



Het mainportdenken van toen biedt geen oplossing meer voor maatschappelijke en economische vraagstukken. FOTO:HH

Vervang verouderde groeistrategie Schiphol door een beleid dat nieuwe kansen grijpt

Walter Manshanden en Menno Huijs

Om de vijf jaar staat de luchtvaart in de politieke belangstelling omdat deze tegen grenzen voor geluid aanloopt en moeten alle zeilen worden bijgezet om tot een nieuwe oplossing voor verdere groei te komen. Dit patroon herhaalt zich al vanaf het einde van de jaren tachtig. Een buitenstaander zou dit amusant kunnen vinden, maar Nederland schiet weinig op met deze rituele dans. En wat nog erger is, we zijn het zicht op de vraag die er daadwerkelijk toe doet volledig kwijt geraakt door het continue gedoe over groei versus geluid.

In de jaren tachtig koos de Nederlandse overheid voor de verdere ontwikkeling van Schiphol als mondiale draaischijf voor passagiers. Deze zogenoemde mainportstrategie was in die jaren een goed antwoord op de vraag hoe de Nederlandse economie uit het dal kon kruipen en hoe, met het oog op een hoge werkloosheid, nieuwe banen konden worden gecreëerd.

Dat was toen een goede economische strategie voor Nederland, maar is dat nu niet meer. Het mainportdenken, waarin de luchtvaart eindeloos kan groeien binnen rekbare grenzen voor geluid, veiligheid en milieu, biedt geen oplossing voor de huidige en toekomstige maatschappelijke en economische vraagstukken. De werkloosheid is nu veel lager dan in de jaren tachtig. Daarnaast klopt het principe

Andere grootstedelijke regio's in Europa laten zien dat grote welvaart samen gaat met bescheidener rol voor lokale luchthaven

achter de groeistrategie van de luchtvaart niet meer. Vliegen mag niets kosten; het is nu een laagwaardige dienst in een zeer concurrerende markt waar geen ruime winstmarges bestaan.

Anno 2017 moeten we het hoofd bieden aan zaken als klimaatverandering, de te vervuilde energievoorziening, grondstoffenschaarste, voedselschaarste, zorg, de mobiliteit en niet in de laatste plaats de ruimte. Ruimte is zeer schaars in Nederland en verschillende functies verdringen elkaar. Het is dus bijzonder te noemen dat we blijven vasthouden aan een groeistrategie die is gemaakt voor een andere economische realiteit. Bij een normaal bedrijf zou dit een recept voor neergang zijn. We weten immers al sinds Darwin dat we ons moeten aanpassen aan veranderende omstandigheden om concurrerend te kunnen blijven.

De vraag die we ons moeten stellen is hoe de groei van de luchtvaart kan bijdragen aan het verzilveren van de kansen die de nieuwe economische en maatschappelijke werkelijkheid biedt. De kansen voor Nederland liggen op het gebied van het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technieken en diensten als 3D-printing, de inzet van drones, robotica en kunstmatige intelligentie, nanotechnologie, waterstoftechnologie, biotechnologie en van tal van ICT-applicaties. Dit levert nieuwe kennis en diensten op, waarmee we de bestaande economie en ons exportpakket vernieuwen. We vragen ons af of de export van luchtvaartdiensten aan grote hoeveelheden transferpassagiers daarin past.

De BV Nederland is toe aan vernieuwing van het mainportdenken. In plaats van te blijven vasthouden aan een verouderde groeistrategie die is gericht op een toenemend aantal passagiers, moeten we ons de vraag stellen welk type luchtvaart nodig is om de kansen van de nieuwe

economie te grijpen. De groei van de luchtvaart is dan geen doel op zich voor een zichzelf respecterende economie. Een vergelijking met andere grootstedelijke regio's in Europa laat zien dat een regio zeer welvend kan zijn met een bescheidener rol voor de lokale luchthaven.

Nederland heeft de behoefte aan een bepaald soort luchtvaart. Er zijn verbindingen nodig met de belangrijkste handelscentra in de wereld en met de belangrijkste kennis- en innovatiecentra in de wereld, maar dat heeft een prijs. Die is wel hoger dan wat we er nu voor vragen, maar dan heb je ook wat. Een keuze voor de schoonste, veiligste en stilste vliegtuigen is dan een goed begin.

De veelgehoorde respons op zo'n pleidooi is dat het benodigde routenetwerk alleen tot stand komt als we een grote transferluchthaven hebben. Dat betekent

dat er een minimale schaal moet zijn, en geen maximale, zoals in de huidige strategie.

De luchtvaartmaatschappijen staan echter in de rij de benodigde verbindingen aan te bieden.

Wij pleiten er dan ook voor de discussie over de toekomst van de luchtvaart vanuit een andere vraag te benaderen. Het alternatief is dat we over vijf jaar weer de discussie gaan voeren die we al dertig jaar voeren en die geen extra waarde voor de economie en maatschappij brengt. Dit kost veel tijd en energie, leidt tot frustratie en ergernissen en biedt geen antwoord op de economische uitdagingen van onze tijd.

Dr. Walter Manshanden is expert ruimtelijk-economische ontwikkeling en eigenaar NEO-observatory, dr. Menno Huijs promoveerde aan de TU Delft op onderzoek naar 25 jaar Schipholbeleid.