



Worden de grenzen die zijn vastgelegd in de Schipholwet voldoende gerespecteerd?

FOTO: ISTOCK

Goed bestuur voor Schiphol graag, en bij voorkeur een vliegveld op zee

Jan Stolker

De aangekondigde plannen van Schiphol voor verdere groei van het luchtverkeer via Lelystad Airport zijn ook interessant vanuit het perspectief van corporate governance. De toezichthouder, Schiphols raad van commissarissen, is tot nog toe onzichtbaar gebleven, maar moet zich de problemen rond Schiphol aantrekken.

De beslissingen van Schiphol worden genomen middels 'een bewuste afweging tussen people, planet, profit' en 'met respect voor mens, milieu en omgeving', aldus de website van Schiphol, en binnen de door de wetgever vastgestelde grenzen van veiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Die grenzen zijn vastgelegd in de Schipholwet.

Maar is er wel sprake van een bewuste afweging? Zijn de belangen van alle stakeholders bij dit besluit betrokken? Worden de grenzen gerespecteerd?

Er wordt gegoocheld met begrippen en analyses. Belangrijke stakeholders zijn de omwonenden. Hun inspraak is geformaliseerd in de Tafel van Alders. Dat klinkt als een harmonisch huiskameroverleg bedoeld om gezamenlijke probleempjes op te lossen. De Tafel van Alders gaat echter niet over het — cruciale — aantal vluchten. Dat wordt door Schiphol met het ministerie afgesproken.

Daarnaast is er het Bewoners-aanspreekpunt (kortweg BAS), waar bewoners klachten kunnen laten registreren. BAS is een afdeling van de luchthaven. De groei van het aantal klachten

De toezichthouder, de rvc, is tot nu toe onzichtbaar gebleven, maar moet zich de problemen aantrekken

relatieveert Schiphol in zijn jaarverslag door te wijzen op veelklagers. En tot de gehinderden worden conform de gehanteerde definitie alleen 10.000 woningen in de directe omgeving van Schiphol gerekend, terwijl de klachten tot uit de regio Amersfoort komen. Gehinderden die het nut van het indienen van klachten niet meer inzien, blijven onzichtbaar. De term 'nachtperiode' is irrelevant geworden omdat in deze periode gewoon wordt doorgevlogen (33.000 vluchten) en bij de presentatie van het nieuwe vliegveld Lelystad vergeleek Schiphol het geluid van een opstijgende jumbo met dat van een gesprek.

Schiphol groeit op een verouderd businessmodel (zie het artikel van Manshanden/Huijs in het FD van 6 oktober). In dat model ontbreekt het welzijnsverlies en veiligheidsrisico voor omwonenden.

De raad van commissarissen stelt aandacht te hebben voor de verschillende stakeholders en de Corporate Governance Code voor beursgenoteerde ondernemingen te volgen. De rvc is bij uitstek een orgaan dat verder dient te kijken dan de korte termijn. Goed bestuur en toezicht vereisen juiste en juist gedefinieerde informatie. Meer nog dan een commercieel bedrijf moeten het bestuur en de raad van commissarissen van dit staatsbedrijf zich verantwoorden naar alle stakeholders.

Een hulpmiddel is 'integrated reporting'. Daarbij worden naast financiële ook niet-financiële kerncijfers gerapporteerd. In zijn jaarverslag presenteert Schiphol nu 'feiten en cijfers'; het gaat onder meer om het aantal bestemmingen, het aantal vliegbewegingen, het aantal passagiers, het aantal outlets, het aantal vrouwelijke medewerkers en de ebitda. Het milieu moet het doen met het percentage gescheiden afval. De woorden 'excellent visit value' en 'Europe's preferred airport' vallen op.

Schiphol is over zijn grenzen gegroeid. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid constateert tekortkomingen op het

gebied van veiligheid. Verkeersvliegers klagen over de veiligheid van gekunstelde routes. De GGD van Amsterdam constateert milieuproblemen, het RIVM meldt toenemende concentraties ultrafijnstof. De klanttevredenheid waarmee Schiphol zich tot in de jaren negentig onderscheidde, heeft een ernstige deuk opgelopen door wachtrijen en gemiste vluchten. En recentelijk zijn er fraudegevallen in de vastgoedexploitatie en congestieproblemen rond de A4.

Schiphol zal met nieuwe, voor stakeholders relevante indicatoren moeten komen. Daarbij liggen voor de hand: cijfers ten aanzien van veiligheid, geluidshinder, uitstoot van fijnstof en klanttevredenheid. Een krimpscenario lijkt onvermijdelijk.

Het grotere plaatje zal de politiek moeten invullen. Een vliegveld op zee is in de jaren negentig afgeserveerd, maar was dat werkelijk zo'n slechte gedachte? Nederland, specialist in landcreatie, moet

in staat zijn om een geschikte locatie te ontwikkelen met minimale impact op de bevolking.

Rotterdam met zijn ervaring met Maasvlaktes zou de 'lead' kunnen nemen. De welzijns-

winst en de economische meerwaarde van de vrijkomende ruimte in de Haarlemmermeerpolder kunnen dit tot een van de beste investeringen van Nederland maken. Maar daar is wel visie en lef voor nodig.

Schiphol-topman Jos Nijhuis heeft nu aangekondigd vervolgd op te stappen. De rvc zal een opvolger moeten benoemen die echt het belang van de onderneming met al haar stakeholders kan dienen. Voorkomen moet worden dat straks uit de verkeerstoren klinkt: 'Out of control!'

Jan Stolker is directeur van het Erasmus Governance Instituut van de Erasmus Universiteit Rotterdam.