: de vervuiling is zeker, de banen niet

In ESB van 1 februari concluderen Hakfoort e.a. dat Schiphol tussen 1987 en 1998 42.000 banen voor de Amsterdamse regio heeft opgeleverd¹. In de wijze waarop zij tot dit resultaat komen is het een en ander onduidelijk, en het is waarschijnlijk dat het werkelijke werkgelegenheidseffect van Schiphol lager uitvalt, zo betogen Wieringa en Wamsteeker. En volgens Van Ewijk en Scholtens willen de positieve werkgelegenheidseffecten voor de regio nog niet zeggen dat Schiphol voor de nationale economie een rendabel project is.

Hakfoort e.a. komen tot hun conclusie (tussen 1987 en 1998 42.000 banen in het ROA-gebied, dank zij Schiphol) door twee scenario's met het model MADAM door te rekenen: het nul-scenario waarbij de productie van de luchtvaart op het niveau van 1987 stabiel blijft, en een basisscenario dat gebaseerd is op de historische groei van Schiphol tussen 1987 en 1994, en verdere uitbreiding van Schiphol bij een gunstige economische groei tussen 1995 en 1998. Na lezing van hun artikel betwijfelen wij ten eerste of er werkelijk 42.000 banen in de regio aan Schiphol te danken zijn.

Onzekerheid

Bij het schatten van het werkgelegenheidseffect van Schiphol is gebruik gemaakt van het model MADAM. In dit model is er een verband tussen de productie van de luchtvaart en de totale werkgelegenheid in de regio. Het is echter niet duidelijk hoe dit verband luidt. Worden de banen in bepaalde sectoren grotendeels toegerekend aan Schiphol?² Of wordt verondersteld dat tegenover iedere baan op het luchthaventerrein zelf een zeker aantal banen in de regio staat? In alle gevallen geldt dat de omvang van dergelijke uitstralingseffecten zeer onzeker is, onzekerder dan Hakfoort e.a. in hun conclusie doen vermoeden.

Verleden, beden of toekomst?

Het basisscenario bestaat zowel uit de historische ontwikkeling (1987-1994), als uit een raming van de toe-

komst. Over het heden wordt met geen woord gerept. Het is dan ook niet mogelijk uit het artikel af te leiden hoeveel banen een verdere uitbreiding van Schiphol op zal leveren³.

Uit de toelichting bij de raming leiden wij af dat de werkgelegenheidsgroei tussen 1994 en 1998 sterker zal zijn dan in het verleden: zowel de economische groei in het gehanteerde (gunstige) CPB-scenario als de investeringen in Schiphol zullen veel hoger zijn dan in de afgelopen jaren. Tegelijkertijd moeten wij uit gegevens van Luchthaven Schiphol afleiden, dat de groei van het aantal passagiers in de komende jaren juist zal afnemen: van 8,1% per jaar tussen 1987 en 1994, tot 4,6% per jaar tussen 1995 en 1998. Kennis van de gerealiseerde waarden (van de productie van de luchtvaart en het aantal banen) voor 1994 maakt het mogelijk de waarschijnlijkheid van het voorspelde werkgelegenheidseffect beter in te schatten.

Optimisme alom

Voor de periode 1995-1998 is het verschil tussen het nulscenario en het basisscenario kunstmatig, en onterecht, vergroot.

Ten eerste worden alle VINEX-investeringen toegerekend aan het basisscenario. Het gaat hierbij echter ook om investeringen die niet rechtstreeks met Schiphol verband houden, bij voorbeeld in woningbouw en infrastructuur. Door deze investeringen niet mee te rekenen in het nulscenario, wordt een groter ver-

schil in werkgelegenheid verkregen dan alleen door het al dan niet uitbreiden van Schiphol veroorzaakt wordt.

Ten tweede wordt in het basisscenario uitgegaan van een 'gunstig' scenario van het CPB. Onduidelijk blijft of deze hoge economische groei ook geldt voor het nulscenario. Ook is niet duidelijk waarom er niet uitgegaan is van het behoedzame scenario van het CPB, dat een veel gematigder groei verwacht.

Baten en kosten

Onze conclusie luidt dat het getal van 42.000 banen niet alleen met onzekerheden omgeven is, maar ook op kunstmatige wijze is vergroot. Het werkelijke aantal 'Schiphol-banen' zal waarschijnlijk lager liggen. Wanneer hierbij bedacht wordt dat Schiphol aanzienlijke externe effecten met zich mee brengt, en dat het voor Schiphol benodigde geld ook in andere projecten geïnvesteerd kan worden, is het voor ons duidelijk: de overheid doet er beter aan haar aandacht te richten op andere economische activiteiten.

Han Wieringa
Markus Wamsteeker

De auteurs zijn verbonden aan de Vereniging Milieudefensie.

1. J.R. Hakfoort, W.J.J. Manshanden, T. Poot en C. van der Vegt, Schiphol: banenmachine voor de regio, ESB, 1 februari 1995, blz. 111-114.

2. In de paragraaf 'Luchtvaart in de ROA-economie' wekken Hakfoort e.a. de indruk dat de werkgelegenheid in de sector Groothandel/transport in Amstelland en Meerlanden grotendeels aan de aanwezigheid van de luchthaven te danken is. Onzes inziens wordt het belang van Schiphol hier overdreven: de beide sub-regio's liggen dermate centraal in de Randstad, dat het alleen al om deze reden geen verwondering mag wekken dat de transportsector het hier beter doet dan in de overige delen van het ROA (zijnde de stad Amsterdam en het gebied benoorden het Noordzeekanaal, waar de bereikbaarheid veel slechter is).

3. De indruk dat dit wel kan, is echter gemakkelijk gewekt. Zie hiervoor *Het Parool* van 3 februari, dat onder de kop 'Expansie Schiphol: 42.000 banen' meldt dat stopzetting van de uitbreiding van Schiphol de regio Amsterdam 42.000 banen kost!