Speech Dick Benschop, President & CEO Royal Schiphol Group, Nieuwjaarsreceptie, Schiphol, 6 januari 2020

1. Intro

Ladies and Gentlemen, colleagues and partners - on behalf of Birgit, Jabine, André, the whole Schiphol Group team and myself, I wish you all the best for 2020.

2020 will be a crucial year. It will set the tone for a new decade and it will shape that decade. The key word is **'connection'**. Within the sector, with the community and with society at large.

I will continue my speech in Dutch now. For all our non-Dutch-speaking guests: an English summary of this speech will be available in print.

2. Safety en security

Het begint op te vallen. De luchtvaartsector is aan het veranderen. Dat moet ook. De zorg voor veiligheid heeft daar een belangrijke bijdrage aan geleverd. Met het Integral Safety Management heeft veiligheid niet alleen de hoogste prioriteit, het verandert onze wijze van werken naar gestructureerde samenwerking. Dat stelt ons in staat om gezamenlijk te leren van incidenten.
De uitvoering van de **Roadmap Safety Improvement** ligt op schema - vijf maatregelen zijn in 2019 genomen. Het aantal zwaardere runway incursions is tot nul afgenomen, maar er zijn incidenten. Zie ook de twee pushback ongevallen vorig jaar. Alles wordt onderzocht en elk onderzoek grijpen wij aan om tot verbetering te komen. Leidend daarbij is, als vandaag zonder voorvallen kan verlopen, dan kan dat morgen ook - en overmorgen.

Naast Safety is **Security** een tweede hoofdprioriteit. Ik was onder de indruk van het optreden van de burgemeester, de veiligheidsregio, de KMar en alle andere diensten en instanties bij het kaping alarm in november. Gelukkig bleek het uiteindelijk een onbedoelde oefening te zijn, maar wel een die vertrouwen geeft.

3. Samenwerking binnen de sector

De samenwerking op veiligheidsbeleid wijst de weg naar meer **samenwerking binnen de sector over capaciteitsmanagement**. In de nieuwe wereld waarin in de lucht en op de grond wordt gewoekerd met de beschikbare capaciteit is dat nodig. Onze On Time Performance in 2019 was met 66,5 % lager dan gepland. Op een normale dag wordt uitstekend gepresteerd, maar er waren te veel afwijkingen en verrassingen, onder meer in het baanonderhoud en de gevolgen daarvan. We moeten voorspelbaarder worden, en dat kan. Er wordt hard gewerkt om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten. Binnen de sector met het joint capaciteit management en binnen de luchthaven met het nieuwe Airport Operations Center. Het beter omgaan met de gevolgen van grote verstoringen, zoals in juli 2019 met de brandstoftoevoer, is daar een belangrijk onderdeel van.

Deze verbinding in de sector vraagt om **een andere wijze van werken**: transparant, gericht op samenwerking, open staan voor *challenges*, en vooral - gericht op samen leren. Wij hebben allemaal onze eigen taken en verantwoordelijkheden, maar hebben grote baat bij deze wijze van werken. Minder brieven – gewoon aan tafel met elkaar de issues bespreken en oplossen.

4. De vrachtsector

Er is een bepaald deel van de luchtvaart dat **extra aandacht nodig** heeft en dat is de vrachtsector. De volumes dalen met 9%. Dat is toe te schrijven aan het verminderen van het aantal vrachtvluchten met full freighters. Dat zien wij door heel Europa, een weerslag van de geopolitieke impact op de handel, maar op Schiphol is de trend veel sterker. Nu het plafond van 500.000 bewegingen is bereikt, trekken de full freighters door de bestaande slotregelgeving aan het kortste eind. Die situatie is kritisch en moet worden aangepakt – vracht is een integraal onderdeel van Schiphol. Wij zijn in druk overleg met het ministerie en de slotcoördinator om tot een reservering van slots voor full freighters te komen om zo deze zo belangrijke sector te kunnen blijven bedienen.

5. Politieke besluitvorming

2020 wordt een cruciaal jaar in het uitwerken en afronden van de politieke besluitvorming over de openstelling van Lelystad, de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn en de contouren van de luchtvaart richting 2050.
Voor Lelystad en Schiphol is het meeste werk gedaan - dat werk kan op korte termijn worden afgemaakt. Dat moet ook, want de tijd dringt. Mijn vraag aan de regeringscoalitie is om de eigen belofte uit het regeerakkoord waar te maken en duidelijkheid te bieden.
De richting die het **kabinet** heeft gekozen is een goede: gematigde en gecontroleerde groei die wordt verdiend met een daling van het aantal ernstig gehinderden. Deze benadering is een **trendbreuk** die perspectief biedt, zowel voor de luchtvaart als voor de omgeving.
Hiervoor is steun in de samenleving. Mijn vraag aan de politiek: leg alsjeblieft de verbinding met de middengroepen in de samenleving en verwar de flanken niet met de meerderheid. Uit onderzoek van Motivaction, in opdracht van het ministerie, blijkt dat 81% van de Nederlanders positief is over luchtvaart. Als je de algemene vraag stelt over groei van de luchtvaart, krijg je een verdeeld beeld - zoiets van een derde voor, een derde neutraal, een derde tegen. Uit eigen onderzoek weten wij dat als je de vraag naar groei veel preciezer maakt, en vraagt naar de gecontroleerde groei onder voorwaarden, zoals het kabinet vorig jaar juli heeft besloten, **ruim twee op de drie Nederlanders voorstander** is. Met andere woorden: de minister en de coalitie hebben een plan in handen dat steun heeft in de samenleving. Als ik net zo'n positief als onze minister-president zou zijn, zou ik zeggen: we hebben goud in handen.

Ik ben trots dat de luchtvaartsector aan deze benadering heeft bijgedragen door de vraag naar het waarom van groei serieus te nemen en terug te brengen naar de bijdrage aan de kwaliteit van het netwerk - een gematigde en gecontroleerde groei. Die het mogelijk maakt het aantal ernstig gehinderden elk jaar te verminderen en daarmee groei te verdienen. Een aanpak waarbij duurzaamheid een centrale plaats heeft. Een aanpak waarbij substitutie naar hogesnelheidstreinen vorm krijgt
Over al deze aspecten valt veel te zeggen. Ik neem er twee: de omgeving en duurzaamheid.

6. De omgeving

De verbinding met de omgeving verbetert. Er wordt **geluisterd** naar de zorgen van bestuurders en bewoners. **Belangrijke initiatieven over hinderbeperking, leefomgeving en ultrafijnstof zijn voorbereid** - samen met de LVNL en in overleg met de luchtvaartmaatschappijen. Wij staan in de startblokken om daar samen met bestuurders en bewoners mee aan de slag te gaan. Ik besef mij reuze goed dat voor veel mensen eerst 'zien' en dan 'geloven' geldt, en dat vertrouwen niet direct is teruggewonnen. Ik ben er evenzeer van overtuigd dat een jarenlang vol te houden programma van verbeteringen de relatie met de omgeving wezenlijk kan beïnvloeden. Daarvoor moet het kabinet wel de nodige besluiten nemen, anders blijven we in een cirkel ronddraaien. Iedereen heeft behoefte aan duidelijkheid. Dan kunnen we aan de slag: Nederland verbinden met de wereld, met minder impact op de omgeving en steeds duurzamer.

En nog even voor alle duidelijkheid - er is geen plan om doodleuk een paar nieuwe startbanen op Schiphol aan te leggen. Wel doen wij ons werk voor de Luchtvaartnota en de lange termijn. Welke ruimtelijke opties zijn er? Er is immers een lang bestaande reservering voor een parallelle Kaagbaan. Een studie van To70 kijkt naar de vraag of een nieuwe baan tot wezenlijke reductie van de geluidshinder zou kunnen leiden. Dat lijkt niet het geval te zijn. Een andere studie kijkt naar de lange termijn positieve gevolgen van de vlootvernieuwing op het geluidsprofiel van Schiphol. Dat ziet er wel positief uit. Beide studies worden met de Luchtvaartnota gepubliceerd. Dan kunnen lange termijn opties over een eiland in zee, de rol van regionale luchthavens en het profiel van Schiphol in 2050 met elkaar worden vergeleken.

7. Duurzaamheid

Kijkend naar 2050 is duurzaamheid de centrale opgave voor de luchtvaart. Wij hebben onze ambitie op tafel gelegd. Dat is ons **klimaatplan**. In dit decennium willen wij Schiphol, Eindhoven, Rotterdam en Lelystad naar net zero emissies brengen. Veel van de maatregelen die wij nemen hebben een positief effect voor zowel de uitstoot van CO2 als ultrafijnstof en stikstof.

Wij willen meehelpen een net zero luchtvaartsector te ontwikkelen in lijn met de doelstelling van Parijs. Dat is een geweldige opgave. Gelukkig worden ook hier partijen verbonden - aan de klimaattafel voor de luchtvaart.
Naast de uitstoot op en rond de **luchthavens** (wij zijn de grondafhandeling aan het elektrificeren), ligt de eerste opgave in het **vernieuwen van de vloot** (wij zien steeds meer Dreamliners en Neo's) en het introduceren en opschalen van **duurzame brandstoffen**. Het begin is gemaakt. Zie de investeringen van KLM met SkyNRG in de eerste fabriek voor duurzame vliegtuigbrandstoffen in Europa - in Delfzijl. Daarnaast is R&D nodig naar hybride en elektrisch vliegen. TU Delft, NLR en GKN Fokker staan klaar. Zolang er uitstoot is, zijn compensatiemaatregelen en compensatieprogramma's van groot belang. Daar heeft iedereen een verantwoordelijkheid - zie het mooie initiatief dat easyJet heeft genomen. Kijk naar de reisorganisaties in Nederland.
Deze geweldige opgave gaat alleen lukken als innovatie, investeringen en beleid elkaar versterken. Dat is nu nog niet het geval. Enkel lasten opleggen aan de sector heeft geen zin. De verduurzaming moet actief worden aangedreven, onder bewaking van het level playing field voor de luchtvaart. Daarom is de Green Deal van de Europese Commissie van zo'n groot belang. Als daar een verstandige Europese aanpak tot stand komt, met een **internationale verplichting tot bijmenging van duurzame brandstoffen**, dan worden er meters gemaakt.

Omdat vliegen ons zoveel brengt is het oproepen om maar niet te vliegen, niet het antwoord. Ja - consumenten moeten verantwoorde keuzes maken (ik zeg het KLM na), inclusief de bijdrage aan compensatie. We hebben echter een **systeem-transitie** nodig. Voor de sector geldt dat meer van hetzelfde niet gaat, voor de milieubeweging geldt dat minder van hetzelfde niet de ambitie zou moeten zijn. **Het gaat om anders, duurzaam vliegen**.

8. Projecten en innovatie

Er wordt op veel plaatsen gewerkt op Schiphol. Afgelopen jaar kwamen verschillende nieuwe lounges gereed, waaronder de nieuwe KLM-lounge – als kroon op het jubileumjaar. 2020 wordt een belangrijk jaar voor de kwaliteit van Schiphol. Het eerste deel van de Herinrichting van Terminal 1 wordt opgeleverd - de mezzanine in Vertrekhal 1. U kunt met eigen ogen de voortgang van de bouw van de nieuwe Pier waarnemen. De bouw van het nieuwe viaduct over de A4 (project dubbele Quebec) gaat beginnen. Niet zo zichtbaar, maar wel belangrijk is het afronden van de volgende fase van het Uniform-platform - meer vliegtuigopstelplaatsen. Het wordt een belangrijk jaar voor de verdere vormgeving van seamless flow - een geheel nieuwe ervaring voor reizigers. De nieuwe Self Service Units zijn een succes en dit jaar willen wij onze reizigers in meer dan 100 talen kunnen ondersteunen. Er komen belangrijke **nieuwe investeringen** aan: een nieuwe Terminal, de herinrichting van de landzijde. Heel goed dat voor het MIRT-project voor het station, Plaza en het nieuwe busstation de kogel door de kerk is. Met dank aan het ministerie, de Vervoersregio, NS en ProRail. Nu 2020 het jaar van de Noord-Zuidlijn maken!
Wij begrijpen reuzegoed dat deze investeringen moeten worden betaald. Onze belofte aan de luchtvaartmaatschappijen is om de projecten zo efficiënt mogelijk te doen - en ja, u mag ons *challengen* (dat doet u ook!). Wij willen value for money bieden en dat kunnen onderbouwen.

9. Urgentie

Kijkend naar 2020 zeg ik dat de tijd dringt. Er staat veel op het spel en de urgentie is hoog. Wij zijn samen in staat geweest het aantal **bestemmingen uit te breiden naar 333**. Dat is de kern van de zaak voor Nederland handelsland. De nieuwe bestemmingen waar je vanaf Schiphol naartoe kunt vliegen zijn Las Vegas, Wroclaw, Liberia in Costa Rica, Lusaka in Zambia, Tampa, Natal, Brest, Moscow Zhukovsky en Medan. Tegelijkertijd hebben we van een aantal andere bestemmingen afscheid genomen. Op de ranglijsten van de connectiviteit zie je de erosie – waar wij een of twee stonden, staan wij nu twee of drie. We hoeven niet per se op de eerste plaats te staan, maar Nederland moet **wel Champions League blijven spelen**. Onze Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben evenzeer perspectief nodig.
Kijkend naar 2020 zeg ik dat er verstandige besluiten moeten worden genomen. Dat klemt des te meer in een wereld van afvlakkende economische groei, toenemende internationale spanningen en waarschijnlijk oplopende olieprijzen. **Gaan we lukraak kosten verhogen of gericht investeringen in vlootvernieuwing, duurzame brandstoffen en innovatie?** Nederland heeft daar de kennis voor en kan een belangrijke rol spelen.

10. Connecting your world

In 2019 zijn er 71,7 miljoen passagiersbewegingen op Schiphol geweest – een groei van ongeveer 1%. Heel positief is de stijging van de passagierswaardering - onze Net Promotor Score steeg met vier punten, na een jarenlange daling. Daar zijn wij trots op.

Schiphol is van de verbinding. **Connecting your world** - dat is wat wij doen. Verbinden is veel meer dan vervoeren. Verbinden brengt verschillende culturen dichter bij elkaar. Het brengt ons, mensen, dichter bij elkaar. Lees het prachtige essay van journalist Hidde Boersma in de Volkskrant van 22 november. Daarom houden mensen van luchtvaart. Daarom vinden zij, en wij, Schiphol een bijzondere plek.

2020 wordt een cruciaal jaar. Kabinet – biedt duidelijkheid! Geef perspectief. Dan samen aan de slag met minder hinder en meer duurzaamheid.