



Anderhalve week geleden is de start- en landingsbaan van Rotterdam Airport opnieuw geasfalteerd en zijn de kabels voor de verlichting vernieuwd. Foto NRC Handelsblad, Rien Zilvold

Rotterdam wil groeien zonder prijsvechters

Rotterdam Airport hoopt de komende jaren fors uit te kunnen breiden. Maar de prijsvechters blijven buiten de deur. „Wij kiezen niet voor volume, maar voor kwaliteit.”

Door onze redacteur
MARK HOOGSTAD

ROTTERDAM, 2 JUNI. Eén blik op de pas gerenoveerde start- en landingsbaan (kosten 10 miljoen euro) en de vraag ligt voor de hand: heeft Rotterdam Airport plannen voor de aanleg van een tweede strook? Manager Désirée Breedveld reageert geschrokken. „Is absoluut niet aan de orde”, zegt ze tot tweemaal toe. Een misverstand is snel geboren in Rotterdam-Noord, weet Breedveld. Met alle ophef van dien.

Er zijn maar weinig regionale luchthavens in Nederland waar de toekomstplannen met zoveel argusogen worden bekeken als bij Rotterdam Airport. Het vliegveld

aan de noordrand van de stad telt relatief veel omwonenden. Het woord ‘uitbreiding’ hoefde de laatste jaren maar te vallen of vanuit de nabijgelegen (deel)gemeenten rees prompt verzet, vooral tegen de dreigende geluidsoverlast. Mede daarom besloten coalitiepartijen PvdA, CDA, VVD en GroenLinks in het collegeakkoord dat Rotterdam Airport vóór 2010 geen nieuwe exploitatievergunning krijgt.

Maar diezelfde politiek schuift langzaam op, constateert Breedveld. „Men begrijpt onze noden steeds beter.” Ook partijen die „tot voor kort mordicus tegen waren, zoals de PvdA”. Rotterdam Airport, met bijna 2.500 werknemers een van de grotere werkgevers in de Rijnmondregio, claimt al jaren niet meer te kunnen voldoen aan de toenemende vraag in het luchtvervoer. Met als gevolg dat verdere economische ontwikkeling wordt gefrustreerd.

Bovendien, zo valt ook op het stadhuis steeds vaker te beluisteren, is de ruim veertig jaar oude geluidszoneregeling ingehaald door de tijd. Op basis van dat re-

kenmodel wordt de capaciteit van de luchthaven bepaald: het aantal toegestane vliegtuigbewegingen.

Directeur Roland Wondolleck van Rotterdam Airport spreekt over „een gedeukte emmer die veel te snel vol en niet meer van deze tijd is”. De tijd van de „oude Russische lawaaijakken die over Vlaardingen scheren” is immers voorbij. Bovendien vertrekken sinds 2005 maandelijks honderd overheidsvluchten vanaf zijn luchthaven, en ook die vullen de emmer.

Rotterdam Airport, een dochter van Schiphol, gold lange tijd als de tweede luchthaven van Nederland, maar die status is het voormalige Zestienhoven inmiddels kwijt, ondanks de gestage toename van het aantal passagiers: van 726.287 (2003) naar 1.146.692 (2007). Sinds kort mag Eindhoven zich het grootste regionale vliegveld van Nederland noemen. Met dank vooral aan prijsvechter Ryanair, dat het aantal reizigers in Noord-Brabant vorig jaar deed toenemen tot 1,2 miljoen.

„Ik gun mijn collega’s in Eindhoven van harte hun succes, maar wij bedienen een andere markt”,

zegt Wondolleck. Rotterdam is en blijft vooral een *hub by passing*-luchthaven: zo snel mogelijk – en dus zonder oponthoud – van A naar B, precies zoals de zakelijke reiziger wil. „Wij kiezen niet voor volume, maar voor kwaliteit. Zolang ik hier zit, wil ik de beste zijn, niet per se de grootste.”

Prijsvechters als Ryanair krijgen in Rotterdam dan ook geen voet aan de grond, hoe graag oprichter Michael O’Leary dat ook zou willen. En hoe geluidsarm zijn toestellen inmiddels ook mogen zijn. Wondolleck: „Backpackers zijn welkom, maar dat is niet onze doelgroep. Als ik een toprestaurant heb – en dat heb ik – dan moet ik in diezelfde zaak niet ook fastfood gaan aanbieden. Rotterdam is geen prijsvechtersluchthaven. Met prijsvechters kies je voor volume. We hebben gesprekken gevoerd, ook met EasyJet, maar we kwamen er niet uit.”

Gevolg: relatief hoge prijzen. Maar dat nadeel is Rotterdams grootste voordeel, benadrukt Wondolleck. „Klanten zijn bereid te betalen voor een compromislo-

ze service. Dat is onze kracht, daar stappen we niet vanaf.”

Momenteel schommelt het aantal bestemmingen, afhankelijk van het seizoen, rond de achttien. Wondolleck (54), al ruim twintig jaar directeur, hoopt voor zijn opvolger „over tien à vijftien jaar de rode loper uit te kunnen rollen”: een nieuwe terminal, twintig nieuwe lijndiensten – naar (industriële) bestemmingen als Aberdeen, Kopenhagen en Zürich – en „rond de vijf miljoen passagiers”. Op het terrein rondom de luchthaven verrijst bovendien een kantorenpark ter grootte van 200.000 vierkante meter. Rotterdam Airport moet „de glanzende voordeur van stad en regio” worden.

En het verzet? Dat luwt. Anno 2008 is sprake van „een kleine maar hardnekkige groep beroepsklagers, die gemakshalve vaak voorbijgaan aan de feiten”, zegt Wondolleck. Vorig jaar was één inwoner uit Bergschenhoek verantwoordelijk voor bijna eenderde van de in totaal 8.234 klachten die de regionale milieudienst registreerde, blijkt uit officiële cijfers.

Sinds twee jaar organiseert de luchthaven zogeheten buurtavonden, bedoeld om omwonenden te informeren. Al bijna 5.500 mensen hebben van de uitnodiging gebruikgemaakt. „Je moet eerlijk zijn en vooral durven communiceren”, zegt Wondolleck. Nog te vaak maakt hij mee dat bedrijven en instanties angstvallig de deuren gesloten houden. „Wie marchandeert met de publieke opinie, voedt juist de argwaan.”

Uit onderzoek is gebleken dat de relatie met de luchthaven effect heeft op het beleven van overlast door omwonenden. Maar noem de buurtavonden „geen charmeoffensief om ziertjes te winnen” en dus het maatschappelijk draagvlak te vergroten. „Wij doen wat vrijwel iedere Nederlander doet zodra hij een schutting in zijn tuintje wil plaatsen: hij informeert eerst de buurman onder het genot van een kopje koffie”, zegt Breedveld. Bezoekers krijgen onder meer een gelijke brochure, waarin „enkele hardnekkige mythes” (vervuiling, geluidsoverlast) over de luchtvaart worden ontkracht.



De tweede regionale luchthaven van Nederland streeft naar een forse uitbreiding van het aantal passagiers, van 1,1 naar 5 miljoen. Foto NRC Handelsblad, Vincent Mentzel

‘Schiphol zegt nee’

Schiphol weigert te praten over het afstoten van Rotterdam Airport. „Geen haar op ons hoofd die daar ook maar over denkt”, zei een woordvoerder van de nationale luchthaven vanmiddag. In een eerder vandaag verschenen advies, getiteld *Geef Rotterdam Vleugels*, pleit de Economic Development Board Rotterdam, een adviesorgaan van de gemeente, voor verzelfstandiging van Rotterdam Airport. De gemeente zou daartoe het eigen belang in Schiphol (2,4 procent van de aandelen) moeten inruilen. Alleen op die manier is Rotterdam Airport in staat zichzelf verder te ontwikkelen tot een hoogwaardig (zakelijk)vliegveld en regeringsluchthaven. Volgens voorzitter Hans Blankert dreigt „een belangenverstremming” die de gemeente voor zou moeten zijn. „Als de onstuimige groei van het aantal passagiers straks afvlakt, zal Schiphol ook zakelijke vluchten aan zich willen binden. Rotterdam Airport zal in dat geval bewust klein worden gehouden.” Daarmee zou de economische concurrentiepositie van de regio in gevaar kunnen komen.