

Het grootste luchtvaart- & zakenreismagazine in de Benelux



LUCHTVAART NIEUWS

INTERVIEW PIETER ELBERS
KLM moet marktpositie
veiligstellen

PILOTENBOND VNV
Schouders eronder
voor behoud KLM

ROTTERDAM THE HAGUE
Luchthaven durft
vooruit te kijken

VLIEGEN ONDANKS CORONA

*Zo pakken airlines
de draad weer op*





ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT KIJKT VOORUIT

Zoals alle andere luchthavens, is Rotterdam The Hague Airport hard getroffen door de coronacrisis. Luchtvaartnieuws Magazine sprak daarover met directeur Ron Louwerse, maar keek vooral ook met hem vooruit. Wat zijn de plannen voor ná de crisis?

Gebeurt er nog wat op de luchthaven?

"Het commerciële vliegverkeer ligt er helemaal uit. Vrij snel al besloten maatschappijen als Transavia, British Airways en Pegasus om hun vluchten te staken. Daarom hebben we de luchthaven gesloten voor uitgaand passagiersverkeer. Alles wat daarmee te maken heeft, zoals de horeca, de winkels en het nieuwe centrale securityfilter, is dicht. Maar dat betekent niet dat er helemaal niks meer gebeurt. Zo doen we nog wel het maatschappelijke verkeer (de traumahelikopter en politiehelikopter, red.) en zijn we nog steeds open voor uitwijkers, zakenvluchten, general aviation en repatriërvluchten. Daarom is de brandweer nog volledig bezet en blijft de operationele havendienst aan de slag. De bouwactiviteiten, zoals de uitbreiding van de terminal, gaan ook door. Het kantoorpersoneel werkt zoveel mogelijk thuis."

Wat heeft dit voor financiële gevolgen?

"Onze belangrijkste inkomstenbron zijn de passagiersvluchten en die hebben we momenteel niet. Dus er gaat veel meer geld uit dan er binnenkomt. Het is onvermijdelijk dat we dit jaar in de rode cijfers belanden. Ook als het vliegverkeer zich snel weer wat gaat herstellen. Maar we kunnen dit wel volhouden. Natuurlijk door de overheidsregelingen, maar ook doordat we onderdeel zijn van de

grote Royal Schiphol Group, met de nodige financiële reserves."

Moet er bezuinigd worden? Gaan er bepaalde projecten niet door?

"Natuurlijk hebben we kritisch naar de kosten gekeken, en naar wat slimmigheden in de bedrijfsvoering, maar grote projecten zoals de uitbreiding van de terminal gaan gewoon door. Het heeft niet zoveel zin om die stil te zetten, want dan duurt het alleen maar langer voor ze klaar zijn. En wat betreft de financiën en de strategie hangt veel af van hoe de crisis zich ontwikkelt: wanneer kan er weer gevlogen worden? In juni? Juli? Augustus? Dat weten we nog niet. Door dit soort onzekerheden is het maken van een strategie voor de lange termijn lastig. Je kunt hoogstens verschillende scenario's ontwikkelen en daarop voorbereid zijn. We zijn in ieder geval klaar om snel open te gaan wanneer airlines weer willen vliegen. We hebben de voorbereidingen getroffen om dat veilig te kunnen doen."

Wat hebben jullie voor anti-coronamaatregelen getroffen?

"We hebben gezamenlijk met alle Nederlandse luchthavens anderhalvemeter-protocolen gemaakt. Op ons kantoor hebben we looplijnen gemaakt voor eenrichtingsverkeer en waar nodig plexiglas geïnstalleerd, maar we hebben natuurlijk ook voor passagiers gekeken. Hoe haal je nou je koffer van de band? Hoe voorkom je dat er

TEKST: Neal Luitwieler

FOTO'S: Koen Laureij, Neal Luitwieler,
VolkerWessels, Rick Keus,
Rotterdam The Hague Airport

Rode cijfers
zijn dit
jaar onver-
mijdelijk



te drukke wachtrijen ontstaan? Zo geven we bijvoorbeeld met stickers aan waar mensen moeten wachten bij de bagageband. En er staan overal van die pompjes om je handen te ontsmetten met desinfecteergel. Dit soort maatregelen hebben we al genomen, maar we hebben ze natuurlijk nog niet op grote schaal kunnen testen. Het wordt spannend om te zien hoe dat straks gaat als er weer passagiers zijn. Uiteraard volgen we de richtlijnen van het RIVM.”

Wat betekent die anderhalve meter afstand houden voor de passagierscapaciteit?

“Daardoor houden we nog maar

dertig procent van de oorspronkelijke capaciteit over. Dat is wel de capaciteit per uur. Als je de passagiers wat meer over de dag verspreidt, dan zou je nog wel iets meer dan die dertig procent kunnen verwelkomen. Normaal hebben we per dag enkele pieken, met name 's ochtends vroeg en 's avonds laat, wanneer er veel passagiers vertrekken of landen, en daartussenin is het vrij rustig. Die zul je dan mogelijk wat meer over de dag moeten uitsmeren. Ik verwacht wel dat er uiteindelijk een regime komt waarbij het gebruik van mondkapjes die anderhalve meter kan vervangen op plekken waar dat lastig is, zoals in het openbaar vervoer nu het plan is.”

Kort voor het verschijnen van dit magazine werd bekend dat Rotterdam The Hague Airport vanaf 18 juni weer passagiers kan verwelkomen. Transavia hervat dan zes routes naar Zuid-Europa. Naast de hierboven genoemde maatregelen, heeft de luchthaven ook besloten om het dragen van een mondkapje verplicht te stellen in de gehele terminal. Bovendien moeten passagiers bij binnenkomst een vooraf ingevulde gezondheidsverklaring kunnen tonen.

✓ Artist impression van de nieuwe vertrekhal.





Wanneer wordt de uitbouw van de terminal in gebruik genomen? Dat had toch eigenlijk al gebeurd moeten zijn?

“Door verschillende oorzaken, waaronder asbest, is de bouw vertraagd. We verwachten de uitbouw nu aan het eind van dit jaar in gebruik te nemen. Dat hadden we liever al voor de zomer gedaan, maar gezien de huidige situatie had dat niet veel uitgemaakt. Dus in dat opzicht valt de schade mee. Maar we hebben straks wel een enorm aantal vierkante meters aan het gebouw toegevoegd. Dat was gewoon te klein, met een capaciteit van 700.000 passagiers per jaar. We hadden er vorig jaar een recordaantal van 2,1 miljoen. Met de uitbreiding verschaffen we weer wat lucht, met name tijdens het boarden, maar ook dan zal er nog niet genoeg capaciteit zijn om passagiers altijd genoeg ruimte te bieden tijdens de piekuren.”

Wat wordt de capaciteit met de uitbreiding die nu plaatsvindt?

“Dat wordt ergens tussen de 1,6 en 1,7 miljoen passagiers per jaar, gemeten volgens de huidige kwaliteitsnormen (in normale omstandigheden, niet in een anderhalvemetersamenleving, red.). Daar zit altijd wat rek in, dus voorlopig kunnen we daar wel mee uit de voeten, maar het is nog

steeds lager dan 2,1 miljoen. We kijken daarom al naar een verdere uitbreiding. Als de tijdelijke vertrekhal wordt opgebroken, hebben we de ruimte om daar iets nieuws te bouwen. Maar hier is nog geen concreet plan voor. En of en wanneer zo’n volgende uitbreiding er komt, hangt natuurlijk ook af van hoe de coronacrisis zich ontwikkelt. Mogelijk laten we die tijdelijke vertrekhal iets langer staan om passagiersstromen beter van elkaar te kunnen scheiden.”

Wat kunnen passagiers verwachten van de huidige uitbreiding?

“Er komen twee buitenterrassen, waarvan één aan landzijde. Daar kunnen mensen dus hun familie of vrienden uitzwaaien als die op reis gaan, net zoals dat vroeger kon. Ook is er meer ruimte voor horeca en zijn er aparte wachtruimtes bij de gates. Zo moeten er geen rijen meer tussen de tafels staan, wat vroeger nog wel eens het geval was. Daarnaast is het gebouw een stuk moderner, met veel meer lichtinval, waardoor het een prettigere omgeving wordt om te verblijven. Meer winkels komen er niet. Dat zal iets voor de volgende uitbreiding zijn.”

Is die mogelijke verdere uitbreiding van de capaciteit ook nodig om meer groei mogelijk te maken?

“Dat is niet het primaire doel, want

**TOP VIJF POPULAIERSTE
BESTEMMINGEN ROTTERDAM
THE HAGUE AIRPORT**

1. Londen City
2. Alicante
3. Malaga
4. Faro
5. Ibiza

CONCEPT-LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

Het kabinet heeft eind mei de ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 gepresenteerd. Daarin heeft minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) de grote lijnen uitgezet voor hoe de Nederlandse luchtvaartsector zich in de komende decennia moet ontwikkelen. Op basis van deze Luchtvaartnota worden later de Luchthavenbesluiten gemaakt, waarin precies staat hoeveel de luchthavens mogen groeien.

Tien belangrijke punten uit de voorlopige Luchtvaartnota:

- Over tien jaar moeten de grondoperaties op de luchthavens volledig klimaatneutraal zijn en moet de CO₂-uitstoot van de luchtvaart weer op het niveau van 2005 zijn. In 2050 moet de CO₂-uitstoot gehalveerd zijn en in 2070 gereduceerd tot nul.
- Het kabinet zal geen ongeclausuleerde groei op luchthavens meer faciliteren. Er is alleen ruimte voor groei als het aantal ernstig gehinderden aantoonbaar afneemt. Specifiek op Schiphol moet het aantal nachtvluchten afnemen en komt er een leefbaarheidsfonds voor de omgeving.
- Omwonenden en andere belanghebbenden worden nauw bij de ontwikkeling van de luchthavens betrokken. Er zal meer gebruik worden gemaakt van metingen, om de mensen in de omgeving meer duidelijkheid te bieden over de overlast.
- Op Schiphol kunnen er binnen het huidige operationele systeem niet meer dan 540.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden. Hoe groei na 540.000 vluchten op Schiphol operationeel mogelijk kan worden gemaakt, wordt de komende jaren onderzocht.
- Er komt geen nader onderzoek naar het bouwen van een luchthaven op zee. Alleen als het bedrijfsleven kan aantonen dat dit kansrijk en betaalbaar is en er voldoende draagvlak is vanuit de sector, dan wil het kabinet er nog eens naar kijken.
- Om de verduurzamingsdoelen te halen, is een groei van 1 tot 1,5 procent per jaar voor de luchtvaart het maximaal haalbare. Die groei is mogelijk door de inzet van schonere en moderne vliegtuigen en het gebruik van alternatieven voor gewone kerosine.
- Het kabinet wil de (internationale) regels aanpassen zodat er meer mogelijkheden zijn om stillere en schonere vliegtuigen voorrang te geven en maakt werk van het gebruik van duurzame brandstoffen, zoals biokerosine en synthetische kerosine.
- De bestaande regionale luchthavens richten zich op vluchten die van toegevoegde waarde zijn voor de regionale economie en de behoefte van de reizigers in de betreffende regio's. Lelystad Airport krijgt een overloopfunctie voor Schiphol en gaat eind volgend jaar open.
- Het kabinet wil bij Schiphol meer gaan sturen op vluchten die voor het internationale netwerk en de economische concurrentiekracht van belang zijn. Dat is onder meer mogelijk via vergunningen. Zo moet de netwerkfunctie van de luchthaven verder versterkt worden.
- De internationale verbindingen over het spoor en de weg worden verbeterd, zodat het voor reizigers op korte afstanden aantrekkelijker wordt om de (hogesnelheids)trein of de bus te nemen als alternatief voor het vliegtuig.

De concept-Luchtvaartnota gaat nu de zienswijzeprocedure in en moet eind dit jaar definitief zijn.

die extra capaciteit is dus sowieso al nodig om de huidige 2,1 miljoen passagiers genoeg ruimte te bieden, maar tegelijkertijd weten we bijvoorbeeld dat Transavia op termijn grotere toestellen in wil zetten (grotere varianten van de 737, red.). Dus ook met hetzelfde aantal vluchten zal het aantal passagiers toenemen. Als er in de ochtend acht toestellen van Transavia vertrekken, en die kunnen allemaal veertig man extra meenemen, dan zijn dat er al gauw weer een paar honderd extra die je moet faciliteren. We moeten anticiperen op dat soort ontwikkelingen. En dat kan dus allemaal binnen dezelfde geluidscontouren."

Hoe zit het precies met de geluidscontouren op Rotterdam The Hague Airport?

"Hier mogen we jaarlijks een bepaalde hoeveelheid geluid produceren. Voor aanvang van het jaar rekenen we uit met hoeveel vluchten en welke toestellen we aan de maximale hoeveelheid geluid zitten, en op basis daarvan wordt dan het aantal vliegbewegingen bepaald. Hoe meer stille of kleine vliegtuigen er worden ingezet, hoe meer ruimte er is binnen die geluidscontouren en hoe meer vluchten er mogelijk zijn. Dat is dus niet een vast aantal per jaar, zoals op Schiphol. En het is goed om te weten dat in die geluidsberekening niet alleen de verkeersvliegtuigen worden meegenomen, maar ook het zakelijke verkeer, de general aviation en de trauma- en politieheliokopter."

Dat laatste is wel een heikel punt, want jullie zouden graag zien dat het geluid van de trauma- en politieheliokopter niet meer meetelt?

"We hebben gekeken of die trauma- en politieheliokopters verplaatst kunnen worden naar een andere locatie, zodat we hun geluidsruimte kunnen gebruiken voor andere vluchten, maar daar is geen goed alternatief voor gevonden. En van ons hoeven ze ook niet weg. Rotterdam The Hague Airport is een ideale locatie voor ze: 24 uur per dag bemand, met alle faciliteiten en dicht bij de stad. Maar er is wel iets vreemds aan de hand. Zij nemen namelijk 24 procent van de geluidsruimte in en dat wordt door een toenemend aantal vluchten steeds meer. We kunnen natuurlijk niet tegen die helikopters zeggen: vlieg maar wat minder. Want zij vervullen een heel belangrijke maatschappelijke taak. Maar dat gaat wel ten koste van de geluidsruimte voor passagiersvluchten. Daar knelt het dus. Daarom stellen wij al een aantal jaren voor: bescherm de geluidscontour van de



helikopters en tel die niet meer bij de luchthaven op."

Wanneer verwacht u daar een besluit over?

"Ik denk dat de Luchtvaartnota daar al richting aan geeft, en vervolgens kunnen wij op basis daarvan kijken hoe we een aanvraag voor een Luchthavenbesluit gaan doen. In dat besluit wordt echt concreet aangegeven hoeveel we mogen vliegen en dergelijke. Maar zelfs als de geluidscontouren hetzelfde blijven en de helikopters geen aparte geluidsruimte krijgen, dan betekent dat niet per definitie dat er geen passagiersgroei meer mogelijk is. Het wordt wel lastiger. De inzet van de nieuwste generatie vliegtuigen, zoals de Airbus A320neo en Boeing 737 MAX, levert een geluidsbesparing van veertig tot vijftig procent op ten opzichte van oudere toestellen. Als bijvoorbeeld Transavia in de toekomst met acht 737 MAX'en vliegt (de maatschappij heeft plannen om die te bestellen, red.), dan biedt dat weer ruimte. De nieuwe lijndienst naar Istanbul was ook alleen mogelijk doordat Pegasus de A320neo gebruikt."

Na dit interview presenteerde minister Cora van Nieuwenhuizen de concept-Luchtvaartnota 2020-

2050 (zie het kader op p. 46), waarin het kabinet in grote lijnen schetst hoe de luchtvaart zich de komende decennia moet ontwikkelen. Het document bevatte goed nieuws voor Rotterdam The Hague Airport: er komt een aparte geluidsruimte voor het maatschappelijke vliegverkeer (de trauma- en politiehelikopters). Volgens Van Nieuwenhuizen mag de vrijkomende ruimte niet gebruikt worden voor extra commercieel vliegverkeer, maar dit besluit zorgt er wél voor dat een groei van het aantal helikoptervluchten niet langer ten koste kan gaan van het aantal commerciële vluchten. Ook ziet de minister een belangrijke rol voor regionale luchthavens in de lokale economie en mag het vliegverkeer in Nederland gematigd groeien als de hinder beperkt wordt. Ron Louwerse laat weten tevreden te zijn met deze plannen. Sommige omwonenden en milieu-organisaties, zoals de Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV), zijn juist woedend en vrezen voor meer overlast. Louwerse benadrukt dat hij hun zorgen serieus neemt en dat hij hen actief wil betrekken bij het proces rondom het Luchthavenbesluit.

Welke nieuwe routes zou u graag nog op de luchthaven willen hebben?

"Als je kijkt naar de behoeften van

▲ Bus 33 is de enige OV-verbinding naar de luchthaven.



de regio die wij bedienen, dan missen er bijvoorbeeld nog routes naar Scandinavië. Zo zit in Delft het hoofdkantoor en het Europese opleidingscentrum van Ikea. Dus je hebt vanuit Scandinavië veel verkeer daarheen. We zien nu dat de meeste werknemers vanuit Kopenhagen (de dichtstbijzijnde grote luchthaven voor Ålrmhult, Ikea's thuisbasis, red.) naar Amsterdam vliegen. Maar dat kan natuurlijk ook Kopenhagen-Rotterdam worden. Vanaf hier ben je met de auto of de nieuwe buslijn in een kwartiertje in Delft. Dat die er route nog niet is, komt door een gebrek aan geluidsruimte, niet door een gebrek aan vraag."

In mei zou de Eurostar rechtstreeks van Rotterdam naar Londen gaan rijden. Dat is door de coronacrisis uitgesteld naar later dit jaar. Verwacht u dat de introductie daarvan tot minder passagiers leidt op de vluchten naar Londen City, de meest frequente lijndienst van de luchthaven?

"Dat vind ik lastig te zeggen. Sinds 2018 rijdt de Eurostar al met een overstap in Brussel naar Londen, maar daar hebben we qua

passagiersaantallen nog niets van gemerkt. Het lijkt er daarmee op dat de trein niet zozeer een substitutie voor vliegen is maar eerder tot extra vervoersvraag leidt. Of dat ook in de toekomst zo blijft, met een rechtstreekse verbinding, weet ik niet."

British Airways is wel wat minder vaak tussen Rotterdam en Londen gaan vliegen, van zes tot zeven naar vier tot vijf vluchten per dag.

"Dat klopt, maar ze hebben het wat gecomprimeerd. Er gaan per vlucht wat meer passagiers mee, waardoor het totale passagiersaantal niet gedaald is. De bezettingsgraad is nu hoger."

Rotterdam The Hague Airport heeft nu een Europees routenetwerk. Denkt u dat we ooit nog longhaul-vluchten op de luchthaven gaan zien?

"Nee, daarvoor is de baan te kort. Alle vliegtuigen kunnen hier landen, maar de grote kunnen hier niet met volle belading weer weg. En het is ook onze functie als regionale luchthaven niet."

In theorie zou het natuurlijk wel kunnen met types als de Airbus

A321neo (Xtra) Long Range, die ondanks hun kleine formaat probleemloos de Atlantische Oceaan oversteken.

"Met dat type kan je inderdaad een behoorlijk eind komen, maar of dat ook leidt tot longhaul-vluchten vanaf Rotterdam Airport, dat weet ik niet. Ik denk dat je dan eerst moet kijken naar de verdeling van de luchthavencapaciteit in Nederland. Dat hebben we ook aangekaart bij de consultatie over de Luchtvaartnota. Dat je de vijf luchthavens niet als aparte locaties moet zien, maar als één verbonden systeem, waarbij elke luchthaven functies krijgt toebedeeld. In zo'n systeem zou je voor Rotterdam bepaalde longhaul-bestemmingen kunnen aanwijzen. Maar dat is niet iets voor de korte termijn. En er zitten nogal wat haken en ogen aan, onder andere op het gebied van regelgeving."

U stipte het al kort aan: er is sinds vorig jaar een directe busverbinding met Delft en Den Haag. Zijn er nog andere plannen om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren?

"We zijn bezig met een project om

zelfrijdende elektrische shuttles in te zetten tussen de terminal en metrostation Meijersplein, maar er is nog geen concrete datum voor de indiening. Verder blijft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer een ingewikkeld verhaal. Die zal uiteindelijk wel uitgebreid moeten worden. Door het groeiende aantal reizigers, maar ook doordat het Albeda College hier binnenkort een vestiging opent voor zevenhonderd leerlingen. Dat is het Albeda Rotterdam The Hague Airport College, waar opleidingen voor luchtvaartdienstverlening gegeven worden. Die 700 leerlingen kunnen natuurlijk niet allemaal met bus 33 komen (de enige OV-verbinding met de rest van Rotterdam, red.). Dus daar zal nog wat moeten gebeuren."

Het zou ideaal zijn als de metro een kleine afplitsing krijgt naar de terminal. Het dichtstbijzijnde station ligt nu op zo'n twee kilometer afstand, wat net te ver is om te lopen. Ziet u dat gebeuren?

"Het is dan makkelijker om de terminal naar de andere kant van de landingsbaan te verplaatsen, waar die bijna aan de metrolijn grenst. Als we de bedrijfsgarantie krijgen dat we nog lang op deze locatie door kunnen gaan, nog tientallen jaren, dan is dat een investering die de moeite waard is om over na te denken. Dus dat is iets waar we zeker naar kijken, maar ik moet er wel bij benadrukken dat het geen concreet plan is."

Tot slot, u bent nu vier jaar directeur van Rotterdam The Hague Airport. Waar bent u het meest trots op van wat er in die periode bereikt is?

"Dat zijn verschillende dingen, maar als ik het samenvat dan hebben we flink geïnnoveerd en gemoderniseerd. Daar plukken we vanaf dit jaar de vruchten van, met onder meer de opening van de vernieuwde terminal, de nieuwe brandweerkazerne en het Airport College. De luchthaven wordt mede door de oprichting van Stichting RHIA beter in de omgeving geïntegreerd. Daar ben ik wel trots op. En met dat proces gaan we door, ook in de coronacrisis." ■

STICHTING RHIA

Rotterdam The Hague Airport en de gemeente Rotterdam hebben in 2019 Stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) opgericht, waarmee ze de sociaal-economische betekenis van de luchthaven voor de regio willen vergroten. Het doel van de stichting is om – gebruikmakend van de faciliteiten die de luchthaven biedt – innovaties aan te jagen en zo te werken aan de 'Next Generation Airport'. Daarvoor werkt RHIA samen met partijen als de TU Delft, Koninklijke NLR, de haven van Rotterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Directeur Miranda Janse geeft vanuit het Belair Center op de luchthaven leiding aan een klein team.

"We willen de luchthaven van de toekomst uitvinden. En ik denk dat we hiervoor op de perfecte plek zitten. Midden op een kennisas. De regio Eindhoven wordt wel de Brainport van Nederland genoemd, maar kijk eens wat er hier allemaal zit: we zitten midden tussen de universiteiten van Rotterdam, Delft en Leiden en een groot aantal HBO's en MBO's. Met hen en met het bedrijfsleven werken we aan een stillere, schonere en beter met de omgeving verbonden luchthaven en creëren we een nieuw innovatiecluster", vertelt Janse.

"Stichting RHIA is het vehikel om al die innovatieve partijen naar de luchthaven te halen en bij elkaar te brengen. Vanuit Rotterdam Airport en de gemeente krijgen we daar financiële ondersteuning voor." De samenwerking verloopt via verschillende projecten. Zo wordt er met een consortium van specialisten in synthetische kerosine gewerkt aan een demonstratie- en proefinstallatie. Die moet dagelijks duizend liter van deze relatief schone brandstof gaan maken. Ook is RHIA betrokken bij de ontwikkeling van een groot zonnepark (van 13 megawatt) naast de start- en landingsbaan, waarvan de bouw deze zomer begint. Andere projecten op de luchthaven zijn onder meer het Fieldlab Next Aviation en het virtuele Airport Technology Lab. Daar krijgen techneuten de ruimte om aan nieuwe, luchtvaartgerelateerde technologieën te werken.

De stichting heeft duidelijke ambities. "Over tien jaar is deze luchthaven emissie- en uitstootarm, wat betekent dat die stil en schoon is. We willen ook beter bereikbaar zijn met projecten als The Last Mile (de elektrische shuttles tussen de terminal en de metro, red.)", zegt Janse. "Over dertig jaar, in 2050, moet de Next Generation Airport gereed zijn. Dan is Rotterdam Airport veel meer dan een vliegveld, maar vooral ook een plek om te leren, werkervaring op te doen en onderzoek te doen. Dat concept willen we uitrollen naar Schiphol en exporteren naar het buitenland." Zo moet Rotterdam The Hague Airport een voorbeeld worden voor de hele sector.

