

Misère op Schiphol was vooral schuld van minister Kaag en onkunde bij commissarissen

Posted on 4 maart 2023 by Eduard Bomhoff

Er is deze winter niet veel sneeuw gevallen, maar als de witte deken komt dan weten we uit het verleden dat Heathrow Airport bij Londen vaak dicht gaat. Schiphol, Brussel en Parijs blijven open. Niet omdat Engelse sneeuw plakkeriger is dan Nederlandse, Belgische of Franse sneeuw, maar omdat Heathrow een private onderneming is met aandeelhouders die winst willen zien, terwijl de continentale vliegvelden eigendom zijn van lokale en landelijke overheden.

De private eigenaars van Heathrow zien daarom sneeuwschuivers als een kostenpost; daarentegen kunnen rijk en gemeentes als eigenaars van Schiphol, Parijs en Brussel vanuit het algemeen belang een beetje winst laten lopen en extra sneeuwschuivers kopen ook al hoeven ze die in een zachte winter niet in te zetten.

Schiphol zou reden tot chauvinisme moeten zijn

Ook protest tegen geluidsoverlast en nachtvluchten zijn voor de private eigenaars van Heathrow alleen hindernissen bij het maken van zo veel mogelijk winst. Op Schiphol kan minister Kaag, eigenaar van 70 procent van de aandelen Schiphol, aanwijzingen geven aan commissarissen en directie om een goed evenwicht te vinden tussen winst, sneeuwschuivers en beperking van geluidsoverlast en nachtvluchten. Precies om die reden zijn in de VS alle grote vliegvelden eigendom van de lokale overheden en hebben ook presidenten Reagan, Bush en Trump nooit gevraagd om privatisering.

Schiphol is ons nationale vliegveld en zou een reden tot enig chauvinisme moeten zijn. Tot vorig jaar stak Schiphol inderdaad gunstig af bij Charles de Gaulle (slecht onderhoud van de oude terminal) en Brussel (veel minder verbindingen na het failliet van Sabena). Maar we kunnen sinds 2022 niet meer trots zijn op Schiphol, en dat komt vooral omdat minister Kaag alleen in winst is geïnteresseerd (en misschien vanwege haar politieke sympathieën zelfs stiekem aanstuurt op verdere krimp van Schiphol).

Steriele gangen

Ik las speculaties dat Minister Kaag zelfs bij de ramp van vorig jaar zo min mogelijk de winst van Schiphol wilde aantasten. Dat was dan een eenzijdige en foute prioriteit. En de commissarissen van vorig jaar waren makke schapen met een ondeskundige voorzitter, opgevolgd door een andere ondeskundige voorzitter. Misschien een klein bedrag uitgespaard voor de minister, maar heel veel ongemak, schade en boosheid voor de passagiers, en daarbij het reputatieverlies en alle kosten die nu terechtkwamen bij de vliegtuigmaaschappijen en de reisbureaus.

Het eerste wat me trof bij aankomst op Schiphol vorige week uit Azië waren de saaie steriele gangen. Schiphol zou hoveniers kunnen betalen om ons nationale vliegveld op te fleuren en een kleurige introductie te geven voor het land van de Keukenhof en de Floriade. Dat kost geld, maar minister Kaag wil alleen meer winst.

Koffers en beveiliging

Vanwege mijn werk in Maleisië heb ik de afgelopen 19 jaar veel kunnen reizen in de regio. Bangkok Suvarnabhumi pronkt met orchideeën – de nationale bloem in Thailand. Singapore en Kuala Lumpur hebben tropische tuinen in hun vliegveld voor passagiers die genoeg winkels hebben gezien. Daarbij vergeleken is Schiphol kaal en bij ontwerpers niet bekend vanwege Hollandse bloemen en tuinaanleg, maar omdat het als eerste luchthaven ontdekte dat schoonmaken van de mannen-toiletten nét iets goedkoper werd met een piesplaatje van een insect in elk pissoir.

Ernstiger nog dan tekort aan bloemen, planten en begroeiing was (en blijft) natuurlijk het debacle bij de afhandeling van de koffers en de beveiliging. Voor de koffers had het management offertes gevraagd en toen de goedkoopste genomen. Die uitzendbureaus moeten ook winst maken en gaan dus niet in hun offerte aanbieden om altijd een reserve van extra mensen te betalen voor geval meer koffers komen dan verwacht. En dáár hadden de commissarissen moeten bedenken dat zij er zitten niet voor maximale winst maar voor het algemeen belang.

Trek je niets aan van de EU

En dan komt Schiphol steeds met het excuus dat aanbesteding een eis is van de EU. Misschien is dat wel zo, maar dan heeft de EU niet nagedacht over waarom vliegvelden (behalve dan Heathrow) eigendom zijn van lokale of nationale overheden. Beter iets duurdere havengelden maar altijd genoeg personeel voor de afhandeling dan knijpen op de kosten en eens in de zoveel jaar een ramp.

Een redelijke houding jegens de EU voor wat betreft aanbesteden op Schiphol is om eerst uit te leggen dat de service veel beter moet en dan daarna door te zetten, al dan niet met instemming van de EU. Diezelfde EU heeft ook al heel lang aangedrongen op privatisering bij de woningcorporaties en is boos dat die in Nederland zo' n enorm marktaandeel hebben vergeleken met andere landen.

Maar Nederland heeft een geschiedenis van grote corporaties die vaak heel goed werk hebben gedaan. Ik groeide op in de Rivierenbuurt van top-architect Berlage in Amsterdam-Zuid en zou iedereen zo'n mooie wijk gunnen. Met de corporaties trekken wij ons al heel lang niets aan van de EU. Nederland heeft daar nog nooit een boete voor gekregen. Dat kan dan ook met Schiphol.

Minister wilde geen winst inleveren

Zodra we ons bevrijden van ondoordachte EU-regels voor aanbesteding bij een service-instelling als Schiphol zijn alle problemen snel oplosbaar. Houdt een buffer aan van extra personeel, verbeter de werktijden en heb meer respect voor het werk met de koffers zodat minder mensen rugklachten krijgen. Betaal veel beter om het verloop te verminderen. En trek zo nodig tijdelijk personeel aan uit het buitenland. Was vorig jaar plotseling meer ervaren personeel vereist, had ze dan tijdelijk geleend bij vliegvelden die toen nog bijna stil lagen vanwege covid. Er moeten vorig jaar werkloze bagage- en securitymedewerkers te over zijn geweest in Venetië, Napels en andere vliegvelden in toeristenplaatsen.

Het zal allemaal zeker iets ingewikkelder zijn, en daar betalen we managers voor. Maar tot overmaat van ramp stond boven de (terecht) ontslagen topmanager Dick Benschop een minister die geen winst wilde inleveren om problemen op te lossen. Bij Heathrow zou misschien her-nationalisatie nodig zijn; Schiphol is al eigendom van de overheid en kan dus opereren in het algemeen belang. Maar minister Kaag heeft met haar winstbejag een fout spel gespeeld, de ondeskundige president-commissarissen hebben haar niet in het openbaar onder druk gezet om daar mee te stoppen, en de president-directeur was op zijn boot of in het buitenland om een prijs (voor wat?) in ontvangst te nemen.

Eduard Bomhoff *is oud-hoogleraar economie aan de EUR, Nyenrode en Monash University. In 2002 was hij vicepremier in het kabinet Balkenende 1.*

Het zijn de ***donateurs*** *die Wynia's Week mogelijk maken. Doet u al mee? Doneren kan op verschillende manieren. Kijk* ***HIER****. Hartelijk dank!*