



Research Memorandum 004-009

Column www.luchtvaartnieuws.nl van april 2009

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

Over de Luchtvaartnota en Schiphol als bedrijf

Hè, hè, hij is er. U zult ook wel opgelucht zijn. Lang gewacht, nooit gedacht, toch gekregen. U hebt hem natuurlijk in een adem uitgelezen, die nieuwe Luchtvaartnota van het Kabinet. En nadat u de laatste bladzij had omgeslagen, bent vermoedelijk direct aan het concurreren, accommoderen, excelleren en coöperen gegaan. Ja, ja, laat die ingehuurde tekstschrijvers maar even hun gang gaan en voor je het weet allitereert de tekst dat het een lust is.

Vooraf het coöpereren is echt andere koek dan het besturingsmodel dat voorgaande kabinetten koesterden. Geen gezeur meer over 'Schiphol als bedrijf', u weet wel, de zo geliefde mantra van mevrouw Netelenbos om duidelijk te maken dat ze eigenlijk niks hoefde te doen. Nee hoor, deze nota is echt anders: het Rijk gaat meer gebruik maken van "doelgerichte structuren". Ik zie u al de wenkbrauwen optrekken, maar het is echt niet zo moeilijk. Denk gewoon maar aan de Alderstafels (het begint zo waar een heel ameublement te worden!). Eigenlijk komt het dus neer op een soort polderen in het kwadraat, waarna de overheid het resultaat tot beleid verklaart.

Zo heeft al dat gecoöpereer tot de belangrijkste beleidslijn van dit kabinet voor 2020 geleid: het selectiviteitsbeleid uit het Aldersadvies. Of te wel, maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol en de rest, pakweg 70.000, naar Eindhoven en Lelystad. (Als de wereldeconomie tenminste bereid is om extra hard te groeien na de recessie.) In de praktijk mag ruwweg alles, wat de mainport versterkt, op Schiphol blijven. Zeg maar, de traditionele lijndienstmaatschappijen en de low cost carriers die voldoende zakenlui aan boord hebben. De rest, of te wel de vakantiecharters en de andere low cost carriers, moet op een of andere manier in de richting van Lelystad en Eindhoven gemasseerd worden.

Toch vraag je je af, welke koers Schiphol bij al dat gecoöpereer nou moet gaan varen *als bedrijf*. Reken even mee. Punt een: KLM wil dat de piekruimte op Schiphol te zijner tijd nog een flink eind verder opgevoerd wordt. Dat betekent extra investeringen in de hele luchthaven om die steeds hogere pieken straks te kunnen manen, terwijl al die transferpassagiers geen fluit aan passagiersgelden opleveren. Dat alles nog even los van het feit dat er misschien wat

afbreukrisico's aan dat hub & spoke systeem kleven. Voor de details van dat laatste zij verwezen naar Economisch Statistische Berichten van 6 maart jl. Punt twee: met het Alders advies op zak mag Schiphol straks het dalverkeer op Schiphol gaan uitgraven en naar haar regionale filialen overhevelen. Maar natuurlijk niet eerder dan nadat de capaciteit daar ter plaatse flink is uitgebreid tegen niet onaardige investeringsbedragen. Punt drie: het kabinet wil in het kader van het samen concurreren, dat op Schiphol de luchthaventarieven flink omlaag gaan. Dit bericht komt natuurlijk pas geruime tijd nadat diezelfde overheid een ferme greep in de kas van Schiphol heeft gedaan voor zo'n slordige van €500 miljoen. In Haagse termen heette dat "de uitkering van een superdividend". Bekijk je deze ontwikkelingen nog eens vanuit het perspectief 'Schiphol als bedrijf' dan vraag je je af of Schiphol niet op weg is om een charitatieve instelling te worden. Nou blijkt Schiphol recent inderdaad een andere strategie te hebben gekozen, die geld verdienen niet meer als het hoogste goed aanmerkt. In plaats van elders in de wereld Airport Cities aan de man te brengen luidt namelijk de nieuwe strategie: 'serving the Netherlands'. (De stukken van het Airneth jaarcongres van 16 april jl. vertellen er meer over op www.airneth.nl). Uit die nieuwe strategie spreekt een niet eerder vertoonde bekommernis om de Nederlandse samenleving. Het Leger des Heils is er niets bij. Ik begrijp dat in haar zorg voor de Nederlandse samenleving Schiphol bereid is om de rekening voor het selectiviteitsbeleid te gaan betalen: veel investeren in de regio tegen een slechtere benutting van, en lagere tarieven op Schiphol. Toch zou ik als exploitant van de luchthaven Schiphol met het bovengeschetste rekensommetje in het achterhoofd nog even kijken of er ook alternatieven zijn te bedenken die zich aan de harde economische realiteit van de markt onttrekken. Dat superdividend bijvoorbeeld. Daar is indertijd toch de verzekering bij gegeven dat het geormerkt was voor luchthavenbelangen. Dus om in moderne bancaire termen te spreken: het vertrouwen van de luchtvaartconsument kan alleen hersteld worden door een belangrijke financiële injectie van overheidswege. En zo'n half miljard is toch een leuk beginnetje voor een selectiviteitsbeleid.

Last but not least, als je echt beweging wil krijgen in de capaciteitsuitbreiding binnen dat systeem van luchthavens, zet dan de betrokken regionale luchthavens gewoon op eigen benen. Past ook leuk in een ander thema van de luchtvaartnota: samen concurreren (in dit geval met Schiphol).

Jaap de Wit