

# Schiphol loslaten is helemaal niet zo eng

De afdeling Amsterdam van de PvdA schreeuwt moord en brand over privatisering van Schiphol. Er ligt al een motie klaar voor het partijcongres, dat morgen begint. Friso de Zeeuw is voorzitter van de projectgroep Luchtvaart in de PvdA, die het congres juist adviseert de luchthaven wel te privatiseren. 'De afdeling Amsterdam hecht te veel waarde aan het aandeelhouderschap. Neem de overbekende discussie over het gebruik van de Oostbaan. Jarenlang woekert dat maar voort. En wat heeft Amsterdam als aandeelhouder op dat punt nou klaargemaakt? Niets.'

## HENK SNIJDERS

**W**ERGBEKEN MET het buitenland zijn we in Nederland niet goed in privatiseren," zegt Friso de Zeeuw, tot drie jaar geleden PvdA-gedeputeerde in Noord-Holland met Schiphol in zijn portefeuille en nu directeur 'Nieuwe markten' bij Bouwfonds Wonen. "We kunnen het gewoon niet. Over Schiphol zegt minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat: eerst privatiseren, want snelheid is geboden, en daarna ronden we de besluitvorming over de milieugrenzen wel af. Dat soort dingen moet natuurlijk eerst worden vastgelegd."

**Warom moet Schiphol eigentijk privatiseren?**  
"Er zijn twee belangrijke argumenten. Het eerste is dat de overheid nu ten aanzien van Schiphol een dubbelrol heeft. De overheid is tegelijk regelgever en toezichthouder en mede-eigenaar van de luchthaven. Die belangen kunnen met elkaar botsen, bijvoorbeeld als strikte handhaving van de regels een goed bedrijfsresultaat in de weg staat."  
"Het tweede belangrijke argument is dat Schiphol internationaal met andere luchthavens moet concurreren. Voor Schiphol als staatsbedrijf geldt dat het moeilijk is nieuw kapitaal aan te trekken, je kunt niet naar de beurs en je kunt ook niet via een aandenlenruil allianties aangaan met luchthavens. Mifs aan voorwaarden wordt voldaan, vond de PvdA-projectgroep luchtvaart daarom privatisering noodzakelijk."

**Welke voorwaarden?**  
"Een luchthaven is voor Nederland een unieke infrastructuur, er is in ons land geen plek voor een tweede vliegveld van die omvang. Dus zeggen wij: Schiphol mag de grond niet verwerven maar moet wel het recht krijgen de luchthaveninfrastructuur langdurig te gebruiken. Daarover bestaat met minister Netelenbos geen verschil van mening. In haar privatiseringsvoorstel krijgt Schiphol de grond in erfpacht. Maar wij zeggen daarbij: voordat je besluit tot privatisering moet ook het publiekrechtelijke gedeelte, de milieuwetgeving, rond zijn. Dus geluid, veiligheid, strank, uitstoot van schadelijke stoffen – het hele repertoire moet in orde zijn. Bovendien stellen wij dat de minister voorwaarden stelt aan het verlenen van de exploitatievergunning. Schiphol moet een mainport blijven nastreven, want het wijdvertakte netwerk van verbindingen met belangrijke steden is een reden voor internationale bedrijven hier hun Europese hoofvestigingen te openen."



Friso de Zeeuw  
FOTO AD NUIJS

nen. Het kan straks dus niet zo zijn dat Schiphol bestemmingen aan Frankfurt moet afstaan omdat die Duitse luchthaven binnen de alliantie dé mainport wordt."  
"Verder moet in de vergunning worden vastgelegd dat Schiphol de zorg voor het milieu een belangrijke plaats geeft in de bedrijfsvoering, zodat meer wordt gedaan dan alleen voldoen aan minimale eisen. Tot slot moeten grenzen worden gesteld aan het ruimtegebruik."

**De gemeente Amsterdam ziet de bui al hangen: straks stagneert de ontwikkeling van de Zuidas omdat Schiphol internationale bedrijven niet succes weet te interesseren voor een hoofdkantoor op het luchthaven terrein.**

## Wat heeft Amsterdam nou bereikt als aandeelhouder?

"Dat is een terechte zorg. Daarom moet in de exploitatievergunning worden vastgelegd dat zich op Schiphol alleen luchtavangebonden bedrijven mogen vestigen. Nu geldt ook al die eis, maar in praktijk verwaart dat al snel. Er is nu een heel scala bedrijven gevestigd waarvan de luchthavengebondenheid soms ver te zoeken is. Het aantrekken van hoofdkantoren moet voorhouden blijven aan de Zuidas. Dat kan afdoende worden geregeld als de grondbedrijven van de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en de provincie Noord-Holland opgaan in een nieuw te vormen regionaal grondbedrijf. Bij gronduitgifte wordt dan voor altijd vastgelegd welk type bedrijf zich er mag vestigen, dus ook nadat de eerste gebruiker is verdwenen."

Haarlemmermeer heeft zich eerder fel verzet tegen zo'n regionaal grondbedrijf.  
"Ja, dat was tot nu toe een stap te ver. Gronduitgifte is voor gemeenten een belangrijke inkomstenbron. Toch is voor privatisering van de luchthaven een regionaal grondbedrijf misschien zelfs wel een voorwaarde."  
**Ruimtebeslag gaat ook over uitbreiding van start- en landingsbanen. Amsterdam verzet zich tegen een zesde of zevende baan. Wat vindt de PvdA-projectgroep?**  
"Schiphol levert binnen de PvdA altijd heftige discussies op. Dus hebben we ons beperkt tot het huidige Schiphol. Indirect zeggen we er wel wat over: Schiphol moet zich houden aan milieugrenzen en

daarinnen is de luchthaven vrij in zijn handelen. Eerlijk gezegd betwijfel ik of Schiphol met een zesde en zevende baan binnen de grenzen kan blijven, temeer daar de luchthaven de gemeente al heeft gevraagd nieuwbouwprojecten onder toekomstige aan- en uitvliegeroutes niet uit te voeren. Daarom zal uiteindelijk toch weer die andere beslissing aan de orde komen: de luchthaven in zee."

**De PvdA-afdeling Amsterdam vreest dat de bereidheid van de omwonende bevolking de overlast te dragen afneemt als een geprivatiseerd Schiphol in buitenlandse handen komt.**  
"Ja, dan belanden we dus in de afdeling mythologie. Kijk naar Corus, het vroegere Hoogovens. Dat is een privaat bedrijf en heeft voor de regio IJmond economisch gezien een vergelijkbare be-

tekenis als Schiphol voor de regio Amsterdam. Mijn ervaring is dat met dat bedrijf zeer goed te praten valt over milieugrenzen en diepte-investeringen die voor het milieu gunstig uitpakken. Als gedeputeerde heb ik de Schiphol-directie Corus wel eens ten voorbeeld gesteld. Het denken over milieu is daar een stuk zakelijker en moderner."

**W**AT DE PvdA-afdeling in Amsterdam betreft: men hecht daar te veel waarde aan het aandeelhouderschap. Neem de overbekende discussie in Amsterdam over het gebruik van de Oostbaan. Jarenlang woekert dat maar voort. En wat heeft Amsterdam als aandeelhouder op dat punt nou klaargemaakt? Niets. Er is een of ander vaag convenantje, een herenakkoord, dat met voeten wordt getreden."

**Moet aan privatisering de voorwaarde worden gesteld dat de luchthaven nooit in buitenlandse handen mag komen?**

"Dan raak je aan de grenzen van wat je als voorwaarden kunt stellen. Europese regelgeving zal dat niet toestaan."

**Moet je dan niet zeggen: laat het dan maar staatsbedrijf blijven?**

"De overheid kan op basis van mededingingsrecht ingrijpen als een soort internationaal monopolie ontstaat. Maar de kans bestaat dat het geprivatiseerde Schiphol overwegend in handen komt van een buitenlandse groep. Dat is zeker een punt om bij stil te staan. Toch kies ik voor privatisering en ga ik uit van de kracht van Schiphol. Nu heeft de luchthaven de mogelijkheid krachtige allianties te sluiten."

**Hoer loopt het af met Schiphol dit weekend op het PvdA-congres?**

"Politiek sta ik aan de zijlijn. Dat is ook wel eens een voorrecht. Maar het zal zeker spannend worden."