

TEKST: Manuschka Hundepool

Lelystad gaat zeker open in 2018

— Luchthavens

Hoewel Schiphol een resultaat laat zien waar menig airline alleen van kan dromen, heeft de mainport zo haar eigen uitdagingen. Grootgebruiker KLM verkeert in zwaar weer, de bouw van de A-pier is opnieuw vertraagd en de eerste klant voor Lelystad Airport moet zich nog melden. Toch is president-directeur Jos Nijhuis onverminderd optimistisch over de toekomst van Schiphol.

De jaarcijfers van Schiphol Group zijn uitstekend. Bent u een tevreden mens? “Het is prettig dat we goede resultaten hebben behaald, maar winstgevendheid is niet mijn grootste zorg. Uiteraard vinden wij het belangrijk om financieel gezond te zijn, want we willen blijven investeren. Ik noem dat ‘business hygiëne’ – geld verdienen om de dingen te kunnen doen waar we goed in zijn: de combinatie van ondernemen en infrastructuur bouwen. Maar waar het primair om gaat, is dat we de connectiviteit van Nederland vasthouden – rechtstreekse verbindingen met de rest van de wereld. Daar ligt onze grootste uitdaging.”

“We zitten in het voortraject van een aantal mogelijke tenderprocedures, maar het is te vroeg om daar nu al uitspraken over te doen. Een tender doen wij niet per definitie weer samen met Aéroports de Paris, maar we zullen in ieder geval niet met hen gaan concurreren.”

De passagiersstijging vorig jaar komt grotendeels op het conto van KLM en die verkeert in zwaar weer: Doet u aan risicospreiding door andere airlines aan te trekken? “De connectiviteit van Schiphol bestaat uit intercontinentaal en Europees luchtvervoer. De zogeheten short-haul connectiviteit wordt altijd wel ingevuld. De home carrier – KLM – vult voor een belangrijk deel de long-haul in. Ik kan niet zeggen: ik vraag Lufthansa een hub te openen op Amsterdam. Dat gaat niet gebeuren. Kijk maar naar Brussel, daar probeert Lufthansa passagiers weg te trekken om in Frankfurt of München over te stappen op intercontinentale vluchten. Dat ondermijnt de connectiviteit van Brussel. Als Schiphol moeten wij er daarom voor zorgen dat wij een subliem transferproduct

bieden. Daarnaast heb ik er alle vertrouwen in dat Air France-KLM door deze turbulente tijden komt. Als ik zie hoe voortvarend KLM-topman Pieter Elbers en zijn nieuwe team te werk gaan, dan heb ik daar veel respect voor.”

Oplevering van de A-pier, waar ruim 3 miljoen extra passagiers moeten worden afgehandeld, was oorspronkelijk gepland voor 2016. Maar nu horen we dat zelfs 2018 twijfelachtig is.

“Dat klopt: oplevering van de A-pier in 2018 is niet haalbaar, zeker niet met het nieuwe terminalgebouw dat erbij hoort. Het is allemaal erg complex en we staan nog steeds aan de tekentafel. Na de marktconsultatiedag

met zo'n 150 bedrijven vorig jaar september, hebben we gepuzzeld waar alles moet komen. Het terminalgebouw voor de nieuwe pier wordt dichtbij de Verkeerstoren gebouwd en met een corridor verbonden met de A-pier. Hierdoor zal parkeerterrein P2 met een derde moeten worden ingekort, waardoor elders nieuwe parkeerruimte moet worden gecreëerd. De voorrijweg, de Havenmeesterweg, mag uit veiligheidsoogpunt niet onder het nieuwe terminalgebouw doorlopen. Dat betekent dat de aanrijwegen en de toegang tot de parkeergarage moeten worden aangepast. En als we toch bezig zijn, houden we ook rekening met de plannen voor de langere termijn. Uiteindelijk willen wij dat de aansluiting op het treinstation beter wordt. Dat kan bijvoorbeeld door het openbaar vervoer van bussen een verdieping hoger te

Resultaten Schiphol Group 2014		
Netto-omzet:	1.474 miljoen	(+8,1%)
Nettoresultaat:	272 miljoen	(+19,8%)
Aantal passagiers:	55 miljoen	(+4,6%)

situëren. Dat is ook veiliger voor de passagiers. Dit kan niet allemaal tegelijkertijd worden gerealiseerd, dat zou veel te ingewikkeld worden. Bovendien is de financiering hiervan nog niet geregeld. Toch houden we nu al rekening met deze mogelijkheden.”

Ligt KLM dwars? Zij moeten hun vrachtoperatie verhuizen, wil de A-pier kunnen worden gebouwd.

“Nee. We zijn er met KLM uit, dat Vrachtgebouw 1 functievrij moet worden gemaakt. Er is alleen nog steeds geen overeenstemming met KLM waar zij naartoe verhuizen op Schiphol. De langetermijnvisie van KLM ten aanzien van vracht speelt daarbij ook een rol. Vooralsnog ligt dit gebouw niet op het kritieke pad voor de bouwplannen, maar op termijn natuurlijk wel. In eerste instantie zal de A-pier plaats bieden aan vijf narrowbody en vijf widebody toestellen. De vijf narrowbody plaatsen kunnen worden uitgebreid tot acht parkeerplaatsen, maar tegen die tijd moet er ook een oplossing voor het KLM-cateringgebouw worden gevonden.”

De gemiddelde retailbesteding per vertrekkende passagier is gedaald van 15,89 naar 14,48 euro. Wat is de oorzaak?

“We denken dat de daling in bestedingen voor een groot gedeelte tijdelijk is en door de verbouwingen komt. Als je nu kijkt in de terminal in Lounge 2, dat ziet er niet uit. Er wordt nog steeds gekocht, wat mooi is, maar de ambiance is echt een probleem. Dus moeten we Lounge 2 zo snel mogelijk afbouwen en heropenen. Dit jaar moet het klaar zijn. Daarnaast heeft de hele retailsector last van online verkopen, dus wij ook. Daarom gaan we nog nadrukkelijker op topmerken zitten en bijzondere winkels openen – dat versterkt de impulsaankopen.

Het kan natuurlijk zo zijn, dat op termijn de kooptransactie op de luchthaven minder relevant wordt. Op Schiphol hebben mensen dan de mogelijkheid om te kijken en te voelen om vervolgens in het vliegtuig of thuis het product te bestellen. Dan krijg je minder



Jos Nijhuis, president-directeur Schiphol

winkels, maar meer showroom-achtige ruimten. Ook kijken wij zelf hoe we een rol kunnen spelen in online verkoop.”

Het maximale aantal vliegbewegingen voor Schiphol in 2020 is onder druk van de omwonenden naar beneden bijgesteld van 510.000 naar 500.000. Waarom bent u overstag gegaan?

“Het was niet makkelijk om even tienduizend vliegbewegingen weg te geven. Maar we hebben er goed over nagedacht en vonden het belangrijk de eenheid met de omgeving vast te houden. Het is typisch Nederlands natuurlijk. Schiphol is een luchthaven in de polder en het poldermodel is helemaal niet verkeerd. Dat je af en toe wat moet inleveren, hoort erbij. Er is een hinderbeleving rondom Schiphol en die wil ik niet bagatelliseren. Maar laten we er nou voor zorgen dat het aantal gehinderden niet toeneemt. De overheid zou een duidelijk standpunt moeten innemen ten aanzien van de woningbouw rondom Schiphol. Dat wordt nu primair door gemeenten bepaald en die willen vooral hun grond exploiteren, omdat dit geld oplevert.”

Blijft u vasthouden aan uw plannen voor Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol? Vooralsnog heeft geen enkele airline zich bereid getoond hun operatie (gedeeltelijk) naar Lelystad te verhuizen.

“Dat is nu nog niet interessant. Waarom zou een airline zich nu committeren voor iets wat in 2018 gaat gebeuren? Daar is geen enkele noodzaak voor. Ik maak me niet zoveel zorgen of Lelystad Airport in een behoefte voorziet. Het aantal commerciële slots op Schiphol wordt steeds schaarser. We hebben wel ruimte, maar slots in de ochtend moet je nu al zoeken met een vergrootglas. Op Lelystad creëren we nieuwe mogelijkheden. We hebben tegen de airlines gezegd: we zijn nu bezig met het ontwikkelen van die luchthaven. Als je zeker wilt weten dat we rekening houden met je wensen, moet je nu aanschuiven. En natuurlijk schuiven ze aan, ze zijn niet gek. Bovendien zullen de kosten om vanaf Lelystad Airport te opereren ver onder die van Schiphol liggen. Als we elkaar de kop afbijten om een dubbeltje en je kunt ergens anders de helft goedkoper zitten, dan wordt het een heel aantrekkelijke propositie.”

Hoe groot acht u de kans dat Lelystad Airport in 2018 wordt geopend?

“Lelystad gaat zeker open in 2018. Begin, midden of eind – dat ligt eraan hoelang het voortraject duurt, daar heb ik geen controle over. Als ik weet wanneer het luchthavenbesluit er ligt, dan weet ik de rest ook. Zodra de vergunningen zijn geregeld, kunnen we gaan timmeren.”

Hoe staat het met de plannen van Schiphol om te investeren in buitenlandse luchthavens?

“We hebben onze buitenlandambities een aantal maanden geleden gedefinieerd en die zijn ook besproken met de Raad van Commissarissen. Het heeft onze voorkeur als het een bestemming betreft die voor SkyTeam relevant is, zoals de tenders in Zuid-Amerika waar wij aan mee hebben gedaan, omdat dit het mainportbelang duidelijker maakt. We zitten in het voortraject van een aantal mogelijke tenderprocedures, maar het is te vroeg om daar nu al uitspraken over te doen. Een tender doen wij niet per definitie weer samen met Aéroports de Paris, maar we zullen in ieder geval niet met hen gaan concurreren. Ons partnerschap voor bestaande projecten wordt wel gehandhaafd.

Als we ergens in gaan investeren, moeten het luchthavens met groeipotentie zijn. Dan kun je synergieën met de mainport creëren en geld verdienen. De exploitatie van Aruba is een historische afspraak dus dat blijven we doen, maar dat is niet waar wij ons op richten. In buitenlandse, kleine regionale luchthavens zullen wij ook geen managementtijd steken. Londen City Airport is een hartstikke interessante plek, maar heeft ondanks de mooie markt geen groeipotentie.”

De airlines die vanaf Schiphol opereren hebben in het verleden wel vraagtekens gezet bij de investeringsplannen van Schiphol in het buitenland. Zij vragen zich af wat zij daarmee opschietsen.

“Dat is heel simpel: daardoor kunnen we de havengelden per 1 april met 7 procent verlagen. Het is een beetje kinderachtig om te zeggen, maar het feit dat we een goed rendement maken in het buitenland en daarmee ervaring opdoen die we hier kunnen inzetten, is gewoon waardevol. Brisbane is een gruwelijk eind weg, maar onze investering in die luchthaven is financieel zeer succesvol gebleken en we leren er zelf ook veel van. Schiphol streeft naar een rendement van 6,7 procent. Als we daarboven zitten, kunnen de tarieven die wij airlines in rekening brengen, laag blijven.”

Op 3 juni gaat Schiphol over op Centrale Security, waarbij veiligheidscontroles niet langer aan de gate plaatsvinden, maar op vijf centrale plekken in de terminal. Gaat het lukken om die deadline te halen?

“Het is natuurlijk altijd spannend, net als het opleveren van een huis. Er zijn twee uitdagingen. Eén: het bouwen en timmeren en alles wat ermee samenhangt. En twee: de overgang van de contracten van veiligheidsmedewerkers. Door het nieuwe securitysysteem hebben we 20 procent minder mensen nodig. Maar we moeten ze wel tot 3 juni gemotiveerd houden om hun werk goed te doen. En de rest gaat per die datum over op andere arbeidscontracten, die betrekking hebben op de nieuwe manier van werken. Uitstel is dus geen optie.”

Kun je Schiphol maar beter mijden op 3 juni?

“Ben je belazerd! Nee, kom nou toch. Ik heb rotsvast vertrouwen in onze mensen, dat gaat echt lukken.”