

Nieuwe naam, maar passagiers blijven weg

Het vroegere Zestienhoven heet vanaf morgen Rotterdam The Hague Airport. Maar de passagiers blijven weg en prijsvechters zijn nog altijd niet welkom. Die leveren te weinig op.

Door onze redacteurs
**LOLKE VAN DER HEIDE en
MARK HOOGSTAD**

ROTTERDAM, 9 FEBR. De grote gouden neonletters sieren al ruim anderhalve week het luchthavengebouw: *Rotterdam The Hague Airport*. Voor de officiële opening, morgen, zijn ze gedeeltelijk weer afgeplakt. Anders valt er voor de burgemeesters uit de twee steden niets meer te onthullen. Waarom de naamswijziging? „Het plan bestond al jaren”, zegt directeur Roland Wondolleck, „bijna 40 procent van ons verkeer heeft Den Haag als begin- of eindpunt, het moest er een keer van komen. 010 en 070 kunnen goed met elkaar opschieten.”

Wondolleck hoopt met de nieuwe naam in het buitenland te kunnen profiteren van de roem die Den Haag heeft als ‘de internationale stad van recht en vrede’. Maar cosmetisch is het wel een beetje, geeft hij toe. „Ik weet ook wel dat ik de directeur van een klein rotluchthaventje ben.”

Het aantal passagiers daalde de afgelopen twee jaar scherp. Met 990.000 in 2009 bleef de luchthaven onder het niveau van 2004. Wondolleck zegt te willen rekenen in kwaliteit en niet in aantallen passagiers. Zo poogt hij al jaren de markt voor zakenvluchten te ontwikkelen – zonder resultaat.

Het aantal grotere vliegtuigen, met plaats voor 50 tot 180 passagiers (zakelijke en vakantievluchten) dat Rotterdam aandoet, is beperkt: dagelijks stijgt gemiddeld per uur ongeveer één toestel op en landt er ook één. De infrastructuur van de luchthaven zou met gemak het dubbele aantal vluchten en passagiers kunnen verwerken. Daarvoor zou ze nieuwe klanten moeten aantrekken. Voor de hand liggend is de komst van prijsvechters, het enige marktsegment van de luchtvaart dat ook nu, in tijden van crisis, nog groeit. Het Ierse Ryanair is op bezoek geweest en was zeer geïnteresseerd om vanaf Rotterdam te vliegen.

De Randstad is de enige grote agglomeratie in Noord-, West- en Zuid-Europa zonder een basis van Ryanair. Nederlanders die gebruik willen maken van de spotgoedkope vluchten van Ryanair moeten naar Eindhoven, het Belgische Charleroi of het Duitse Weeze (vlak over de grens bij Nijmegen).

Directeur Wondolleck zegt veel bewondering te hebben voor de prijsvechters. „Ze moesten standbeelden oprichten voor de grondleggers van Ryanair en easyJet.” Maar voor Rotterdam The Hague Airport ziet hij het niet zitten. Wondolleck vreest dat de prijsvechters hem meer geld kosten dan ze zullen opleveren.

Luchtvaartanalist Hans Heerkens van de Universiteit Twente steunt Wondolleck hierin. Heerkens waarschuwt voor de praktijken van met name Ryanair, dat in besprekingen met luchthavens vaak aankomt met wurgcontracten. „Met meer vliegbewegingen sta je als luchthaven op zich sterker, maar je moet jezelf niet op-



De Rotterdamse luchthaven heet vanaf morgen Rotterdam The Hague Airport. Dat is vooral een cosmetische operatie, zegt directeur Wondolleck. Foto NRC Handelsblad, Leo van Velzen

Sterke metropoolregio Rotterdam-Den Haag

Behoud het vliegveld Waalhaven, want daarmee zijn ook de economische belangen gediend van het naburige 's-Gravenhage. Zo luidt reeds in 1925 het advies van de Rotterdamse Kamer van Koophandel aan het stadsbestuur, aldus de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van dinsdag 29 september van dat jaar. Het in de oorlog verwoeste Waalhaven is de voorloper van het huidige Rotterdam Airport.

Bijna 85 jaar later komen de gemeenschappelijke belangen van 'buursteden' Rotterdam en Den Haag tot uitdrukking in de naam. Vanaf morgen heet het voormalige Zestienhoven officieel *Rotterdam The Hague Air-*

port. „We koppelen twee sterke merken aan elkaar, om de internationale positionering van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag te versterken”, zegt een van de initiatiefnemers, de Haagse wethouder Frits Huffnagel (citymarketing en internationale zaken, VVD). Den Haag betaalt alle bijbehorende kosten (1 miljoen euro), zoals aanpassing van de bewegwijzering. De naamswijziging valt in Rotterdam niet bij iedereen in goede aarde. De stad geeft een deel van de eigen identiteit prijs, meent PvdA-raadslid Ronald Motta. Hij spreekt van „een belachelijke ingreep” en „een één-tweetje van twee bevriende VVD-wethouders”.

knopen aan Ryanair.”

De achterliggende reden van de weigering om met goedkope maatschappijen in zee te gaan, ligt volgens SEO Economisch Onderzoek, een instelling voor toegepaste economische analyse, in de gendomsstructuur. Rotterdam

The Hague Airport is een volle dochtermaatschappij van Schiphol. Het moederbedrijf vreest dat het toelaten van prijsvechters ‘in de achtertuin’ de grote reguliere klanten zal weggagen, zegt Rogier Lieshout van SEO. „De extra concurrentie zou Air France-KLM er-

toe kunnen bewegen een deel van zijn activiteiten te verplaatsen naar Parijs. Hier is men sinds de fusie van Air France en KLM, in 2004, steeds bang voor geweest.”

Lieshout zou de komst van Ryanair in Rotterdam toejuichen vanuit het oogpunt van de consument, die er in één keer tientallen nieuwe bestemmingen tegen lage ticketprijzen zou bij krijgen.

Is het verlaten van de Schiphol Group geen optie? Wondolleck wil het niet horen. „Schiphol is een hele goede aandeelhouder voor ons.”

Het belangrijkste economische adviesorgaan van de stad, de Economic Development Board Rotterdam, pleitte twee jaar geleden voor verzelfstandiging. De gemeente (2,4 procent van de aandelen) zou een meerderheidsbelang moeten verwerven, luidde de oproep in het adviesrapport *Geef Rotterdam Vleugels*.

Lieshout ziet wel voordeel in een scheiding. „Wanneer Rotterdam niet van de Schiphol Group zou zijn, zouden de twee luchthavens met elkaar kunnen concurreren, wat aantrekkelijker zou zijn voor prijsvechters.”

Heerkens daarentegen denkt

dat Rotterdam in de moederschoot van Schiphol moet blijven. Rotterdam The Hague Airport zou zichzelf niet kunnen bedruipen. „Als je onderdeel uitmaakt van een grotere groep zijn de middelen voor investeringen veel makkelijker op te brengen.”

De Rotterdamse politiek is intern verdeeld. De stad moet de komende jaren 300 miljoen euro bezuinigen. Het geld voor forse investeringen ontbreekt.

Een ander probleem dat de komst van de prijsvechters in Rotterdam – of in feite elke grote uitbreiding – in de weg staat, is de mi-

‘010 en 070 gaan heel goed samen’

Roland Wondolleck, directeur

lieuwetgeving. Rotterdam zit al jaren aan zijn taks wat geluidshinder betreft. En hoewel moderne verkeersvliegtuigen (zoals de Boeing 737-800 van Ryanair en Transavia) veel minder geluid maken dan oudere toestellen, zouden de normen bij meer verkeer kunnen wor-

den overschreden. Van Lieshout: „Het aantal woningen dat binnen de norm van 58 decibel komt te liggen, neemt zelfs bij een gering aantal extra vluchten fors toe. Dat zou leiden tot relatief hoge isolatiekosten.”

Rotterdam werkt intussen hard aan verbetering van de bereikbaarheid, vooral per openbaar vervoer. Wondolleck is altijd een verklaard tegenstander van railverbindingen geweest en zag lange tijd sowieso weinig heil in verbetering van het openbaar vervoer naar ‘zijn’ luchthaven. Auto en vliegtuig waren voor hem een heilige combinatie. Maar daar is de directeur wat op teruggekomen. „Voortschrijdend inzicht.” Randstad Rail, dat langs de luchthaven rijdt tussen Rotterdam Centraal en Den Haag CS, opent dit voorjaar een station, Meijersplein, vlakbij de luchthaven. Via een shuttle-dienst per bus worden spoor en luchthaventerminal straks met elkaar verbonden.

Burgemeester Ahmed Aboutaleb van Rotterdam laat doorschermen grote plannen te hebben met het vliegveld: „Daar gaan we de komende jaren werk van maken.”