

WAAROM DIE LUCHTHAVEN BIJ LELYSTAD ER GEWOON KOMT!

Lelystad Airport: verstoppertje spelen tot iemand 'buut'

Naarmate de kans dat Lelystad Airport zich ontwikkelt tot twin-airport van Schiphol toeneemt, lijkt ook de berichtgeving daarover in tempo toe te nemen. Daarbij is de inhoud van de berichtgeving nogal eens wisselend van teneur. Zo was er bijvoorbeeld recent (14 februari jl.) het nieuws over de mededeling van Schiphol-directeur Jos Nijhuis: *'Schiphol houdt vast aan uitbreiding Lelystad Airport'*. En op 21 februari jl. nieuws met een schijnbaar tegengestelde inhoud: *'Zorgen bij Schiphol en ministerie I&M over interesse in Lelystad Airport'*. Zoals zo vaak wanneer er belangentegenstellingen zijn, hangt de teneur van 'het nieuws' af van het perspectief waarmee dit 'nieuws' wordt gezocht of gebracht.

In de berichtgeving over kansen en (on)mogelijkheden van een groeiende Lelystadse luchthaven, is het daarom altijd zaak in de gaten te houden wie de zender van de boodschap is en te doorgronden wat het nieuws achter het nieuws is. Vanuit die optiek mag u ook mijn bijdrage – als wethouder van de gemeente Lelystad - aan de discussie over Lelystad Airport plaatsen en beoordelen.

De gemeente Lelystad ijvert al heel lang voor een luchthaven vanwaar vluchten, zowel voor zakelijk als voor vakantieverkeer, naar internationale bestemmingen mogelijk zijn. Om toestellen als de Boeing 737 en Airbus 380 te kunnen laten landen en opstijgen, wordt de start en landingsbaan verlengd en komt er een nieuw luchthavengebouw. In het kielzog van het toenemende vliegverkeer, vestigt zich op en rondom de luchthaven een diversiteit aan luchthavengebonden en – gerelateerde bedrijven. Dat betekent voor Lelystad, en voor heel Flevoland, een impuls voor de werkgelegenheid en versterking van de regionale economie. Versterking die broodnodig is, gelet op de hoge werkloosheidscijfers die deze regio kent.

Tevens hebben wij daarbij oog voor de milieuhinder die een luchthaven met zich brengt. De gemeente Lelystad zal bijvoorbeeld niet meewerken aan nachtvluchten. Via inbreng aan de Alderstafel (* zie: www.alderstafel.nl) praten direct belanghebbenden mee over de voorwaarden en hinderbeperkende maatregelen die aan de groei van Lelystad Airport worden gesteld.

Tot zover in het kort de weergave van mijn positie in het krachtenveld rondom de ontwikkeling van Lelystad Airport. Het zal u vanuit die positie niet verbazen dat ik mij stoort aan de ruimte die tegenstanders van een groeiend Lelystad Airport in de redactionele kolommen van landelijke media krijgen. Aan de andere kant leg ik het uit als een signaal dat partijen eindelijk beginnen in te zien dat die ontwikkeling er nu echt van gaat komen. En kennelijk leidt dat tot – in mijn optiek- allerlei ongefundeerde reacties.

Ik neem u graag mee in mijn redenering van hoe ik die reacties zie in relatie tot de feiten.

Wat is er aan de hand?

In essentie is het heel simpel: om de verwachte groei van het vliegverkeer te kunnen accommoderen is extra capaciteit nodig. Die zou in theorie prima op Schiphol kunnen worden opgevangen (en sommigen pleiten daar ook voor), maar rijksbeleid heeft – uit oogpunt van aantallen gehinderden en van wat de infrastructuur in de Randstad kan verwerken- een grens gesteld aan die groei: maximaal 510.000 vliegbewegingen. Extra capaciteit (berekend op 70.000, verdeeld over 25.000 op Eindhoven en 45.000 op Lelystad) kan moeiteloos gevonden worden om de hoek bij Lelystad. Na een lange periode van onzekerheid hebben de overheden (Rijk als bevoegd gezag, actief ondersteund door provincie Flevoland en de gemeente Lelystad) besloten om Lelystad als twin-airport van Schiphol te ontwikkelen. Een logische keuze (gebaseerd op een deugdelijk en door alle partijen ondersteund advies van de Alderstafel), als je kijkt naar bijvoorbeeld het aantal gehinderden, het maatschappelijk draagvlak, de kostenstructuur van de toekomstige luchthaven (op Schiphol vechten vliegmaatschappijen en de luchthaven elkaar de tent uit voor een paar dubbeltjes terwijl vliegen vanaf Lelystad met naar schatting 30 tot 40% goedkoper wordt) en de goede verbinding van Lelystad met zowel Schiphol als Amsterdam.

Een luchthaven bij Lelystad is, op basis van onafhankelijk onderzoek en vergelijking met andere vliegvelden – ook in andere landen -, kansrijk. Immers, de aanleg van luchthaveninfrastructuur is kansrijk wanneer wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- ligging nabij grote bevolkingsconcentraties;
- voldoende milieuruimte;
- infrastructuur die (ruimschoots) voldoet aan de internationale normen
- geldende en perspectiefvolle vergunning (Luchthavenbesluit, voorzien rond 1 november 2014);
- concurrerende kostenstructuur
- aanwezigheid van overige randvoorwaarden zoals:
 - ongehinderde bereikbaarheid (per auto / openbaar vervoer);
 - aantrekkelijk verblijfsklimaat op en rond de luchthaven;
 - ruime openingstijden (in vergelijking met vergelijkbare luchthavens);
 - snelheid, comfort en gemak voor de klant.

En bijna is dat in Lelystad zo ver. Schiphol heeft na een periode van aarzeling nu daadwerkelijk besloten om in die ontwikkeling te gaan investeren. De consument wil meer vliegen en het regionale product wordt steeds populairder. Met je auto bijna voor het vliegtuig parkeren en binnen een half uur van inchecken tot vertrekken kan in Lelystad straks net zo goed als in Eindhoven of Rotterdam . En daarmee is er in de Amsterdamse regio wel degelijk een klantengroep voor dit product.

“De markt wil niet (of toch wel?)

Tot zover gaat dus alles goed. Maar dan volgt er ‘nieuws’: ‘de markt’ wil niet naar Lelystad aldus o.a. recent gepubliceerd mailverkeer tussen Schipholdirectie en hoge beleidsambtenaren van het ministerie I & M, in aanvulling op al eerdere berichten dat luchtvaartmaatschappijen zich niet laten dwingen te verkassen naar Lelystad. Dan is overigens wel de vraag wat ‘de markt’ is. Voor mij zijn dat de passagiers, maar binnen de luchtvaartsector rekenen de vliegmaatschappijen zich kennelijk tot de markt.

Bij dit soort berichtgevingen moet altijd worden bedacht dat deze onderdeel zijn van een onderhandelingspel. Partijen willen zich daarmee in de voor hen meest gunstige positie manoeuvreren. De in dit proces te stellen vragen zijn: Wie kan er - als straks de toegelaten capaciteit van 510.000 vliegbewegingen uitgeput is – wél blijven op Schiphol en wie moet er weg? Of, ander scenario: wie neemt initiatief en gaat er straks tegen goedkopere tarieven vliegen vanaf Lelystad? Of (een nog ander scenario en wellicht schrikbeeld): zijn dat soms maatschappijen die nu nog niet vanaf Schiphol vliegen? Dat heet concurrentie. Liberalen noemen dat marktwerking. Maar wat doet die zelfbenoemde markt: die probeert te voorkomen dat er marktwerking ontstaat. Want als Lelystad niet open gaat kan er ook niemand van profiteren.

En dus worden er allerlei argumenten in de strijd gegooid die op zijn minst discutabel zijn te noemen. Zo roept Corendon dat ze nachtvluchten nodig hebben. Dat staat in ieder geval garant voor enige onrust in Flevoland. En wie weet....misschien helpt die onrust. Maar het is natuurlijk flauwekul. Lelystad is nu al langer open dan welk ander regionaal veld in Europa. En als er dan toch ‘s nachts moet worden gevlogen, dan is juist vanwege de ligging een goede combinatie met Schiphol te maken. Nee! Bestuurlijk is er geen draagvlak om aan nachtvluchten mee te werken – want dat hebben we onze inwoners beloofd – maar inhoudelijk is de onderbouwing van de noodzaak om ‘s nachts te kunnen vliegen ook niet echt sterk.

Kosten/baten analyse

Tenslotte: de maatschappelijke kosten en baten. In een recente publicatie (Volkskrant, 25-2-2014) werd gesteld dat niet Lelystad, maar Eindhoven zich als twin-airport van Schiphol moest ontwikkelen. Er werden kritische vragen opgeworpen bij de bereikbaarheid van Lelystad, de economische impact, het (geringe) potentieel aan reizigers. En daarbij de stelling van de noodzaak om Brainport Eindhoven te verbinden met het aanbod aan diensten en cultuur van de Metropool Amsterdam. Kortom: er zou een strategische heroverweging van de maatschappelijke kosten/baten analyse moeten plaatsvinden ten aanzien van de keuze waar extra vliegcapaciteit geaccommodeerd moet worden.

Ik kan u aangeven dat die maatschappelijke kosten/baten analyse al is gemaakt. Een en andermaal in de Alderstafel en tussen de heer Alders en opeenvolgende kabinetten besproken. Het gaat niet om een keuze tussen Eindhoven of Lelystad. Natuurlijk moet Eindhoven zich ontwikkelen als brainport. De luchthaven gaat het goed, economisch presteert Eindhoven Airport inderdaad bovengemiddeld. De luchthaven heeft een eigen reizigerspotentieel. En dat zijn niet de passagiers uit het westen zo laat onderzoek zien, maar passagiers uit de eigen bereikbaarheidskring. En dat is een andere propositie dan Lelystad. Nu kun je veel moeite doen en geld besteden om de reistijd tussen Eindhoven en Schiphol te halveren en Eindhoven als twin-luchthaven te ontwikkelen, maar waarom zou je dat willen. Lelystad ligt al op die halve bereikbaarheid. Een treinreis 'Lelystad – Schiphol', straks 8 keer per uur, duurt slechts 44 minuten. Er is voldoende ruimte voor een kansrijke ontwikkeling van beide velden. Ieder met hun eigen opdracht en eigen doel. Waarom zou je dan kiezen?

Het lijkt er in alle genoemde publicaties op of de aangehaalde partijen c.q. de schrijvers niet geloven in een zelfstandige ontwikkeling van Lelystad Airport. Daarin heb ik dan meer vertrouwen. De geschiedenis laat zien dat juist voor een zelfstandige ontwikkeling er bij Eindhoven prima kansen liggen. En voor Lelystad als twin luchthaven.

Ik heb een advies. Laten we vertrouwen op die door liberalen geroemde marktwerking. Als overheden zorgen we ervoor dat de juridische en planologische randvoorwaarden ingevuld zijn. De eigenaar, Schiphol, zorgt ervoor dat de infrastructuur op orde is en gezamenlijk gaan we waarnemen wat 'de markt' (de consument) doet. Het is toch een soort verstoppertje spelen: iedereen zoekt een boom op om zich achter te verstoppen, maar als er ineens toch een buut blijkt te zijn moet je eens kijken hoe hard er gelopen wordt.

Ik voorspel u: die luchthaven, die komt er!

Jop Fackeldey
Wethouder economische zaken (PvdA)
Gemeente Lelystad

4 maart 2014