

## Mainportbelang, capaciteit en selectiviteit: even goed schudden...

07-07-2007

De luchtvaartpolitieke handigheid van een klein land als Nederland in combinatie met een commercieel slim opererende KLM heeft Schiphol (en meer in algemene zin de Nederlandse economie) een luchtvaartnetwerk opgeleverd dat vermoedelijk nooit zo groot zou zijn geworden als van meet af aan van een vrije marktwerking sprake was geweest.

Kijk maar eens naar andere middenmoters in de EU zoals Oostenrijk, Zwitserland, Portugal, de Scandinavische landen en niet te vergeten België. Voor intercontinentale bestemmingen zijn de inwoners van die lidstaten toch hoofdzakelijk aangewezen op een hub elders in Europa.

Terug naar Nederland: dankzij de 'Alders tafel' (het gaat hier niet om een nieuw produkt van een Zweedse meubelgigant, maar om een origineel Hollands polderritueel) krijgen we door wat te morrelen aan de streefwaarden van vier handhavingpunten er in één klap 40.000 slots op Schiphol bij. Dat roept twee vragen op: hoe robuust is dat handhavingssysteem eigenlijk? En: wat gaan we doen met die 40.000 slots?

De beantwoording van die eerste vraag laat ik het liefst over aan diegenen die dit systeem hebben bedacht, maar ik vraag me af wanneer de volgende morrelronde in zicht komt. Dan de tweede vraag: de 40.000 slots, gaan we die helemaal vullen met alles wat zich aanmeldt bij de slotcoördinator? Of zullen we ook eens met een schuin oog naar het mainportbelang van de operaties gaan kijken? En dat alles zonder dat we de Europese Commissie op ons dak krijgen vanwege echte of vermeende discriminatie van bepaalde luchtvaartmaatschappijen.

In haar Lange Termijn Visie, die in mei is uitgekomen, probeert Schiphol zich voorzichtig aan het traditionele volumebeleid te ontworstelen. De luchthaven verschuift een beetje in de richting van selectiviteit en mainportnetwerk. Een beetje, want het enige dat niet door de selectieprocedure komt, is het aanvullende netwerk voor buitenlandse vakantiebestemmingen, zeg maar de Europese en intercontinentale vakantiecharters. Alleen die kunnen naar de mening van Schiphol in principe ook op andere luchthavens in Nederland worden afgehandeld. De rest is allemaal mainportnetwerk, want dat draagt op enigerlei wijze bij aan 'de versterking van de metropolitane strategie voor de Randstad' zo stelt de Schiphol Group. Kortom de low-cost carriers op Schiphol mogen blijven en de charters kunnen eventueel een deurtje verder.

Dit komt aardig dicht in de buurt van het scenario 'de wal keert het schip': als het echt begint te knellen in de capaciteit zal de schaarste wel in de havengelden tot uitdrukking komen en verdwijnen bepaalde operaties vanzelf van Schiphol. Op Heathrow zien we toch ook geen low-cost carriers? Helaas, Heathrow is geen serieuze

hub, dus kun je daar veel makkelijker de havengelden als selectiemiddel gebruiken.

Het adagium 'laat het prijsmechanisme de boel maar oplossen' gaat echter niet zo makkelijk op bij een luchtvaartnetwerk als dat van Schiphol. Daar zijn zowel feedervluchten met kleinere vliegtuigen als grotere vliegtuigen voor de lange afstand nodig voor het in stand houden van een groot hubnetwerk. Het gaat niet simpelweg om grotere vliegtuigen en meer langeafstandsvluchten (wat economen de 'productieve efficiëntie' van een luchthaven noemen), maar ook om de diversiteit en kwaliteit van het netwerk (wat economen de 'allocatieve efficiëntie' noemen). De 'productieve efficiëntie' valt prima te stimuleren met prijsprikkels. De 'allocatieve efficiëntie' is echter veel meer het resultaat van luchtvaartpolitiek kunst- en vliegwerk en het aan elkaar knopen van vluchten met groot en klein materieel. Prijsprikkels kunnen hierop zelfs averechts uitwerken.

Misschien is het daarom met het oog op die 'allocatieve efficiëntie' in het luchthavengebruik toch beter om eerst eens alle operaties op Schiphol te rangordenen naar hun mainportbetekenis in plaats van -zoals Schiphol in de Lange Termijn Visie doet- alle operaties in twee hokjes te duwen: wel of geen mainport. Dan weten we tenminste in afnemende voorkeur welke operaties we echt op Schiphol willen vasthouden en welke niet, naarmate het in de toekomst op Schiphol steeds meer dringen wordt.

Dat soort vingeroefeningen voor de prioritering van mainportgerelateerd verkeer hebben we recent eens uitgevoerd. En er valt nog wel wat te verbeteren aan de aanpak, maar ik kan u verzekeren: hoog in de lijst is het echt niet alleen blauw wat er blinkt. Dus in Brussel hoeven ze zich ook niet ongerust te maken over discriminatoire praktijken.

Nu nog een methode om die nieuwe 40.000 slots toe te delen zodat het mainportnetwerk erbij gebaat is. De slotcoördinator krijgt het druk met deze lastige klus.

Jaap de Wit, directeur Airneth (wetenschappelijk kennisnetwerk luchtvaart)  
[www.airneth.nl](http://www.airneth.nl)

Source: [www.luchtvaartnieuws.nl](http://www.luchtvaartnieuws.nl)