

Ruzie over havengeld Schiphol voorgelegd aan ACM

Wie betaalt de peperdure coronarekening in de luchtvaart?

Jan Verbeek
Amsterdam

De luchtvaartmaatschappijen gaan niet akkoord met het eenzijdige besluit van Schiphol Group om de haventarieven sterk te verhogen. Zij zullen het geschil voorleggen aan toezichthouder ACM, zo bleek gisteren.

Barin, de organisatie die KLM en tientallen andere luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt op Schiphol, is teleurgesteld in het besluit de tarieven vanaf 2022 met opgeteld 37% te verhogen. Dat is wel iets minder dan het voorstel van twee maanden geleden: 42%.

‘Een geste van Schiphol, meer niet’, zegt Barin-voorzitter Marnix Fruitema. ‘Ze doen dit om te laten zien dat ze niet doof zijn voor alle protesten. Dat kenmerkt de monopolist. Het is ook een veel sterkere tariefstijging dan je elders in Europa ziet. Dit is slecht voor de concurrentiepositie van Nederland.’

‘Het is een veel sterkere tariefstijging dan elders in Europa. Dit is slecht voor de concurrentiepositie van Nederland’

De luchtvaartmaatschappijen zullen het besluit aanvechten bij de Autoriteit Consument & Markt. Barin had een verhoging van 5% per jaar redelijk gevonden. Dat zou een eerlijke verdeling van de financiële pijn van de pandemie zijn.

Schiphol verwacht in 2020 en 2021 in totaal €1,6 mrd aan inkomsten mis te hebben gelopen door de coronacrisis, waarvan €1,2 mrd havengelden. De maatschappijen vinden het onacceptabel dat zij bijna 40% hogere tarieven moeten betalen als gedeeltelijke afrekening van de coronacrisis, terwijl ze zelf veel minder vliegen en ook grote verliezen kennen.

Schiphol heeft gisteren een nieuw tarievenbesluit bekendgemaakt. De tarie-



De vloot van Air France-KLM van honderden toestellen draagt ruim de helft bij aan de havengelden van Schiphol.

FOTO: BAS CZERWINSKI VOOR HET FD

ven gaan de komende drie jaar omhoog met 37%. Dat betekent dat de luchtvaartmaatschappijen in die periode €318 mln meer gaan betalen aan havengelden.

Schiphol-cfo Robert Carsouw: ‘Iedereen heeft het heel moeilijk. Dit is volgens ons een redelijke balans. Schiphol moet ook gezond blijven om te kunnen investeren.’ De verhoging betekent dat Air France-KLM circa €160 mln extra kwijt is aan het gebruik van de start- en landingsbanen, de terminal en de pieren.

Er zijn de afgelopen maanden drie zogenoemde preconsultaties geweest met de luchtvaartmaatschappijen. Daarin hield de directie van Schiphol aanvankelijk vast aan het besluit de tarieven in drie jaar te verhogen met als opbrengst €380 mln. De luchthaven gaf als motivatie dat in coronatijd alle beheer- en onderhoudskosten gewoon doorliepen en dat alle rekeningen wel betaald moesten worden.

Volgens de Luchtvaartwet mag Schiphol de tarieven eenzijdig verhogen. In 2020 halveerde het aantal starts en landingen, vergeleken met de periode vóór de pandemie. Ook dit jaar ligt het aantal vliegbewegingen veel lager dan normaal.

Bovendien verweeten de maatschappijen de directie van Schiphol dat die de bouw van een nieuwe pier uit de hand heeft laten lopen en dat zij straks voor de extra bouwkosten opdraaien. De oplevering van de A-pier is voor onbekende tijd

‘Dit is volgens ons een redelijke balans. Schiphol moet ook gezond blijven om te kunnen investeren’

uitgesteld. De bouw, die begon in 2018, wordt veel duurder dan begroot en heeft geleid tot een conflict met de bouwcombinatie Ballast Nedam-TAV.

Het zou gaan om een kostenoverschrijding van zeker €400 mln. De opening is nu voorzien in 2024. Schiphol zal dat jaar geen tariefstijging doorvoeren vanwege de budgetoverschrijding.

De luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van Schiphol en het Nederlandse luchtruim krijgen te maken met meer tariefstijgingen. De luchtverkeersleiding, LVNL, heeft de maatschappijen laten weten dat ook zij komend jaar fors meer moeten betalen. De tarieven van de verkeersleiding stijgen met bijna 38%.