

Achtergrond

De luchthaven Schiphol bestaat honderd jaar. In een eeuw tijd is het militaire vliegveld uitgegroeid tot een megaluchthaven met vorig jaar 55 miljoen passagiers en 450.000 starts en landingen. Vooral de laatste jaren is de groei enorm. Maar hoe lang kan dat doorgaan? Waar ligt de grens en wat doet de concurrentie?

Tekst: Frans van den Berg
Illustratie: Jan Lamers



Banenmotor Schiphol hapert

De luchthaven Schiphol en het uitgebreide netwerk van 322 rechtstreekse verbindingen is van essentieel belang voor de Nederlandse economie. Meer dan honderdduizend banen op en rond de luchthaven. Maar ook het toerisme en het zakenleven zijn afhankelijk van de vluchten. Veel internationale bedrijven vestigen zich in deze regio vanwege de goede verbindingen. Toch dreigen er donkere wolken en loopt de banenmotor gevaar. De grenzen aan de groei komen snel naderbij door milieubeperkingen en hevige concurrentie in de luchtvaartsector. Na vele debatten in de Tweede Kamer ligt er nu een actieagenda van het kabinet, met daarbij een heel pak aan onderzoeksrapporten. Ook het Centraal Plan Bureau kwam recent met cijfers. Werkgevers, vakbonden, milieugroepen en bewoners mengen zich in de discussie, die de komende maand verder wordt gevoerd in de Omgevingsraad Schiphol en in de Tweede Kamer op 1 en 29 juni. Daarom de vijf belangrijkste knelpunten op een rij.

Lange rijen

In de rij staan. Dat is het beeld dat hoort bij het maken van een vlucht. Eerst in de rij om de koffer af te geven, dan de veiligheidscontroles, paspoort bekijken en tot slotte de instapkaart.

Een proces waar je ruim de tijd voor moet nemen, zeker nu het steeds drukker wordt op Schiphol. Automatisering moet verlichting brengen, maar de effecten vallen nog tegen. De poortjes van de automatische paspoortcontrole kampen met technische problemen. De Koninklijke Marechaussee heeft ook nog eens te weinig mensen, waardoor de wachttijd bij aankomst soms tot een uur oploopt. Daar zijn meer mensen en investeringen nodig.

De mensen van de securitycontrole menen dat de werkdruk voor het controleren van passagiers en handbagage te hoog is. Zij willen meer collega's, maar daardoor lopen de kosten verder op. Kosten die niet de overheid betaalt, maar Schiphol zelf. Alleen wordt die rekening weer doorgeschoven naar de luchtvaartmaatschappijen, die de kosten verwerken in het ticket. Vanuit de Tweede Kamer, vakbonden en KLM wordt aangedrongen op het volledig of gedeeltelijk doorschuiven van die rekening naar de overheid. Het gaat immers om algemene veiligheid en door de overheid opgelegde eisen voor controles.

Op Schiphol betalen luchtvaartmaatschappijen jaarlijks 268 miljoen euro aan securitygelden en heffingen. Op Frankfurt is dit 175 miljoen euro, in Dubai slechts 15 miljoen euro en op Istanbul nul. „Die landen investeren dus zelf meer in beveiliging dan Nederland doet”, benadrukken KLM en de vakbonden. Maar vooralsnog weigert het kabinet bij te dragen.

Bereikbaarheid

Niet alleen passagiers, maar ook werknemers moeten de luchthaven goed kunnen bereiken. Niemand wil in een lange file of stilstaande trein terecht komen en dan de vlucht missen. En wanneer piloten en stewardessen te laat arriveren, zullen hun vluchten te laat vertrekken.

En dus wordt al jaren hard gewerkt aan extra wegen richting Amsterdam en Almere. Ook het spoor wordt uitgebreid. Totaal wordt twaalf miljard euro in (spoor) wegen gestoken. Maar ook dan kunnen er files of storingen ontstaan. Schiphol ziet daarom graag dat de nieuwe metrolijn vanaf Amsterdam-Noord naar Zuid wordt doorgetrokken naar de luchthaven. Het rijk heeft daar echter geen geld voor.

Wel wordt extra geld uitgetrokken voor het vergroting van het NS-station op Schiphol. Om ruimte te maken voor een grotere hal en extra trappen moet het busstation een etage omhoog. De plannen moeten nog verder worden uitgewerkt, maar het kabinet denkt hiervoor 450 miljoen euro nodig te hebben, maar het kan ook wel eens 630 miljoen worden. Onduidelijk is nog wanneer deze klus is geklaard, maar ondertussen gaat Schiphol ook een nieuwe terminal bouwen die moeiteloos op het ondergrondse treinstation kan worden aangesloten. Haast is dus geboden.



Please check competition

Achtergrond



Please check position



Please check environment

Hevige concurrentie

Voor een land met slechts 17 miljoen inwoners, heeft Nederland een enorm grote luchthaven. Maar liefst 55 miljoen passagiers telde de luchthaven vorig jaar. Het netwerk van 322 rechtstreekse verbindingen is alleen mogelijk doordat KLM en partners veel passagiers uit omliggende landen ophalen en laten overstappen. Maar dat trucje hebben opkomende maatschappijen en landen afgekeken en nu gekopieerd. Het Midden-Oosten ziet luchthavens en airlines als alternatief voor de afnemende olie-inkomsten. Zij bouwen mega-luchthavens in de woestijn en bestellen honderden nieuwe vliegtuigen en overspoelen daarmee de markt. Al lange tijd wordt door KLM, vakbonden en Kamerleden aangedrongen op maatregelen tegen deze oneerlijke concurrentie. Oneerlijk omdat de groei mogelijk is doordat die overheden hun oliedollars in de luchtvaart steken. Ook moet het aantal vluchten naar Europa in balans zijn met de Europese maatschappijen. Maar ondanks vele mooie woorden, blijft actie uit. Mogelijk gaat de Europese Unie over nieuwe luchtvaartverdragen onderhandelen, maar vooralsnog gaat Brussel daar niet met gestrekt been in. Emirates, Etihad en Qatar weerspreken op hoge toon dat er sprake is van oneerlijke concurrentie. Daarnaast is dichterbij een nog groter gevaar aan het ontstaan. Turkish Airlines groeit snel en kaapt passagiers weg. Dat wordt nog heviger wanneer over enkele jaren de nieuwe luchthaven van Istanbul opent. Uiteindelijk krijgt die een capaciteit van tweehonderd miljoen passagiers, waarmee het een van de grootste luchthavens in de wereld wordt. Ook met Turkije moet over landingsrechten worden gesproken, maar wie durft Erdogan nog te trotseren?

Positie KLM

Schiphol is groot geworden dankzij KLM. Andersom kan KLM niet zonder Schiphol, omdat de nationale luchthaven nu eenmaal de uitvalsbasis is voor alle vluchten. Het is de spin in het web en opereert daarmee anders dan een easyJet dat vanaf meerdere luchthavens werkt. In de innige omhelzing zit ook meteen het gevaar. Wanneer Schiphol teveel concurrenten in huis haalt, wat gunstig is voor de Nederlanders die graag zo goedkoop mogelijk vliegen, kan KLM het mogelijk niet meer bolwerken en worden routes geschrapt. Wat helpt zijn de huidige lage brandstofkosten en de verlaagde tarieven die Schiphol in rekening brengt. Maar die kosten zullen de komende jaren weer stijgen. Het kabinet ziet geen mogelijkheden om KLM te ondersteunen. Het bedrijf moet zelf de kosten verlagen. Dat stuit echter op steeds meer verzet van de vakbonden, waardoor acties dreigen. Bij moederbedrijf Air France is de situatie nog erger: hoge kosten en regelmatig stakingen. In het Aldersakkoord is in 2008 afgesproken dat Schiphol selectief zou groeien, waarbij voorrang wordt verleend aan KLM en partners. Vakantievluchten moeten maar naar regionale luchthavens. Nu de grens aan de groei in zicht komt, wil het kabinet eindelijk kijken hoe maatschappijen verplicht kunnen worden te verhuizen naar Lelystad of Eindhoven, zodat KLM verder kan groeien op Schiphol. Het Centraal Plan Bureau denkt dat het daarbij kan helpen wanneer er een einde komt aan het bijna monopolie dat Schiphol heeft. De meeste regionale velden zijn immers eigendom van Schiphol. Met meer concurrentie kunnen die velden zelf luchtvaartmaatschappijen binnenhalen.

Milieugrenzen

De luchtvaart zal wereldwijd tot 2030 bijna verdubbelen. In Europa valt de groei lager uit en Schiphol zal met nog minder genoegen moeten nemen. De grens is tegen die tijd nagenoeg bereikt door milieu- en ruimtebeperkingen. Nu al is de herrie van overkomende toestellen groot en tot 2020 neemt die overlast alleen maar toe. Het aantal starts en landingen mag nog toenemen van 450.000 naar 500.000. Alleen wanneer de hinder afneemt door de inzet van stillere toestellen en andere routes kan het aantal vluchten verder omhoog. Maar ook in het luchtruim en op de grond kan het aantal vluchten zeker niet verdubbelen. Het kabinet houdt wel de optie open voor een parallelle Kaagbaan, maar die aanleg zal tot een volksoptstand leiden. De Polderbaan werd indertijd nog verkocht aan het volk als 'goed voor het milieu', maar dat zal voor een extra Kaagbaan niet opgaan. Behalve herrie, levert de luchtvaart ook ultrafijnstof op. Dat vormt een gevaar voor de gezondheid van omwonenden. Wonen zo dicht bij de luchthaven wordt daarmee een steeds groter discussiepunt. Het kabinet wil nieuwbouw beperkt toestaan, gemeenten willen juist meer bouwen en de luchtvaart vreest meer klagers. In ieder geval is duidelijk dat Schiphol minder snel kan groeien. Volgens het Centraal Plan Bureau kan in 2030 een kwart van de passagiers en een derde van de vrachtluchten die van Schiphol gebruik zouden willen maken, daar niet terecht. Zij moeten uitwijken naar andere luchthavens, andere vervoerswijzen of afzien van de reis.