

Schiphol moet volgens commissie-Alders

meer in dienst staan van de KLM

DOOR FRANS VAN DEN BERG

SCHIPHOL - Schiphol moet meer in dienst staan van de KLM en haar partners. Bij het aantrekken van andere maatschappijen en lijnen moet dan ook meer worden gekeken naar mogelijk schadelijke effecten voor KLM.

Die conclusie trekt een commissie onder voorzitterschap van

oud-minister Hans Alders. In de commissie zitten vertegenwoordigers van Schiphol, KLM en de overheid. De overleggroep moest de vele ruzies tussen KLM en Schiphol oplossen. Met zeventig procent van de vluchten zijn KLM en haar partners dominant aanwezig op Schiphol. De luchthaven is groot geworden dankzij KLM en andersom. KLM is de

uitvinder van het systeem waarbij in omringende landen passagiers worden opgehaald die op Schiphol overstappen op intercontinentale lijnen. Daardoor heeft Nederland als klein land toch een uitgebreid netwerk en dat trekt weer bedrijven naar Nederland.

Omdat Schiphol niet oneindig mag groeien, was een grens van

510.000 vluchten in 2020 afgesproken. Die afspraak dateert van 2008 toen de luchthaven al op 428.000 vliegbewegingen zat. De schaarste moest dus verdeeld worden en vakantievluchten moesten uitwijken naar Lelystad en Eindhoven.

De crisis veranderde echter alles. Om de terugval van het aantal vluchten op te vangen strooi-

de Schiphol met bonussen om nieuwe maatschappijen en bestemmingen binnen te halen. easyJet groeide, Vueling en Emirates kwamen. Dit allemaal tot woede van KLM. De commissie acht de koerswijziging van Schiphol op zich legitiem, maar KLM had beter geconsulteerd moeten worden.

Inmiddels is wel duidelijk

welke maatschappijen en bestemmingen wel of niet gewenst zijn op Schiphol. Een nieuwe intercontinentale of Europese verbinding mag er alleen komen wanneer daar meer dan 10.000 zakelijke reizigers op zitten. Alleen dan levert zo'n lijn een bijdrage aan de onze economie. Dat betekent dat de diensten van easyJet en Vueling gewoon mogen

blijven. De commissie buigt zich nu nog over de uitbreiding (nieuwe terminal en pieren) en de tarieven van Schiphol. In de tussentijd moeten de departementen met een nadere verduidelijking komen van de publieke taakomschrijving van Schiphol. Ofwel, gaat het om de dienstverlening of winst voor de overheid als aandeelhouder.