



Als de infrastructuur in overheidshanden blijft, hoeft de totale exploitatie dat nog niet. (Foto NRC Handelsblad, Vincent Mentzel)

Privatisering van Schiphol heeft voornamelijk nadelen

Het kabinet is 'in principe' bereid een deel van de aandelen in de luchthaven Schiphol te verkopen. Of het ook wettelijk zo ver komt zal afhankelijk van de uitkomst van de nationale discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland.

Wetnu, privatisering van Schiphol is ongewenst. De basisinfrastructuur in ons land hoort in handen van de overheid te blijven. Die infrastructuur bestaat uit wegen, spoorwegen, waterwegen, een waterleidingnet, een energienet, een waterleidingnet, een energienet, een waterleidingnet en een waterleidingnet. Karakteristiek voor al deze voorzieningen is dat ze van grote invloed zijn op de ruimtelijke en economische structuur van ons land en dat ze in zekere zin een monopoliepositie innemen. Die monopoliepositie is een gegeven. Er is maar één waterleidingnet en maar één luchthaven van internationale betekenis. Het zou economisch en maatschappelijk onzinnig zijn om — op de schaal van ons land — deze voorzieningen concurrerend aan te bieden.

Het gebruik van sommige voorzieningen leent zich in beginsel wel voor marktwerking. De discussie over de liberalisering van de elektriciteitsproductie en de toelating van concurrentie in het spoorvervoer zijn daar voorbeelden van. Essentiële voorwaarde is dan echter dat er een onpartijdig, neutraal beheer van de infrastructuur komt waarop de onderling concurrerende bedrijven zijn aangewezen. Dit verklaart ook de aarzelingen van de KLM over de huidige privatiseringsvoorstellen.

Dat de basisinfrastructuur in belangrijke mate de ruimtelijke economische inrichting van Nederland bepaalt, geldt voor Schiphol in bijzondere mate. Het ruimtelijke besluit van de luchthaven en de daarbij behorende geluids- en 'vrijwaringszones' (waarbinnen niet gebouwd mag worden) is zo groot dat de ruimtelijke ordening in een groot deel van de provincie Noord-Holland er door wordt gedomineerd. Daar komt bij dat het gebruik van Schiphol een ingrijpende invloed heeft op leefomgeving en milieu.

De samenhang in de ruimtelijke ordening in een dichtbevolkt en hoogontwikkeld land als het onze is groot: wonen, werken, recreatie en transport zitten dicht op el-

De luchthaven Schiphol wil graag geprivatiseerd worden. Niet doen, vinden Guusje ter Horst en Friso de Zeeuw. De huidige NV-vorm voldoet uitstekend, ook wanneer internationale samenwerkingsverbanden moeten worden aangegaan.

kaar. Ook de dynamiek is groot: we blijven voortdurend in de weer met de planning en uitvoering van veranderingen naar aanleiding van — vaak tegenstrijdige — verlangens. De ruimtelijke inrichting is ons gezamenlijke maatschappelijke kapitaal; veranderingen daar- in zijn onderwerp van een heftige belangenstrijd. Het politiek bestuur heeft daarbij de taak de verschillende belangen (bijvoorbeeld het economische en het milieubelang) zoveel mogelijk te integreren of tegen elkaar af te wegen, om daarna — na een serieuze discussie — besluiten te nemen. Daartoe staat een publiek instrumentarium ter beschikking zoals wetgeving en ruimtelijke ordening. En daar- bij hoort ook de overheidssturing

concurrerend aan te bieden. Het gebruik van sommige voorzieningen leent zich in beginsel wel voor marktwerking. De discussie over de liberalisering van de elektriciteitsproductie en de toelating van concurrentie in het spoorvervoer zijn daar voorbeelden van. Essentiële voorwaarde is dan echter dat er een onpartijdig, neutraal beheer van de infrastructuur komt waarop de onderling concurrerende bedrijven zijn aangewezen. Dit verklaart ook de aarzelingen van de KLM over de huidige privatiseringsvoorstellen.

Alles wat op Schiphol door anderen kan worden gedaan, is al uitbesteed

van infrastructuurvoorzieningen langs privaatrechtelijke weg. Dit is het vrees op de botten van het zuiver publieke instrumentarium. Afhankelijk van het type voorziening kan de privaatrechtelijke zeggenschap over voorzieningen direct en ongedeelde zijn, zoals bij wegen en waterwegen. In andere gevallen is die zeggenschap indirect, bijvoorbeeld via het aandeelhouderschap in een NV of BV. Op die manier kan een goed evenwicht tussen publiek belang en bedrijfseconomisch belang worden gezocht. Essentiële politiek-beleidsbeslissingen kunnen zo in de praktijk effectiever doorwerken, ook als er spanning ontstaat met zuiver bedrijfseconomische doelstellingen. Het welge- noemde bezwaar van de 'dubbele petten' die de overheid in dergelijke gevallen zou ophebben weegt daar niet tegen op.

Schiphol is van deze aanpak een goede illustratie. Het bedrijf maakt winst, maar het oogmerk is

blieke instanties relevant. En omdat het bedrijf in overheidshanden is, heeft het ook zin dat zij zich over deze kwestie buigen. Als het antwoord positief zou zijn en de huidige band tussen de overheid en de NV Luchthaven Schiphol té knellend blijkt, kunnen de regels daar is geen privatisering voor nodig.

In Groot-Brittannië mogen de luchthavens nu geprivatiseerd zijn (niet altijd tot genoegen van de luchtvaartautoriteiten), in vrijwel alle andere landen, van Duitsland tot de Verenigde Staten, van Frankrijk tot de landen in Zuid-oost-Azië, is dat niet het geval. Ook het feit dat andersoortige verzelfstandigde staatsbedrijven (zoals de Franse autoindustrie) op de wereldmarkt onbelemmerd kunnen concurreren doet afbreuk aan het argument dat overheids-eigendom een beletsel voor internationale expansie vormt.

Maar het gebruik van Schiphol dan? Als de infrastructuur in overheidshanden moet blijven, hoeft de totale exploitatie dat nog niet. Dat is juist. Maar die exploitatie is nu al grotendeels in private handen. Op het luchthaventerrein werken meer dan 40.000 mensen, bij de luchthaven NV Schiphol zelf 1.500. Vrijwel alles wat door anderen kan worden gedaan, geschiedt nu al door private bedrijven. Van de grondafhandeling tot aan de winkels, ze zijn onlosmakelijk met de luchthaven verbonden, zonder dat ze tot de NV behoren.

Die verdeling is niet overal zo: het aantal werknemers op Frankfurt is ongeveer het tienvoudige van dat van de NV Luchthaven Schiphol. Daar valt waarschijnlijk nog wel het nodige uit te besteden.

Verkoop van aandelen brengt geld in het laatje van de schatkist. Dat kunnen we besteden aan investeringen in infrastructuur, aldus de voorstanders van privatisering. Zeker, maar daartegenover staat dat de jaarlijkse dividenduitkeringen vervallen. Dit maakt het voordeel van 'eenmalig van- gen' erg betrekkelijk. Het nationale tafelzilver kun je maar één keer van de hand doen.

Guusje ter Horst is wethouder van de gemeente Amsterdam. Friso de Zeeuw is gedeputeerde in Noord-Holland.