

Subhub-scenario Schiphol krijgt serieus aandacht

Friso de Zeeuw (Raad voor Verkeer en Waterstaat): 'Ruimtegevolgen door groei luchthaven zijn onderschat'

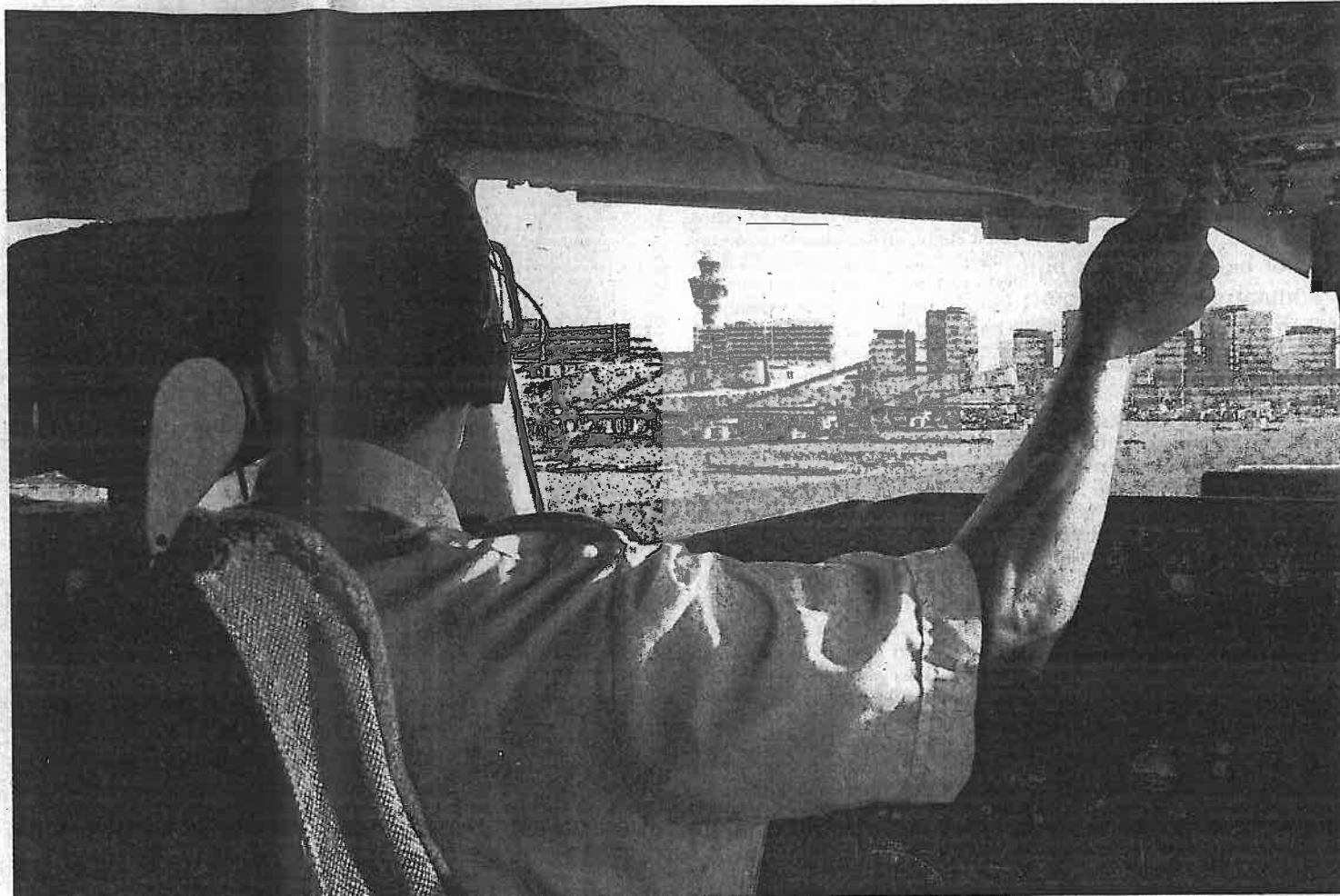
HENK ENGELBURG
HEIKO JESSAYAN

AMERSFOORT — In de discussie over de toekomst van Schiphol moet een scenario waarin de luchthaven de status van subhub krijgt, serieus aandacht krijgen. Dit zegt voorzitter Friso de Zeeuw van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, een belangrijk adviesorgaan voor de regering. De raad stuurt in januari een second opinion naar staatssecretaris Schultz van Haegen naar aanleiding van acht nieuwe evaluerende studies.

Volgens De Zeeuw zou Schiphol zijn internationale concurrentiepositie kunnen behouden zonder zich te hoeven meten aan 'mainports' als Londen, Parijs of Frankfurt. 'We hebben gemerkt dat in de maatschappelijke en politieke discussie behoefte bestaat aan een scenario waarin Schiphol een verbindingstelsel krijgt dat niet meer op het niveau van de eredivisie ligt, maar ergens in de eerste divisie.'

De Zeeuw benadrukt echter wel dat Schiphol niet mag 'degraderen' tot de regionale status die Brussel, Kopenhagen of Zürich nu hebben. 'Omdat wij twijfelen aan de levensvatbaarheid van het "subhub"-idee (Schiphol als een iets kleiner verkeersknooppunt voor luchtvaartpassagiers, red.). Wij denken dat je niet een beetje "hub" kunt zijn. De luchtvaartwereld zit zo complex en dynamisch in elkaar, dat bij ingrepen de kans op brokken groot is. Ook neem je daarmee serieuze risico's waar het de opgebouwde werkgelegenheid en welvaart in de Randstad betreft. Zie maar eens uit een eenmaal ingezette spiraal van minder verbindingen vanaf Schiphol — met als gevolg minder bedrijvigheid en minder werkgelegenheid op en rond Schiphol — te komen. Zo'n proces draai je niet zomaar weer om. Maar het is wél legitiem om het scenario te verkennen. Als het maar niet leidt tot uitstel van beslissingen.'

Volgens De Zeeuw is het debat te vaak gevoerd in termen van werkgelegenheidscijfers omdat vaak de vraag wordt gesteld hoeveel werk er precies met de mainport is gemoeid. 'Figuurzaken over werkgelegenheidscijfers zet je vaak op het verkeerde been. Op het totaal van pakweg 100.000 banen gaat het uiteindelijk niet om een paar



Door de fusie tussen Air France en KLM is de flexibiliteit, maar ook de kwetsbaarheid van Schiphol als mainport toegenomen

FOTO: PATRICK WISSINK/WFA

duizend meer of minder. Dit soort causale relaties zijn hoe dan ook moeilijk meetbaar. We moeten ons niet meer laten meeslepen door die precieze werkgelegenheidscijfers.'

Het regent op dit moment rapporten over Schiphol. De raad overhandigde zelf afgelopen zomer het rapport 'Vluchten kan niet meer' aan staatssecretaris Schultz. Dat rapport gaat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en moest dienen als 'een steen in de vijver'. Het advies bleef dan ook niet onbesproken en gaf de aanzet tot enkele nieuwe rapporten, waaronder 'Hoe ver moet je gaan?' van de Kamerleden Adri Duivesteyn en Co Verdaas (PvdA) en 'The Contribution of Aviation to the Economy' van CE uit Delft.

'Ik ontken niet dat we iets hebben opgeroepen, maar je moet de dis-

cussie ontdoen van een overdosis emotie. Na die steen in de vijver denk ik dat we nu weer verbindend werk kunnen gaan doen.'

Na een gesprek met Duivesteyn kan De Zeeuw wel met diens kritiek leven. 'We zijn het op een aantal punten zelfs met elkaar eens. Zo loopt het stelsel van geluidshandhaving waarbinnen Schiphol mag groeien, aan zijn einde. We vinden dat die kwestie over de hele linie kritisch moeten bekijken en dat we toe zijn aan een ander systeem. Ook wil Duivesteyn de planbureaus aan het werk zetten omdat hij uitdrukkelijk de keuze wil openhouden hoe Schiphol zich verder zou moeten ontwikkelen. Hij wil eerst de consequenties voor de ruimte en infrastructuur in kaart brengen. Ik denk dat hij daar terecht een punt heeft. Het is een relevante aanvul-

ling op ons verhaal. Ik kan daar best wat mee: de implicaties voor verdere groei van Schiphol, ook zonder uitbreiding van start- en landingsbanen, moeten in beeld worden gebracht. Ik ben alleen huiverig voor vertraging in de besluitvorming. Al dat onderzoek moet niet ontaarden in een vlucht naar voren.'

De second opinion die de raad in februari naar de staatssecretaris stuurt, verschijnt ook naar aanleiding van acht nieuwe evaluerende studies, onder meer van instellingen als Stichting Economisch Onderzoek (SEO), Novio Consult en het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

De Zeeuw: 'In april komt dit allemaal samen: acht evaluatierapporten, zeshonderd zogeheten verbetervoorstellen plus nog de 'mainport'-visie van het kabinet als blik

op de toekomst. Voor Schultz wordt het nog een 'tour de force' om alleen al die discussie ordelijk te laten verlopen. Rationeel heeft ze volstrekt gelijk als ze zegt: ik wil eerst evalueren en dan over die toekomstvisie praten. Maar al die elementen gaan toch wel door elkaar lopen.'

Niet echt te spreken is de raadsvoorzitter over het CE-rapport. 'In dat onderzoek was er kritiek op de samenstelling van onze commissie, met name de positie van voorzitter René Kottman, baas van Ballast Nedam. In een klein land haakt dat allemaal wel op een bepaald manier in elkaar. Onze cv's zijn volstrekt openbaar. Bij mij hoort dit verhaal. En zo kun je bij iedereen wel een verhaal vertellen. Het is opvallend dat CE zich daartoe heeft laten verleiden. Ik vind dat kabouterkritiek.'

Luchtvaartbeleid

Bij de inwerkingtreding van de Wet Luchtvaart in 2003 is afgesproken het beleid in februari 2006 te 'evalueren'. Dat proces is nu aan de gang. Het kabinet vindt het niet nodig de uitkomsten van dat evaluatieproces af te wachten en is al bezig met de voorbereidingen om een minderheidsbelang in Schiphol te verkopen.

De zogeheten Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid, geleid door hoogleraar bestuurskunde Wim Derksen, moet toezien op de objectieve uitvoering van die evaluatie. Maar Derksen, directeur Ruimtelijk Planbureau, bepleitte in deze krant juist de uitbreiding van Schiphol.

Er zijn al vele plannen en evaluaties ingediend. Schiphol, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland kwamen samen met een 'verbeterplan'. Andere belanghebbenden, zoals de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (Cros), kwamen ook met een voorstel. Op 1 juli bracht de Raad voor Verkeer en Waterstaat advies uit over hoe Schiphol zich op langere termijn zou kunnen ontwikkelen. Staatssecretaris Schultz komt in februari met een reactie op de evaluatie. In april komt zij met haar 'mainportvisie'.

Volgens De Zeeuw is de huidige banenconfiguratie op Schiphol historisch gegroeid. 'Ze liggen als een mikado in alle richtingen. Dat veranderen je niet zomaar. Dat betekent evenmin dat wij Schiphol in al zijn claims gelijk geven. Want dan zouden we zeggen: prima, ga door met de voorbereiding van de parallelle Kaagbaan. Dat doen we juist niet. Wij zijn juist uitermate sceptisch en kritisch over uitbreiding met nieuwe start- en landingsbanen.'

In plaats van adhoc-oplossingen bepleit De Zeeuw juist een bredere visie van twintig jaar met een doorkijk naar nog eens tien jaar. De snel veranderende marktomstandigheden maakt de vraag naar wat nu echt 'de optimale lay-out' is van Schiphol een lastige, zegt De Zeeuw. Ook vindt hij dat Schiphol zelf scherpere keuzes moet maken.