



Zie ze vliegen

Auteur(s):

Keuzenkamp, H.A.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4169, pagina 729, 2 oktober 1998

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

luchtvaart

Ergens in het noorden van de Haarlemmermeer is een middelgrote onderneming gevestigd, met 1644 werknemers. Het bedrijf realiseerde vorig jaar een netto winst (voor belasting) van 242 miljoen gulden¹. Met een omzet van iets meer dan een miljard valt het ruimschoots buiten de hitparade van de vijftig grootste Nederlandse bedrijven. In dit licht bezien is het wonderbaarlijk dat dit bedrijf het voor elkaar gekregen om al ruime tijd de voorpagina's van de Nederlandse kranten te domineren.

Amsterdam Airport Schiphol, want daar gaat het om, is echter niet zomaar een bedrijf. Het beweert zonder blozen "de grootste banenmotor van Nederland" te zijn². Het is de thuisbasis van KLM, nummer 25 op de ranglijst van beursgenoteerde ondernemingen qua beurswaarde en zelfs nummer twaalf qua omzet en de bron van heel wat omringende bedrijvigheid³. Het is de vierde luchthaven van Europa (na de gezamenlijke Londense luchthavens, die van Parijs, en Frankfurt). Schiphol is, samen met Ajax en de Koningin, Nederland. Schiphol is waarin een klein land groot kan zijn. Schiphol, kortom, is een bron van zinsbegoocheling. Wim Kok en Jan Pronk zien ze al vliegen, boven een eiland in zee. En de Tweede Kamer wordt er "horendol" van, dat is ook niet mis.

Neem eerst de geluidsoverlast, die momenteel het debat domineert. Het verbijsterende is dat men geen flauw benul heeft van de kosten, in termen van welvaartsverlies, van de herrie⁴. Feit is dat de productie van geluid gedurende de afgelopen twintig jaar sterk is afgenomen. Vliegtuigen zijn veel stiller dan vroeger, terwijl nog niet eens alles uit de kast is getrokken om slechts de meest stille vliegtuigen tot Schiphol toe te laten. Bij verdere groei van de luchthaven zal desondanks op korte termijn de overlast toenemen, totdat de vijfde baan gereed is. Vervelend, maar niet dramatisch. Als omwonenden werkelijk zoveel hinder van Schiphol hebben, zou dit tot uiting moeten komen in een duidelijk afwijkende ontwikkeling van de huizenprijzen vergeleken met die elders in het land. Zelden is het zo eenvoudig om 'revealed preference' te meten als in dit geval, en zelden is zulk inzicht zo belangrijk. Maar niemand heeft dit tot op heden gedaan. We stellen er gaarne wat ruimte voor beschikbaar in *ESB*. Het wordt tijd dat echte 'kosten' eenheden een rol in het luchtvaartdebat gaan spelen in plaats van de willekeurige optelsom van een Delftse bolleboos.

Daarmee komen we op het grotere onderwerp: de uitbreiding van de luchthaven en het eiland in zee. Aanvankelijk dacht ik aan een pr-stunt van Schiphol: "kijk, wij zijn bereid naar zee uit te wijken, maar als jullie in de politiek dat niet willen dan moet je ons natuurlijk wel wat ruimte in de polder gunnen". Met stijgende verbazing zag ik hoe het eiland een serieuze optie werd. De kosten worden geschat op dertig tot zestig, misschien zelfs tachtig miljard gulden (afhankelijk welke aanvullende infrastructuur in de prijs wordt meegerekend). Een investering van zeg tien procent van ons bnp - je zou verwachten dat er dan zorgvuldig wordt gerekend en vergeleken. Niet dus. Alleen al om de kapitaalkosten van de investering te financieren, moet het eiland in de meest voorzichtige schatting een tienvoudige winst gaan realiseren van het huidige niveau.

Als deze investering rendabel kan zijn, dan deugt de bedrijfsvoering van dit moment voor geen stuiver. Dat blijkt overigens te kloppen, want er zijn belangrijke niet aangeboorde bronnen van inkomsten. Neem de landingsrechten, de 'slots'. Deze worden, in strijd met de elementaire economie van de toewijzing van schaarse middelen, gratis toebedeeld. En dan niet eens eerlijk verloot, maar aan de oude getrouwen. Dat kunnen we veranderen ten behoeve van dat eiland. Maar waarom niet sowieso? Als het Schiphol ernst is met dat eiland, dan is dat een impliciete erkenning dat de huidige belastingafdracht (of, iets preciezer, de dividenduitkering aan aandeelhouders Rijk, Amsterdam en Rotterdam) miljarden guldens te laag is. De geluidsoverlast van snurkende politici maakt me bijkans horendol.

Maar zelfs al wordt de bedrijfsvoering van Schiphol deugdelijk, dan nog is het de vraag of de aanleg van een eiland goed besteed geld is. Want wat is een normale prijs voor een luchthaven? Kijk naar de nieuwe internationale luchthaven voor Berlijn. Deze gaat, als bouwonderneming Hochtief de aanbesteding wint, acht miljard Dmark kosten. Hochtief bouwde ook het nieuwe vliegveld van Athene, voor vier miljard Dmark. Beide projecten zijn voorbeelden van publiek private samenwerking - een onderwerp waaraan binnenkort een [ESB-dossier](#) zal worden gewijd.

Het lijkt me ondenkbaar dat private deelnemers het veel riskantere en veel duurdere eiland op soortgelijke wijze willen aannemen. Voordat bankdirecteuren ze zien vliegen zijn ze allang met groot verlof gestuurd. Je zou willen dat dat ook voor onze politici geldt, als ze niet snel bij zinnen komen

¹ Werknemers in termen van voltijdbanen, 1997. Cijfers zijn ontleend aan het Jaarverslag 1997 van *Amsterdam Airport Schiphol*.

2 Volgens een persbericht van 25 februari 1998, dat verdacht veel overeenkomst vertoont met soortgelijke berichten over bijvoorbeeld het economisch belang van de kunst voor de Amsterdamse economie.

3 Data 1997, bron *FIA Beleggershandboek 1997*.

4 De discussie over het aantal woningen dat binnen de zone van 35 'Kosteneenheden' valt (genoemd naar de Delftse hoogleraar Kosten) is tekenend. Ten eerste is zowel de grens, 12.000 of 15.000, als de eenheid, willekeurig. Ten tweede weten Kamer en Kabinet niet eens wat ze zelf met Schiphol hebben afgesproken (namelijk 15.000).