

Wat te doen als drempel mainport hoger wordt?

Trouw 3-3-95

door C. van Ewijk
en L.J.R. Scholtens

In zijn reactie op een interview met een onzer (C. van Ewijk) in *Trouw* van 24 februari geeft mr R. J. M. Sturm van Amsterdam Airport Schiphol drie staaltjes van uiterst selectief gebruik van citaten.

In de eerste plaats beweert hij dat er in de Inventarisatie Economische Effecten (IEE) een rendementsberekening en risico-analyse van Schiphol Mainport gemaakt is. Dit is een eenvoudigweg niet waar, zoals ook niemand – behalve dan nu mr. Sturm – ontkent. In het hele IEE rapport staan de kosten van de uitbreidingsplannen zelfs niet vermeld! Het doel van het rapport is veel beperkter dan mr Sturm suggereert; het ging om een berekening van de verwachte ontwikkeling in het luchtvaartverkeer en de werkgelegenheidseffecten van Schiphol. Dit is iets heel anders dan een afweging van kosten en baten waar wij om vragen. Overigens zijn door anderen wel tentatieve rendementsberekeningen van Schiphol gemaakt, en deze wijzen steeds in de richting van een negatief maatschappelijk rendement. Nog storender is de uitleg door mr. Sturm van een artikel van ondergetekenden in het blad *Economisch Statistische Berichten* (ESB). Daarbij gaat het om de benodigde investeringen voor de uitbreiding van Schiphol. De voorlichters van Schiphol herhalen steeds ter verdediging dat een groot deel der investeringen privaat gefinancierd wordt. Dit hebben wij ook geschreven, zoals mr. Sturm nu met trots aanhaalt. Gemakshalve vergeet hij echter te vermelden dat wij in datzelfde artikel uitvoerig beargumenteren dat het onderscheid tussen publieke financiering en private financiering niets verandert aan onze conclusie dat het economisch en maatschappelijk rendement van het project onvoldoende is. Of het rijk zelf geld voorschiet of een particuliere bank, doet voor het rendement niet ter zake. Het gaat er om wie uiteindelijk risico's draagt en wie er voor de exploitatiekosten opdraait. Het is zelfs zeer de vraag of wij blij moeten zijn met de door mr. Sturm zo geroemde private financiering. De ervaringen met de gecombineerde private-publieke financiering van de Wijkertunnel zijn niet bemoedigend. Het probleem is dat de risico's meestal eenzijdig op de over-

heid worden afgewenteld. Eén van onze punten van kritiek is dat er geen risico-analyse is uitgevoerd naar kosten en baten van het project. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als Schiphol zelfs met 40 miljoen passagiers toch te klein blijkt te zijn voor een mainport? De scenario's in de IEE geven aan dat de risico's zeer reëel zijn, maar geven geen inzicht in de financiële en strategische consequenties. De boodschap is vooral: als wij geluk hebben kan Schiphol met 40 miljoen passagiers een kleine 'mainport' worden. Maar wat als wij geen geluk hebben? Wat te doen als bijvoorbeeld blijkt dat door de internationale groei van het luchtvaartverkeer de drempel voor een

Geen economische onderbouwing Schiphol

mainport opschuift naar bijvoorbeeld 60 miljoen passagiers? De consequenties hiervan zijn niet uitgewerkt, en worden in de besluitvorming angstvallig buiten beschouwing gelaten. Een andere onzekerheid betreft de kosten. Hoe reëel is de schatting van de kosten, en in hoeverre is er sprake van verborgen kosten? Ervaring met vergelijkbare projecten leert dat de kosten vaak aanvankelijk onderschat worden, en dat zij, naarmate het project vordert, naar boven moeten worden bijgesteld. Welke garantie is er dat dit bij Schiphol niet het geval is? Deze vraag is niet aan externe deskundigen voorgelegd. In de Planologische Kernbeslissing (PKB) van twee jaar geleden werd een bedrag van 31 miljard gulden opgevoerd. In de recente herziening (PKB3) is het bedrag reeds opgelopen tot 33 miljard. Maar, zegt mr. Sturm, dit bedrag rekenen wij niet langer volledig toe aan Schiphol. De kosten worden nu gesplitst in 'reguliere' investeringen en investeringen die nodig zijn om Schiphol tot mainport te ontwikkelen. De reguliere investeringen zouden geen enkel ander doel dienen dan de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren. Deze tweedeling is opmerkelijk. Zowel in het Plan van aanpak en omgeving als in de IEE wordt er op gehamerd dat Schiphol alleen maar tot mainport kan uitgroeien als de verwer-

king van de passagiers van en naar de luchthaven adequaat kan geschieden. Daarvoor worden investeringen in infrastructuur onontbeerlijk geacht. Het wekt daarom bevreemding te doen alsof al die investeringen niets met Schiphol te maken hebben. Maar goed, voorzover de investeringen inderdaad een ruimer belang hebben dan alleen Schiphol, is de oplossing eenvoudig om ook de 'andere' baten van project in beschouwing te nemen, voorzover dit nog niet is geschied. Zoals wij eerder in hetzelfde artikel in *ESB* hebben betoogd, hebben wij er weinig vertrouwen in dat dit het totale beeld zal veranderen. Wie van de Hoge Snelheidslijn grote winsten verwacht moet wel erg optimistisch zijn.

Bovendien hebben wij gewezen op aanzienlijke 'verborgen kosten' van het project. Maar ook dit heeft mr. Sturm over het hoofd gezien. Zo legt bijvoorbeeld Schiphol beslag op de beperkte milieu-gebruiksruimte; meer vervuiling door Schiphol (uitstoot van CO₂ e.d.) betekent dat er op andere gebieden een stringenter (en dus duurder) milieubeleid moet worden gevoerd. Eén van de belangrijkste verborgen kostenposten betreft het fysieke ruimtebeslag door Schiphol. Grond rond Amsterdam is zeer schaars, en waar Schiphol ligt, kunnen geen woningen worden gebouwd of bedrijven worden gevestigd. Voorzover de verwerving van grond al in de berekeningen is meegenomen, gebeurt dit tegen de 'agrarische' waarde van circa 5 gulden per m². De economische waarde van grond met bedrijfsbestemming ligt echter op het honderdvoudige en bedraagt zo'n 500 gulden per m². Bedoelt mr. Sturm niet de opmerking dat 'we grond kopen (... tegen...) de normale marktprijs' te zeggen dat Schiphol eigenlijk een agrarisch bedrijf is? Wij zijn bang dat de omwonenden daar anders over denken.

De discussie over een ingrijpende beslissing zoals Schiphol mainport is gediend met open en eerlijke uitwisseling van argumenten. De heer Sturm heeft nu gekozen voor een op de persoon gerichte toonzetting. Wie werkelijk overtuigd is van het belang van Schiphol, zou toch vertrouwen op deugdelijke economische argumenten.

De auteurs werken bij vakgroep macro-economie, Universiteit van Amsterdam