

Jaap de Wit: Het S-woord voor de Mainport

14-04-2007

Het lijkt er nu toch echt van te komen. De grenzen aan de groei van luchthaven Schiphol zijn in zicht. Voor een luchtvaarteconoom een enigszins surrealistisch gebeuren: in het verleden heb ik heel wat rapporten over de mogelijke effecten van een capaciteitsbeperking op Schiphol voorbij zien komen. De boodschap varieerde meestal van 'Nederland Jutland' tot 'niet de grootste wel de beste'. En daarna ging men weer over tot de dingen van alledag en voor Schiphol was dat gewoon een ongenueanceerd volumebeleid.

De groeistop is echter niet meer de 'ver-van-mijn-bed' show, die het lange tijd geweest is. Volgens de Nederlandse slotcoördinator zullen rond 2008-2009 bij de huidige groei van de luchtvaartmarkt de vigerende capaciteitsgrenzen verdere belemmeringen opwerpen aan het accommoderen van nieuwe slotaanvragen. Dit betreft naast de baancapaciteit in de ochtendspits, met name de eis dat de 35 (geluids-)handhavingpunten niet overschreden mogen worden. De nu in gang gezette MER-procedure kan op dit punt verruiming opleveren. Als het uit te geven aantal slots op Schiphol al vergeven is aan maatschappijen die aanspraak kunnen maken op zogenaamde 'grandfather rights', dan zijn er geen slots meer over voor aanvragen voor nieuwe operaties. Het zojuist verschenen Ruimtelijk Ontwikkelingsplan van Schiphol heb ik ook niet kunnen betrappen op een wezenlijke uitbreiding van de baancapaciteit tot 2015 (dat zou trouwens een doorlooptijd vergen van vermoedelijk 15 jaar, dus 2015 zou ook wat te optimistisch zijn).

De onvermijdelijke vraag, die de overheid, de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en een stoet aan onderzoeksbureaus in de komende jaren zich zullen stellen, is dan ook: hoe kunnen we de huidige, beschikbare capaciteit op Schiphol optimaal verdelen? Met andere woorden, welke marktsegmenten vinden we als samenleving het meest waardevol voor de luchthaven Schiphol? En als we het antwoord op die vraag weten, dient de volgende vraag zich al aan: hoe realiseren we dat? Dat heet selectiviteitsbeleid.

Het selectiviteitsvraagstuk is niet nieuw. Het is alleen dat Schiphol de laatste decennia in de luxe positie van voldoende luchthavencapaciteit heeft verkeerd. De mainportdoelstelling stond gelijk aan volumebeleid. Schiphol accommodeerde de vraag die 'boven de markt hing'. 'Concrete will fly' was het motto, een luchthaven 'met van alles wat' de verschijningsvorm: Schiphol was niet alleen een luchthaven voor de hub-carrier KLM en voor andere allianties, maar ook voor charters, full-freighters, general aviation en zelfs prijsvechters met een eigen pier. Toen de luchthaven in 2001 voor het eerst echt tegen haar milieugrenzen aan dreigde te lopen, zorgde Bin Laden cum suis met in zijn kielzog de ziekte SARS ervoor dat die milieugrenzen ineens weer ruim genoeg waren. Dus konden we het probleem een paar jaar verdringen.

Op luchthavens, die al decennialang tegen hun capaciteitsgrenzen aanschurken,

zoals Heathrow en New York LaGuardia, is al de nodige ervaring opgedaan met selectiviteitsmaatregelen. De mogelijkheden voor selectief (luchtvaart)infrastructuurgebruik zijn in de wetenschap al lang verkend. Volgens David Gillen, hoogleraar luchtvaarteconomie aan de Universiteit van British Columbia, kun je twee soorten van wat hij noemt 'demand management' onderscheiden: administratieve verdelingsmechanismen en het prijsmechanisme. Bij administratieve verdelingsmechanismen gaat het bijvoorbeeld om lokale regels in de slotallocatie (alleen 'mainportgerelateerd' verkeer op vrijvallende slots bijvoorbeeld). Een andere aanpak kan zijn het instellen van een luchthavensysteem (bijvoorbeeld 'uitplaatsing' van bepaalde soorten verkeer van Schiphol naar andere regionale luchthavens, als daar nog ruimte voor is). Een regulerende instantie bepaalt in dat geval het gebruik van Schiphol. Bij een prijsmechanisme selecteren de marktpartijen zelf: die luchtvaartmaatschappijen met de hoogste betalingsbereidheid zullen de schaarse capaciteit op de luchthaven benutten. Het gaat dan bijvoorbeeld om beprijzing van capaciteit ('rekeningrijden in de luchtvaart') en verhandeling van slots (veilen van nieuwe slots, verhandeling van slots tussen luchtvaartmaatschappijen). Daar zitten echter wel flink wat haken en ogen aan, zeker als de kwaliteit van het netwerk en de huboperatie op Schiphol wordt meegewogen. We zullen daarom goed moeten kijken naar de inzichten uit de wetenschap en praktijkervaringen in het buitenland voordat we een selectiviteitsbeleid op Schiphol gaan toepassen.

Hoe dan ook, de houdbaarheidsdatum van het traditionele volumebeleid lijkt te zijn verstreken. Het wordt tijd dat de luchthaven Schiphol haar airline marketingafdeling omvormt tot een selectiviteitsafdeling want de mainport krijgt de komende jaren een 'S' voor haar naam: de selectieve mainport.

Als directeur van Airneth, het wetenschappelijk kennisnetwerk luchtvaart, hoop ik dat het denken over selectief gebruik van Schiphol wat beter wortel zal schieten hier in Nederland en dat de Airneth jaarconferentie 'Selectieve mainportontwikkeling' 11 tot 13 april daar een bijdrage aan heeft kunnen leveren. Ik daag u uit om komende jaren mee te denken over die selectiviteit.

Jaap de Wit, directeur Airneth (wetenschappelijk kennisnetwerk luchtvaart)
www.airneth.nl

Source: www.luchtvaartnieuws.nl