

SCHIPHOL MOET CONCURREEREND BLIJVEN

De kosten op Schiphol blijven zorgen baren, ondanks de aanstaande tariefsverlaging. Dat zegt voorzitter Frank Allard van de BARIN, de branche-organisatie die de belangen behartigt van Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Nederland. Ook de schaarse capaciteit in de piekuren en de beperkte groeimogelijkheden vormen een bedreiging voor de concurrentiepositie, aldus Allard. Hij pleit voor 'realiteitszin, proportionaliteit en daadkracht.'

De verlaging van de landingsgelden per 1 april met elf procent is volgens Allard goed nieuws voor alle gebruikers van Schiphol, verenigd in de Board of Airline Representatives In the Netherlands. Maar de BARIN blijft ook bezorgd over het kostenniveau van Schiphol.

De tarieven op Schiphol gaan omlaag, is dat dan niet voldoende?
"De luchthaven ziet eindelijk het licht, nadat we jarenlang hebben gepleit voor kostenefficiëntie

TEKST: Richard Mooyman

en tariefsverlaging", aldus Allard. "Als monopolist gooide Schiphol de stijgende kosten altijd over de schutting naar de luchtvaartmaatschappijen in de vorm van hogere tarieven. Maar die attitude begint gelukkig langzaam te

"Geluidsnormen zijn een middel en geen doel op zich"

◀ Frank Allard, voorzitter van de BARIN (links) en Coen Waasdorp, secretaris-generaal.



Foto: Pixabay.

veranderen." Maar het probleem blijft bestaan dat er voor Schiphol geen afdoende prikkels zijn om efficiënter te opereren en de kosten te verlagen, aldus Allard. "De luchthaven geeft zichzelf geen taakstelling, zoals luchtvaartmaatschappijen dat wel doen. Schiphol heeft efficiëncyslagen gemaakt, maar die zijn heel beperkt. Slechts ongeveer één procent van die elf procent tariefsverlaging is terug te voeren op efficiënter werken. De rest is voornamelijk te danken aan de groei van het aantal passagiers." En dat is vooral een verdienste van de airlines, stelt Allard. "Die tariefsverlaging is dus die beruchte sigaar uit eigen doos." De BARIN maakt zich zorgen over een mogelijke nieuwe tariefsverhoging volgend jaar.

"Topman Jos Nijhuis van Schiphol heeft gezegd dat de tarieven volgend jaar vanwege de investeringen weer omhoog gaan. Maar wij vinden dat die investeringen niet uit de airportcharges mogen worden betaald. Het is pennywise, poundfoulish als je de airlines laat

betalen. Als Schiphol duurder wordt, kan dat leiden tot minder passagiers en minder klanten in de winkels."

Maar hoe moet Schiphol die investeringen dan betalen?

"Dat geld kun je ook halen uit de riante financiële positie. Jaarlijks keert Schiphol zo'n 120 tot 130

Schiphol is een mooie luchthaven, maar wel duur

miljoen euro uit aan onder meer grootaandeelhouder de Nederlandse Staat. Waarom stop je dat geld niet terug in de luchthaven?" Allard wijst er nog maar eens op dat Schiphol veel geld verdient met non-aviation activiteiten, zoals de taxfree winkels, parkeren en de verhuur van vastgoed. "De huurprijzen op Schiphol bijvoorbeeld zijn het dubbele van die op de Zuidas. Dat zijn prachtige inkomsten, waarmee je investeringen kunt financieren." En Schiphol kan als overheidsbedrijf ook heel goedkoop lenen, stelt Allard. "De luchthaven heeft een A+/A1 status, en de overheid kan zelfs lenen tegen nul procent rente."

Hoe moeten de problemen met schaarste in de piekuren worden opgelost?

"In de piekperiode zitten we knijp met de capaciteit. Is het dan wel verstandig om miljoenen aan marketinggelden uit te geven aan luchtvaartmaatschappijen voor nieuwe bestemmingen en extra frequenties? Stop dat geld

liever in de luchthaven, op een manier waarop iedereen ervan kan profiteren." Schiphol zit volgens Allard niet helemaal vol. "In de middag is het soms zelfs stil. Een prikkel voor maatschappijen om in daluren te gaan vliegen kan een mogelijke oplossing zijn." Volgens Allard kunnen alle vliegmaatschappijen profiteren van zo'n stimulans. "Door de toename van vluchten kunnen dan alle tarieven omlaag. Iedereen kan profiteren dankzij schaalvoordelen. Een win-winsituatie dus. Hier wordt overigens nog wel verschillend over gedacht binnen de BARIN."

Wat vindt de BARIN van de ontwikkeling van Lelystad?

"Lelystad is geen oplossing voor maatschappijen op Schiphol om te kunnen groeien", zegt Allard. Als het gaat om Lelystad, wordt wel ten onrechte verwezen naar de sterke groei van de luchthaven Eindhoven, vult secretaris-generaal Coen

Waasdorp aan. Maar dat is volgens hem geen goede vergelijking. "Het succes van Eindhoven is mede te danken aan de sterke regio Brabant. Dat is iets heel anders dan Lelystad." De BARIN wil zeker niet dat de airlines op Schiphol opdraaien voor de kosten van vliegveld Lelystad, zegt Allard. Maar dat dreigt volgens hem wel te gebeuren. "Wij weten niet precies waar we aan toe zijn. De kans is groot dat wij het straks onder de streep allemaal toch moeten betalen."

Gaat de ontwikkeling van de nieuwe A-pier en terminal snel genoeg?

"Schiphol wilde de oplevering van de A-pier met terminal eerst uitstellen van 2017 naar 2022. Wij vonden dat niet kunnen, daarvoor zitten we op momenten van de dag veel te knijp. De aanpak van het plan van Schiphol was veel te megalomaan, met meteen die terminal erbij. Zo'n groot project kun je beter

▼ "Waarom moeten wij als airlines ook betalen voor de nationale veiligheid? Dat is toch een taak van de rijksoverheid", stellen Coen Waasdorp en Frank Allard.



Als Schiphol duurder wordt, kan dat leiden tot minder passagiers

stapje voor stapje ontwikkelen. Nu is er sprake van hoognodige uitbreiding van gatecapaciteit per 2019, dat is beter." Het hele project wordt gecijferd op 1,3 miljard euro, de BARIN vindt dat een wel heel ruim bedrag. "Er is sprake van een enorme bandbreedte", aldus Waasdorp. "Eerst was er een risicomarge van vijftien procent voor meerkosten, dat is verhoogd naar dertig procent." Er is volgens Waasdorp geen incentive om het project goedkoper uit te voeren, terwijl dat wel op zijn plaats zou zijn. De airlines willen in ieder geval niet de rekening gepresenteerd krijgen voor overschrijdingen op bouwprojecten. Allard: "In het huidige wetsvoorstel staat dat Schiphol bij overschrijdingen alleen opdraait voor de eerste zes jaar. Gedurende de periode daarna, en dat is circa vijftientig jaar, zijn de airlines dus aanspreekbaar. Dat vinden wij geen goede zaak."

Wat betekent de veiligheidsheffing voor de concurrentiepositie van Schiphol?

"Bij veel concurrerende luchthavens betaalt de overheid de beveiliging, of een deel daarvan", aldus Allard. "De beveiligingskosten op Schiphol zijn sinds 2003 met 51 procent gestegen tot 268 miljoen euro. En dat terwijl de beveiliging in Frankfurt de branche 175 miljoen kost, in Dubai 15 miljoen en in Istanboel zelfs nul. Deze drie luchthavens rapporteren ook nog eens beduidend hogere aantallen passagiers dan Schiphol."

Schiphol wordt zo op een achterstand gezet, stelt Allard. "Het ontbreekt aan een level playing field. Waarom moeten wij als airlines ook betalen voor de nationale veiligheid? Dat is toch een taak van de rijksoverheid. Als het spoor extra camerabeveiliging nodig heeft, dan betaalt de overheid dat ook. De overheid zou zich op dit punt eens achter de oren moeten krabben." Schiphol ondervindt daarnaast hinder omdat leden van de Koninklijke Marechaussee in het

belang van de nationale veiligheid elders worden ingezet. "Daardoor zijn langere rijen ontstaan bij de paspoortcontrole", aldus Waasdorp. "De winst die is geboekt door de invoering van de centrale security, wordt zo weer deels teniet gedaan." De BARIN is op zich zeer tevreden over die centrale security. "Een prachtige verbetering, die op een indrukwekkende wijze is ingevoerd", aldus Allard. "Schiphol is een mooie luchthaven, maar dus wel duur."

De organisatie ziet nog wel een belangrijke mogelijkheid om de controles efficiënter en goedkoper te maken: door bijvoorbeeld het opheffen van de gescheiden stromen reizigers met Schengen- en non-Schengenbestemmingen. "Jaren geleden is ook al eens voorgesteld om Schiphol Schengen exempt te maken. Zo creëer je meer efficiency en kostenbesparingen", stelt Waasdorp.

Als EU-voorzitter moet Nederland zich hard maken om eindelijk te

komen tot één Europees luchtruim, zo bepleit de BARIN. Er moet een einde worden gemaakt aan de lappendeken van 36 verkeersleidingsorganisaties, waardoor het vliegverkeer veel moet omvliegen. "Dat kan enorm veel uitstoot en geld besparen, zo'n veertien miljoen euro per dag", aldus Waasdorp, die erop wijst dat er in de EU op de grond geen grenzen meer zijn. Al in 2004 is besloten om te komen tot een Single European Sky, maar volgens de BARIN is de implementatie in de praktijk nog ver weg.

Is er rond Schiphol sprake van een doorgeslagen overlegstructuur, zoals topman Jos Nijhuis zei in zijn nieuwjaarstoespraak?

"Goed en efficiënt overleg voorkomt discussies achteraf en zorgt voor draagvlak", aldus Allard. Maar hij is het er wel mee eens dat de overlegcultuur is doorgeslagen. Allard vindt het een goede zaak als Nijhuis ook kritisch naar zijn eigen organisatie gaat kijken. "Bij Schiphol zijn heel wat lagen waar al die plannen doorheen moeten, dat zijn soms bijna koninkrijkjes. En er gaan veel consultants tegenaan. Dat levert misschien prachtige boekwerken op, maar wat kost het allemaal in geld en in tijd?"

Wat moet er anders aan het huidige stelsel van geluidsnormen?

"Het is belangrijk dat we komen tot een goede balans tussen economische belangen en het welbevinden van omwonenden. Maar ik heb nu het gevoel dat die balans te veel doorslaat in het voordeel van de omwonenden. Dat moet een beetje rechtgetrokken worden. Dat kan ook, want we hebben meer bespaard aan hinder dan is afgesproken. In het Aldersakkoord staat dat in het jaar 2020 de hinder met vijf procent beperkt moet zijn. Maar nu al hebben we een hinderbeperking gerealiseerd van twintig procent. Er moet dus ruimte zijn voor groei."

Het ontbreekt aan een level playing field

De geluidsnormen zijn een middel en geen doel op zich, aldus Allard. "We moeten de doelstellingen leidend laten zijn en niet de instrumenten. Het is bijvoorbeeld gebleken dat de regel voor de vierde baan vrijwel geen hinderbeperkend effect heeft en zelfs in een aantal gevallen averechts werkt."

Allard wijst op de grote druk van overheden om woningen te bouwen rond Schiphol, ondanks de huidige wettelijke beperkingen. "De aanzienlijke hinderbeperking die de luchtvaartsector inmiddels heeft weten te realiseren, leidt kennelijk tot deze toename van de vraag naar woningbouw in dit gebied. In een realistische balans van belangen tussen noodzakelijke groeimogelijkheden van de luchtvaart en de wens om woningen te bouwen rond Schiphol, moeten we in gezamenlijkheid daadkrachtig op zoek gaan naar adequate oplossingen." ■

▼ Foto: Ron Frijlink.

