

Niet de grootste, wél de beste



FABERY DE JONGE DEIRDRE

Meer passagiers, meer vracht, meer omzet en meer winst. Schiphol presenteerde gisteren uitstekende cijfers. Niet vreemd, want onze luchthaven wordt ook in het buitenland gezien als één van de beste ter wereld. Nergens stap je zo snel over.

MARTIJN VAN BEETEN

Nee, niet de grootste...

Schiphol verwerkte vorig jaar een recordaantal van 55 miljoen passagiers. Veel minder dan de grootste luchthaven ter wereld, Atlanta, te verstouwen kreeg. Daar komen jaarlijks 94 miljoen reizigers voorbij. Onze luchthaven staat internationaal op de 14de plaats en nog 2 plekken lager als het gaat om het vrachtverkeer. Daarin is Hongkong de grootste.

...wel de snelste

Voor vluchten binnen Europa is de overstaptijd 40 minuten, voor intercontinentale reizen is 50 minuten nodig. Geen enkel ander vliegveld ter wereld is zo rap. „In het ontwerp van de luchthaven is dat altijd uitgangspunt geweest,” zegt luchtvaarteconoom Theo Roos. „De afhandeling van bagage is razendsnel. Vooral door de samenwerking met specialist Van der Lande uit Veghel.”

„Schiphol behoort tot de duurste luchthavens,” zegt Hans Heerkens van de TU Twente. „Maar daar wordt kwaliteit voor geleverd.”

... en wereldwijd populair

Skytrax vraagt jaarlijks aan miljoenen reizigers op welke luchthaven zij het liefst verblijven. Changi Airport in Singapore scoort het hoogst. Schiphol staat al jaren in de top 5 en wordt alleen afgetroefd door Incheon, München en Hongkong. München is niet echt een concurrent, stelt Roos. „Een splinternieuwe luchthaven, die een regionale functie heeft. Schiphol mag zich meten met Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle.”

Het personeel, het overstappen, de winkelmogelijkheden, het eten en de recreatie van Schiphol scoren allemaal in de top 10.

Bedankt voor de bloemen

De hoeveelheid vracht die via Schiphol werd getransporteerd, steeg in 2014 met 6,7 procent naar 1,6 miljoen ton. Volgens Roos heeft de bloemenindustrie daar een belangrijke rol in gespeeld. „Daar is snelheid cruciaal. Om producten vers in het buitenland te krijgen of op tijd bij de veiling.” Een woordvoerder van FloraHolland bevestigt dit. „We werken samen met Schiphol om zo efficiënt mogelijk te zijn.”

Het werkt. Liefst één derde van het vrachtverkeer via Schiphol is vers. De helft daarvan bestaat uit bloemen.

Slimme camera's

Op het gebied van veiligheid wil Schiphol vooroplopen. Het was in 2007 de eerste luchthaven die de full body scanner in gebruik nam. Nu wordt gewerkt met de irisscan en wordt gezocht naar nieuwe innovaties die de veiligheid

bevorderen. Er loopt, in samenwerking met TNO en Qubit Visual Intelligence, een proef met camera's die verdachte bewegingen detecteren. „Schiphol belooft niet alleen te investeren in veiligheid, het handelt daar ook naar,” zegt een vooraanstaande veiligheidsdeskundige. „Op andere luchthavens kom ik in situaties waar ik mijn twijfels bij heb. Hier niet.”

Geen chaos

Schiphol zit nog niet aan het maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar. Concurrent Heathrow zit op sommige dagen wel op 99 procent van de maximale capaciteit. „Dat levert problemen op,” signaleert Heerkens. „Er hoeft op die dagen maar iets mis te gaan en alles loopt vast. Daar heeft Schiphol geen last van.”

Piloten tevreden

Niet alleen reizigers zijn te spreken over Schiphol, ook de piloten, zo laat de Vereniging van Verkeersvliegers Nederland weten. De faciliteiten, de veiligheid en de luchtverkeersleiding worden, ook in vergelijking met andere vliegvelden, goed genoemd.

Bedreigingen

Als het goed gaat met KLM, gaat het goed met Schiphol. Bijna de helft van alle vliegbewegingen is van onze nationale trots. Met een voortvarende KLM kan de luchthaven blijven investeren om technologisch in het spoor te blijven van vooral de Aziatische concurrenten. De grootste zal Schiphol nooit worden, wel de prettigste.

Kan Schiphol mee in de mondiale groei van de luchtvaart?, vraagt de Amerikaanse luchtvaartexpert Richard Gritta zich af. „In Azië

worden enorme luchthavens gecreëerd, al die mensen komen straks ook naar Europa. Heathrow heeft al een gebrek aan landingsbanen, Frankfurt kan amper groeien en het is de vraag wat Schiphol mag doen. Charles de Gaulle is niet voor niets op een open plek neergezet, met de mogelijkheid om uit te breiden."

Iets om op te letten, vindt Roos. „Als Charles de Gaulle wel groeit en Air France dus ook, kan de verhouding met KLM anders komen te liggen."

Heerkens heeft ook een waarschuwing. „Vliegtuigen komen steeds verder, ook luchthavens als Istanboel en Dubai zijn nu serieuze concurrenten. Het speelveld verandert."