

Schiphol verleent kofferloze passagier snelle doorgang

SCHIPHOL

Passagiers die hun handbagage inchecken, krijgen voorrang op Schiphol. Zo wil de luchthaven de ellenlange wachtrijen bestrijden.

SANDER VAN MERSBERGEN CHRIS BORN

De luchthaven houdt vanaf 1 juli een week lang een proef met speciale veiligheidspoortjes. Hier kunnen de passagiers met weinig tot geen bagage snel doorlopen. Wie grote stukken handbagage meeneemt in het vliegtuig moet aansluiten in een reguliere, trage rij.

De luchthaven vraagt reizigers om grote stukken handbagage, zoals weekendtassen en rolkoffertjes, voortaan in te checken met de ruimbagage. „Dat kan tegenwoordig vaak zonder bij te betalen”, zegt een woordvoerder van de luchthaven. „Bij Transavia bijvoorbeeld. En we zijn ook met andere maatschappijen in gesprek om het te regelen.”

Het meenemen van grote stukken handbagage is voor veel reizigers gewoonte geworden. Voor korte vakantietripjes en zakenreizen is het meestal ruim voldoende. Bovendien scheelt het wachten bij de bagageband bij aankomst én moet bij sommige maatschappijen betaald worden voor het inchecken van ruimbagage.

Voor Schiphol is het echter een probleem. De security heeft steeds meer werk met het uitpluizen van de handbagage, en nu het steeds drukker wordt op de luchthaven leidt dat tot wachtrijen. „Sommige mensen nemen tegenwoordig ook dingen als strijkijzers mee in hun handbagage”, zegt een medewerker van security. „Wij moeten weer leren om die spullen te herkennen.”

Trolleys

Dat passagiers tegenwoordig afgeladen trolleys en zo veel andere handbagage meesjouwen, valt de luchtvaartmaatschappijen zelf aan te rekenen, stelt luchtvaartexpert Joris Melkert van de TU Delft. „Vroeger werd de hutkoffer van de reiziger door een klein leger het vliegtuig ingezet. Zelf nam ze een klein tasje mee met wat bammetjes voor tijdens de vlucht. Inefficiënt, maar vliegen was immers voor de rijken.” Maar om geld te verdienen moest dat proces versnellen.

Dus verzon één van de eerste budgetmaatschappijen ter wereld - het Amerikaanse Southwest Airlines - halverwege de jaren 90 een nieuwe tactiek. Wat nou als passagiers zelf hun bagage naar het vliegtuig vervoeren? Het inchecken en vervoeren van de spullen kost nu eenmaal veel tijd. En tijd is geld.

„Passagiers werden bij de budgetmaatschappijen 'self-loading cargo' genoemd”, vertelt Melkert. „De maatschappijen bespaarden veel geld en de passagiers waren sneller klaar op het vliegveld. Een ideale oplossing voor de prijsvechters.” Al snel volgden de andere prijsvechters, zoals Ryanair, Transavia en Easyjet, en een nieuwe trend was geboren.

Melkert legt uit dat het een briljante zet was van de luchtvaartmaatschappijen, maar dat de prijsvechters nu ten onder gaan aan dat succes. „De vliegtuigen die nu worden gebruikt zijn oud en niet gemaakt voor de grote hoeveelheid cabinebagage die er nu wordt ingezet. Vandaar dat er zo veel regels zijn bijgekomen de afgelopen jaren. De meetbakken voor je handbagage, de afmetingen van je trolley (die ook nog eens bij elke maatschappij verschillen) en ook het irritante moment bij het boarden dat je handbagage op het allerlaatste moment nog even in het ruim wordt gezet. De vliegtuigen

zijn er simpelweg niet voor gemaakt.”

Interessant

Melkert vindt de proef van Schiphol interessant, maar betwijfelt of die veel oplevert. „Ik ben benieuwd of het tijdsverschil tussen de twee opties het waard is. Met handbagage wacht je met de proef van Schiphol inderdaad langer bij het inchecken en boarden. Maar aan de andere kant hoef je ook niet te wachten bij de bagageband op de plaats van bestemming. Je kan meteen vertrekken. Of het dus echt heel veel tijd en minder drukte oplevert, valt te bezien.”

In de zomer reizen 200.000 mensen dagelijks via Schiphol. De luchthaven kent net als het verkeer spijstijden in de ochtend en de avond en raadt aan als het enigszins kan buiten deze momenten om te boeken.