



ZIEN IS GELOVEN

De BARIN vecht al jaren tegen Schiphols niet aflatende prijsopdrijving en kosten-inefficiëntie. Voorzitter Coen Waasdorp: 'Wij, de luchtvaartsector, maken de prachtige winsten van de luchthaven mogelijk.'

Tekst **Cor Hospes**, fotografie **Ruud Jonkers**

Het was medio augustus, ten tijde van het gesprek, weer een spannend vliegweekje. Ternauwernood werden vanaf Londen Heathrow tien terreuraanslagen voorkomen op dito vluchten naar Amerika. Door alle commotie op het Londense vliegveld raakten maar liefst tien-duizend koffers zoek. Coen Waasdorp stelt berustend: "Honderd procent beveiligd krijg je een vliegveld nooit. En waar gaat het over. De luchtvaart ligt in de media onder een vergrootglas. Er gaan jaarlijks ook veel mensen dood in het verkeer, maar we rijden niet minder auto. En zo zullen ter-

roristische aanslagen mensen er niet van weerhouden om in een vliegtuig te stappen."

Duidelijk. Hier spreekt een 'gezagvoerder' uit de luchtvaart. Behalve General Manager TAP Portugal Nederland is Coen Waasdorp ook voorzitter van de BARIN, de Board of Airline Representatives in the Netherlands. Onder die noemer vallen 78 luchtvaartmaatschappijen die een vestiging in Nederland hebben. En ze praten over zaken die hen aangaan. Zoals over een *code of conduct* voor reisaanbiedingen. Iedereen kent de problemen wel.

Berlijn, nu vanaf 1 euro. Of Londen, slechts 6 euro. Het zijn foptarieven. Want wanneer je een ticket boekt, ben je na het optellen van allerlei belastingen en toeslagen al snel 100 euro kwijt. "En dat is dus misleidend en dat willen wij ook niet." De BARIN heeft zich, samen met andere brancheorganisaties zoals de ANVR, eind augustus jl. een Code Reisaanbiedingen opgelegd die per 1 april 2007 van kracht moet zijn. Dit houdt in dat de lokprijzen van luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties voortaan met bijbehorende toeslagen moeten worden vermeld.

Tijdrovend

Coen Waasdorp begon zijn carrière als Radio Officier op de grote vaart. Hij voer vooral op Azië, Australië en Nieuw-Zeeland. "Toen had je nog geen containers en voldoende tijd om te passagieren. Schepen lagen in havens middenin de stad. Die romantiek heeft plaatsgemaakt voor aanmeren op een Tweede Maasvlakte."

Via een kennis kwam hij in 1974 terecht bij de vrachtafhandeling van TAP Portugal. Daarna doorliep hij bijna elke divisie van de luchtvaartmaatschappij, om uiteindelijk op de stoel met het fraaiste uitzicht op de luchthaven te belanden. Met uitzicht op de ingang van de Schipholtunnel, een paar terminals en in de verte de Polderbaan. Tussen zijn TAP-werkzaamheden door is hij al jaren actief in het bestuur van de BARIN, sinds 2003 als voorzitter. Tot eind dit jaar heeft hij nog te gaan, want volgens de statuten kan hij, na een bestuurslidmaatschap van 5 opeenvolgende jaren, dan niet meer worden herkozen. Maar het is bovenal leerzaam. "Iedereen binnen het bestuur heeft een eigen taak. Ik richt me vooral op *strategic & governmental affairs*."

Hij weet het. De luchtvaartzaken worden binnen de *board* zeer consciëntieus aangepakt. Het gaat bij die vergaderingen niet over het maken van *slot-* of prijsafspraken, of over andere commerciële zaken. Het gaat over onderwerpen van gemeenschappelijk belang. Een daarvan kwam de afgelopen keren veelvuldig ter tafel: de privatisering van Schiphol. En hij wil direct een misverstand uit de wereld helpen. "BARIN is niet zo zeer tegen privatisering, maar er dient eerst een goede economische regelgeving te komen die prijsopdrijving moet voorkomen."

In de visie van BARIN heeft Schiphol, vanuit haar machtspositie als monopolist, sinds 2000 de luchthaventarieven voor luchtvaartmaatschappijen en haar passagiers en vrachtklanten irreëel hoog laten stijgen. Waasdorp komt met veelzeggende voorbeelden: een Boeing 737-400 bij een bezettingsgraad van 80 procent, laat over de periode 2000 – 2006 een stijging van de luchthavenkosten zien van maar liefst 65

procent. Voor een Boeing 747-400 noemt hij een opmars van 45 procent, bij een beladingsgraad van 90 procent. "Schiphol roept dat dit komt door een kostenstijging op het gebied van veiligheid", zegt hij. "Dat is maar ten dele juist omdat dit pas sinds de laatste 3 jaren aan de orde is." "Maar", stelt hij direct, "is veiligheid van en op onze nationale luchthaven niet een overheidskwestie? In Amerika is dat al jaren zo, net als in een aantal Europese landen."

Onze regering heeft zowel over die veiligheid als over Schiphols privatisering zo haar eigen gedachten. Dit laatste vraagstuk liep via de Eerste en Tweede Kamer, maar de economische regelgeving weer niet. Daarvoor bestaat de zogenoemde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), die een uitvoeringsbesluit is van de wet Exploitatie Schiphol. Die behoeft, zo heet het, geen parlementaire goedkeuring, hoewel met deze wet ook het publieke belang wordt gediend. "Hiermee geeft de overheid Schiphol de vrije hand", zegt Waasdorp, "terwijl tezelfdertijd politiek Den Haag met de mededingingswet in de hand en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMA) achter zich, mogelijk machtsmisbruik probeert tegen te gaan. Dat begrijpen we niet."

Single till

De fikse prijsstijgingen op Schiphol zijn niet alleen BARIN te gortig. De internationale belangenorganisatie van burgerluchtvaartmaatschappijen (IATA) dreigde begin dit jaar om die reden zelfs Schiphol te mijden als daar niet een ander tarievenbeleid zou worden gevoerd. Lufthansa, na Air France KLM de grootste gebruiker van Schiphol, is de eerste carrier die de daad bij het woord voegde en besloot om als alternatief voor Schiphol vaker voor Düsseldorf te kiezen. "En andere carriers zullen onze luchthaven zeker passeren als Schiphol koppig op dezelfde toer blijft doorgaan", zegt Waasdorp. "Terwijl een oplossing voor een rem op de ongebreidelde prijsstijging vrij simpel is: er moet een *single till*-systeem op Schiphol komen."

Om dat *till*-systeem kort uit te leggen: Schiphol verdient geld aan aviation en non-aviation activiteiten en onder dit laatste vallen de winkels, restaurants, het vastgoed, parkeer- en reclameopbrengsten en kantoorgebruik. Vooral met non-aviation wordt, met een brutomarge van 45 procent en zonder winstrestrictie, grof geld verdiend; jaarlijks stijgen de kosten voor vastgoed en parkeren en Schiphol kan gewoon vragen wat het wil. Maar de opbrengsten belanden dus niet in een grote pot. En dat is raar, vindt Waasdorp. Want wanneer al die tienduizenden vliegtuigpassagiers niet elke dag naar Schiphol kwamen, hadden die reclameborden er ook niet gestaan. Dan waren ook de parkeerplaatsen en de winkels niet vol. "En het wordt nog gekker", zegt hij. "Schiphol betaalt niets voor de aanleg van de luchtvaartinfrastructuur op het vliegveld. Niets voor de luchtbruggen en de vliegtuigparkeervakken. Niets voor de reclame op de luchtbruggen en de *flatscreens* met de aankomst- en vertrektijden, waarop sinds kort ook advertenties verschijnen. Al deze faciliteiten worden uit het potje aviation, m.a.w. uit de opbrengsten van de luchthavengelden, betaald. Maar het geld dat ermee wordt verdiend, gaat naar non-aviation. Dat is unfair. Wij, de luchtvaartsector, maken die prachtige winsten mogelijk. Maar we profiteren er niet van. Alsof de omroeporganisaties met hun televisieprogramma's de Ster-reclame financieren in plaats van andersom. De overheid houdt die situatie gewoon in stand."

En wat dóet Schiphol eigenlijk met de hoge opbrengsten, vraagt Waasdorp zich af. Want waar de kosten van de luchthaven blijven stijgen, wordt Schiphol zelf allesbehalve efficiënter. "Een paar jaar geleden moesten er zonnig twee extra pieren komen, hoewel iedereen zag dat het aantal passagiers wereldwijd aan het afnemen was. Mede door onze invloed hebben wij gelukkig de aanleg van één pier tegen kunnen houden. Anders was die verkeerde inschatting van Schiphol op ons bordje terecht gekomen. ▶



Want Schiphol berekent bouwkosten en mogelijk exploitatieverlies aan de luchtvaartsector door. We hebben een prachtige luchthaven, goudomrand bijna, maar dat is onnodige schone schijn. Alsof Schiphol zo mooi mogelijk opgetuigd moet worden om mogelijke investeerders straks na de privatisering aan te trekken.”

Nulscenario

Elk jaar is Schiphol verplicht de BARIN te ‘consuleren’. Om de mate van Schiphols tariefsverhoging aan te geven: in 2004 bedroeg die, volgens Waasdorp, 6 procent. “Wij vroegen aan Schiphol: wat kunnen jullie doen om op nul procent uit te komen? Daar kregen we geen antwoord op. Toen vroegen we: wat moeten jullie dan aan kosten besparen om op die nul procent uit te komen? ‘Elf tot twaalf miljoen euro vinden’, kregen we te horen.”

Wacht even, bimbomde het door de BARIN-burelen. Een bedrijf dat in 2004 een nettowinst maakte van 160 miljoen euro kan geen 12 miljoen euro vinden? Een jaar later probeerde de BARIN Schiphol opnieuw tot een nulscenario te bewegen. “Toen ging het om 10 miljoen euro die ze niet konden vinden. Terwijl hun winst steeg met 19,9 procent, tot 193 miljoen euro.”

Toch blijft hij opgewekt. De Schiphol-directie heeft een nieuwe COO, voormalig werkzaam bij een luchtvaartmaatschappij-BARIN-lid, dus hij verwacht dat de luchthaven binnenkort eindelijk eens dat nul-verhogingscenario als uitgangspunt zal nemen om van daaruit ook verlagingen van de luchthaven-gelden te gaan bewerkstelligen. Dat kan bijvoorbeeld door alle opbrengsten in één pot te stoppen. “Als die non-aviationwinsten daarbij komen, zul je zien dat er zelfs een flinke overwinst zal worden gemaakt. Daarmee kunnen de luchthavenheffingen omlaag, en daarmee ook de nu extra hoge tarieven die de luchtvaartmaatschappij en haar passagier en vrachtklant betaalt.”

Ondanks deze forse tegenstellingen tussen Schiphol en haar klanten-luchtvaartmaatschappijen verenigd in de BARIN, vindt

MY FAVOURITE THINGS

Luchthaven: “Moesten we misschien maar overslaan. Ik spreek hier als onpartijdig voorzitter van de BARIN en mijn voorkeuren zouden weleens verkeerd uitgelegd kunnen worden.”

Hotel Nederland: “Ik slaap nooit in hotels in Nederland.”

Hotel buitenland: “Het Copacabana Palace in Rio de Janeiro, vanwege het fantastische uitzicht op het strand en het Tivoli Hotel in Lissabon. Ofschoon het een verlopen grandeur heeft ligt het centraal in de stad, vlakbij het Rossio-plein, het mooiste van Europa.”

Stad Nederland: “Rotterdam, vanwege Feyenoord. Het is een dynamische stad. In Rotterdam wordt het geld verdiend, in Amsterdam wordt het uitgegeven.”

Stad buitenland: “Sydney. Ik heb een aantal jaren in Australië gewoond en ik hou van steden aan het water. Sydney is heuvelachtig en kent prachtige baaien. San Diego heeft hetzelfde. En Lissabon spreekt me ook aan; kleinschalig en verrassend, je kunt er goed eten en de blauwe luchten zijn nergens zo mooi als in Portugal.”

Zellen: “Ik zeil graag over de Kaag en het Braassemermeer. Ik zou graag langs die eilandengroep in de Indische Oceaan varen, Polynesië. Nee, niet er helemaal naartoe zeilen, de boot gaat in een container.”

Boek: “*Flags of our fathers* van James Bradley. Een boek over de zes soldaten die op een geënceneerde foto de Amerikaanse vlag planten op de hoogste berg van Iwo Jima. De slag om dat Japanse vulkaaneiland was voor de Amerikanen een van de grootste gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog. Een kwart van alle Amerikaanse soldaten is daar gesneuveld, 26.000 in één week tijd. Plus 22.000 Japanners. Ongelooflijk wat daar is gebeurd. Een van die zes soldaten was de marinier John Bradley. Hij heeft nooit over zijn herinneringen willen spreken, pas na zijn dood kwam zijn zoon James erachter. Daarover gaat dat boek. Binnenkort komt de film uit, in de regie van Clint Eastwood. Ik ga zeker kijken.”

Muziek: “Pink Floyd, *Dark Side Of The Moon* uit 1973. Die hele sfeer van toen, en dat experimentele. Nu kun je bij wijze van spreken met elke telefoon muziek maken, maar toen dacht iedereen: wat is dát voor muziek?”



Waasdorp zijn BARIN-werk niet frustrerend. Oké, met het pleiten voor het invoeren van een robuuste economische regelgeving, in plaats van die volstrekt onverantwoorde z.g. ‘marginale toetsing’ door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die tot de dag van vandaag die excessieve verhogingen van de Schipholtarieven heeft goedgekeurd, is de BARIN al sinds 2000 bezig. Pas toen het kabinetsvoorstel tot privatisering van Schiphol in de Tweede Kamer aan de orde kwam, zag men de noodzaak van een economische regulering. De privatisering is begin dit jaar in de Tweede Kamer en onlangs in de Eerste Kamer met een zeer krappe meerderheid

van twee stemmen aangenomen. Maar hoe die privatisering wordt uitgevoerd, daarover moet een volgend kabinet stemmen, hoopvol Waasdorp. “We hebben een soort waakhondfunctie. En Schiphol moet verantwoording afleggen.”

En mag hij op enkele successen wijzen? Schiphol wilde een verhoging van de veiligheidskosten van 18 procent, maar die is onder druk van de BARIN teruggebracht naar 8. “Wij hebben de laatste jaren vele tientallen miljoenen euro’s aan initiële verhogingen weten tegen te houden. We hebben overigens wel de indruk dat men ons langzamerhand gaat verstaan, maar we zijn er nog lang niet. *Seeing is believing!*” ●