

Rekenen zonder begrip

Rekenen zonder begrip

Auteur: Benno Baksteen

Een vast onderdeel van de desinformatie door anti-luchtvaartactivisten is de stelling dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol zonder schade voor Nederland drastisch kan krimpen. Die stelling is gebaseerd op twee misverstanden.

Europees belang

Het eerste misverstand is dat Schiphol een Nederlandse luchthaven zou zijn. Maar Schiphol is geen Nederlandse luchthaven. Schiphol is een Europese luchthaven. Zoals ook de Rotterdamse haven een Europese haven is. Mochten we besluiten dat in de Rotterdamse haven voortaan alleen goederen mogen aankomen die Nederland zelf nodig heeft -en dat de andere landen van Europa dus maar andere havens moet zoeken voor wat zij nodig hebben- dan zal de rest van Europa daar niet bij staan te juichen.

Datzelfde geldt ook voor Schiphol. Al is die Europese rol daarbij niet het gevolg van de ligging, maar van het probleem dat elk vervoerssysteem heeft: je kunt alleen twee plaatsen rechtstreeks met elkaar verbinden wanneer de vervoersbehoefte voldoende groot is. Wanneer die behoefte te klein is zul je die te dunne stromen moeten bundelen via een hub. Het bijzondere is dat die noodzakelijke Europese hub door historische omstandigheden in een klein land als Nederland ligt.

Nederlands belang

Nederland was en is veel te klein voor een uitgebreid luchtvaartnetwerk, maar dankzij het feit dat Albert Plesman - de eerste KLM directeur- en de directies na hem, dat probleem van te dunne vervoersstromen als kans hebben benut, is Schiphol een hub geworden die meer dan 100 Europese regio's via *one-stop* verbindingen met elkaar en met de rest van de wereld verbindt. Nederland profiteert daarvan door directe verbindingen te hebben met die ruim 100 regio's en bovendien met ruim 100 intercontinentale bestemmingen. Met alleen onze eigen markt zouden met name van die laatste hooguit tien bestemmingen behouden blijven. Zie voor een uitgebreidere toelichting de video in het bericht '[Het belang van de KLM](#)'.

Tweede misverstand

De waarde van die verbindingen moet je dus bepalen voor heel Europa, niet voor alleen Nederland. Los daarvan is het tweede misverstand dat je die waarde met een eenvoudig model zou kunnen bepalen.

Zeker, een model kan erg helpen om zicht te krijgen op de materie. Maar een model is altijd een versimpeling van de werkelijkheid en bevat ook altijd aannames. Om er verstandige besluiten op te baseren moet je dus wel begrijpen hoe dat model in elkaar zit en welke aannames zijn gedaan. Domweg rekenen en de uitkomsten heilig verklaren is een recept voor narigheid. Precies dat is dus misgegaan.

Doelredenering

Dat het misgaat is niet heel verrassend, want het doel van het model was niet zozeer inzicht verschaffen, maar aantonen dat de door het kabinet afgekondigde krimp van Schiphol naar 440.000 bewegingen de hubfunctie niet zou aantasten. Het ging dus om een vooropgesteld doel. De uitkomst lag vast. Die

uitkomst bereiken viel nog niet mee. Het voor die uitkomst verantwoordelijke Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zegt dan ook in de inleiding van haar rapportage:

“In de onderzoekliteratuur is geen breed geaccepteerde methodiek te vinden die gebruikt kan worden om de benodigde omvang van een luchthaven te berekenen. Een exact getal koppelen aan het benodigd aantal vluchten op Schiphol is daarmee niet mogelijk. (...) **Op basis van de gehanteerde assumpties** lijkt een adequate bereikbaarheid van Nederland in de komende jaren geborgd bij 440.000 vluchten op Schiphol.” Kamerbrief bijlage 3a, pagina 1, nadruk in de originele tekst

Zie voor een uitgebreide analyse hiervan het bericht ‘[Falende overheid](#)’, maar IenW heeft er dus -kort samengevat- zo goed mogelijk een slag naar geslagen. Op zich is dat best creatief gedaan, maar wel met behulp van een extreme versimpeling.

Versimpeling

IenW heeft een buitengewoon eenvoudig model bedacht om de waarde van de luchtvaartverbindingen te bepalen. Voor de waarde van een bestemming gebruikt IenW de score op de *Globalization and World Cities* (GaWC)-index, voor de hoeveelheid verbindingen de bestaande dienstregeling. Vervolgens kreeg SEO Economisch Onderzoek (SEO) de opdracht daarmee te gaan rekenen.

Hier gaat gelijk al van alles mis. SEO ziet dat zelf kennelijk ook, want het opgeleverde rapport begint met een voorbehoud:

“Een analyse van (de onderbouwing van) het beleidskader netwerkkwaliteit en de bijbehorende maatstaven zelf behoort uitdrukkelijk niet tot de reikwijdte van de onderzoeksopdracht.” SEO-rapport, november 2022, pag. 1

Daarop volgen ruim dertig pagina's vrolijk rekenwerk, maar wie even opzoekt wat die GaWC-index eigenlijk inhoudt begrijpt

onmiddellijk dat voorbehoud waarmee SEO feitelijk afstand neemt van het rapport.

GaWC-index

De GaWC-index is bedoeld om de verbondenheid van steden in kaart te brengen via de vestigingsplaatsen van bedrijven. Maar het gaat alleen om een bepaald soort bedrijven. Namelijk bedrijven die actief zijn in de zakelijke dienstverlening:

“Taylor and Derudder (...) point out that their analysis is based on (...) business service firms in financial services, law, advertising, and management consultancy.” Journal of World Systems Research, Vol. 24 Issue 1, pagina 231

Het gaat dus om bedrijven die zelf niets produceren, maar in het beste geval zorgen dat degenen die wel iets produceren dat zo goed mogelijk doen. En in het slechtste geval zorgen ze voor een wereldwijde economische crisis, zoals de financiële crisis van 2008, maar dat terzijde.

Kletsende klasse

Het is kortom een zeer beperkte dataset als het gaat om het in kaart brengen van de vervoersbehoefte. De behoefte aan verbindingen van bedrijven die goederen of voedsel produceren doet al helemaal niet mee, evenmin als de behoefte van opkomende bedrijven in de zakelijke dienstverlening en de behoeften van individuele burgers. Het gaat alleen om de grote internationale conglomeraten van zakelijke dienstverleners, door sommigen ook wel de kletsende klasse genoemd. De aanname dat de mate van verbondenheid van die laatste groep maatgevend zou zijn voor de totale behoefte aan verbindingen is wat kort door de bocht.

Verklaren noch voorspellen

Nuttige modellen kunnen helpen te begrijpen hoe een situatie is ontstaan, dan wel hoe een situatie zich zou kunnen ontwikkelen, maar de GaWC-index zelf is niet eens een model. De index brengt slechts in kaart hoe de situatie nu is voor alleen de relaties tussen grote zakelijke dienstverleners. Je kunt er niet mee voorspellen hoe de behoefte aan verbindingen van Nederland zich gaat ontwikkelen, noch verklaren hoe die is ontstaan. Je kunt er al helemaal niet mee bepalen hoeveel van de bestaande verbindingen – en met welke steden – nu precies nuttig zijn voor Nederland. Deze hele exercitie is alleen een poging de door het vorige kabinet voorgenomen krimp van Schiphol een fundament te geven door aan te tonen dat krimp van Schiphol voor Nederland geen schade zal veroorzaken. Helaas bestaat dat fundament uit drijfzand.

Misbruik van modellen

Dat anti-luchtvaart activisten – zoals de twee schrijvers van het ESB-artikel ‘Vestigingsklimaat vereist veel minder vliegbewegingen dan ministerie stelt’- dankbaar gebruik maken van modellen om rookgordijnen te leggen die verhullen dat hun artikel bestaat uit desinformatie is niet gek. Het is immers effectief. Ze hebben het zichzelf ook makkelijk gemaakt, want er is geen sprake van een diepgravende analyse. Ze hebben eenvoudig de opslagen die IenW in haar ‘model’ had aangebracht er weer afgehaald. Dat behoeft verder geen serieuze aandacht.

Erger is dat bestuurders die zelf geen kennis van zaken hebben -dan wel zich laten leiden door met die desinformatie opgeklopte emotie- zich achter modellen verschuilen zonder de aannames en de toepasbaarheid te doorgronden. Terwijl de daarvoor benodigde kennis eenvoudig beschikbaar is. Zo hebben Marc Jacobs en Ronald Meester een beknopt en uitstekend boek geschreven dat voor elke bestuurder verplichte lectuur zou moeten zijn: ‘Van aardbeving tot zoönose: over de inzet van

modellen voor beleid'.

De daarin verwerkte inzichten hadden -indien toegepast- de enorme schade van het beleid rond de Groningse gaswinning en van de toeslagenaffaire waarschijnlijk voorkomen. Nu maar hopen dat politici en andere bestuurders tijd vrijmaken om dat boek even te lezen, opdat niet de Nederlandse luchtvaart het volgende slachtoffer wordt van op desinformatie en onkunde gebaseerd beleid.