Van Lelystad naar Lelyveld?

Het is al een blok aan het been voor de overheid sinds 2007; De discussie rond het uitbreiden van Lelystad Airport. De overheid promoot de economische belangen maar de burgers zijn niet onder de indruk. Waarom is het zo lastig om een middenweg te vinden? Zijn misschien de low-costcarriers het probleem?

**Schiphol**

Lelystad Airport maakt onderdeel uit van de Schiphol Group. De gelijknamige groep beheert ook Schiphol.

In 2008 zijn er afspraken gemaakt tussen de omwonenden, het Rijk en Schiphol om een limiet te zetten op het aantal vliegtuigen dat mogelijk overlast kan veroorzaken voor de omwonenden. Deze limiet is gezet op 510.000 vliegbewegingen per jaar. Een vliegbeweging is één vertrekkende vlucht of één arriverende vlucht. Schiphol groeit snel en kan het verkeer met moeite op tijd bedienen en dus is in 2012 een nieuw akkoord bereikt: Schiphol mag in piekperiodes nu vier banen tegelijk opereren maar moet de limiet verlagen naar 500.000 vliegbewegingen per jaar.

Inmiddels is die limiet bijna bereikt. In 2017 waren er een kleine 490.000 vliegbewegingen gerealiseerd. Als er nu geen oplossing wordt bedacht, dan gaat Schiphol “op slot” tot en met 2021, tot wanneer de huidige afspraken lopen, en dat willen Schiphol en de vliegmaatschappijen niet.

Schiphol is goed voor 94.100 directe en indirecte banen in 2015. Verder levert Schiphol een bijdrage van 1,4% aan het Nederlandse BBP. Dat was in 2015 €5,9 miljard aan directe waarde en nog eens €3,2 miljard aan indirecte waarde. Schiphol verwelkomde 63 miljoen passagiers in 2016, waarvan iets meer dan 40% overstappers waren. Met 323 directe bestemmingen staat Schiphol wereldwijd bovenaan in het *Connectivity Report 2017* en op de tweede plaats in de overstapcijfers.

**Economie behouden**

Het wordt langzaamaan duidelijk dat Schiphol een grote speler is waar veel geld doorheen gaat maar waar ook de Nederlandse Staat veel aan heeft. De Nederlandse Staat is immers goed voor 92% van de aandelen in Schiphol.

Amsterdam Schiphol Airport is een commercieel bedrijf; Het moet concurreren met andere “bedrijven”, dus andere vliegvelden. Als Schiphol niet meer kan groeien tot en met 2021, dan kan dat de vliegmaatschappijen wegjagen, want ja, ze zijn ook bedrijven die moeten concurreren en als er een betere plaats is waar meer geld kan worden verdiend, dan verhuist de boel uit Schiphol naar bijvoorbeeld Istanboel. Daar is de overheid in samenwerking met Turkish Airlines bezig met het bouwen van een compleet nieuw vliegveld, naast het bestaande overvolle Ataturk International. Waar ruimte is om te groeien, betekent voor de vliegmaatschappijen dat de omzet kan groeien. Weg van Schiphol betekent weg gaat het geld.

**Ruimte gevonden**

Schiphol wil geen geld verliezen maar de geldstromen behouden. Daarom moeten ze op een één of andere manier ruimte creëren. Die ruimte denkt Schiphol te vinden in het verplaatsen van zogenaamde “leisure vluchten” naar andere vliegvelden. Dit zijn vakantievluchten en charters die ruimte in beslag nemen op Schiphol en daarom wil Schiphol ze eigenlijk weglokken van Schiphol omdat vakantievluchten bijna nooit worden gebruikt als overstapvlucht en dragen deze vluchten dus niet bij aan een hogere score in het overstapklassement. Meer overstapmogelijkheden betekent meer passagiers en dus geld voor de vliegmaatschappijen en daarmee dus ook voor Schiphol.

De uitbreiding van Lelystad Airport lijkt de prima oplossing. We “dumpen” daar die vakantievluchten en houden nu ruimte over voor de “belangrijkere” vluchten. Schiphol zegt zelf een voorkeur te geven “aan een nieuwe zakelijke lijndienst naar Mumbai dan aan de 88’ste vlucht naar Barcelona”.

**Weerstand**

Die uitbreiding stuit op weerstand, dat blijkt uit de vele vertragingen van de uitbreiding en de opening van het grotere Lelystad Airport. Inmiddels is de opening vertraagd naar april 2019 terwijl in november 2017 nog enthousiast over april 2018 werd gesproken. Waardoor is die weerstand zo groot?

Vliegtuigen maken lawaai, vooral bij het opstijgen. Dat opstijgen doen ze volgens officiële routes die zijn bepaald door het LVNL, een zelfstandig orgaan dat de luchtverkeersleiding regelt in Nederland. Dit orgaan heeft routes met veel moeite uitgestippeld voor Lelystad Airport want een belangrijke eis is dat het verkeer naar Schiphol niet gehinderd mag worden en doordat de vliegvelden relatief zeer dicht bij elkaar liggen, is het moeilijk om de twee verkeersstromen samen te voegen. Daarom zouden vliegtuigen vertrekkend vanaf Lelystad een lange tijd op 900 meter en later op 1.800 meter hoogte moeten vliegen. Dit zorgt voor veel geluidsoverlast zeggen actiegroepen zoals HoogOverijssel. Door niet alleen de ongewenste vlieghoogte maar ook de geografische ligging van de vliegroutes zelf stelt HoogOverijssel dat 750.000 burgers geluidsoverlast zullen ondervinden van de vluchten van Lelystad. Door deze geluidsoverlast zouden er 5220 banen in de toerismesector verdwijnen en een verlies van €233 miljoen euro aan omzet want de vliegroutes lopen over de Veluwe en dorpen waar mensen komen voor hun rust. Ook stellen milieuorganisaties en de aanhangers van meerdere actiegroepen dat de vliegtuigen veel zullen uitstoten. Dit zou slecht zijn voor de natuurgebieden zoals de Oostvaardersplassen en de Veluwe.

**Toekomstplannen**

Om het vliegverkeer van Lelystad Airport goed samen te laten voegen met Schiphol moet het luchtruim opnieuw worden ingedeeld en dat plan kan pas vanaf 2023 ingaan, wat veels te laat is voor Schiphol. Schiphol zelf heeft al toekomstplannen klaar liggen voor een zevende baan waardoor de vliegbewegingslimiet tot wel 700.000 kan oplopen, maar of de bewoners rondom Schiphol dat zo’n goed idee vinden is nog maar de vraag. Voor Schiphol geldt dat er van 23.00 uur tot en met 6.00 uur lokale tijd zeer beperkt verkeer is en voor Lelystad geldt dat er dan helemaal geen verkeer is ’s nachts.

**Verandering?**

Koos Tiemersma, een reguliere lezer uit Drachten, in de Volkskrant: “De welvaart neemt toe, dus vliegen we er in steeds grotere aantallen op uit. […] In wezen is het simpel: als we geen overlast en vervuiling willen, zouden we ons vakantiegedrag moeten aanpassen.”

Koos vermeldde geen alternatief voor het vakantiegedrag, maar ik ben er niet helemaal mee eens. Als je alleen je redeneert vanuit de vervuiling van het vliegtuig, dan moet je maar eens bedenken hoeveel er vervuild wordt als er honderdduizenden Nederlanders samen in de file stilstaan om duizend kilometer verderop het zonnetje te bezoeken. Een vliegtuig heeft geen last van file en bij de daling van het vliegtuig glijdt het vliegtuig naar beneden wat voor relatief minder uitstoot zorgt.

Jan Terlouw in een vorige editie van het NRC: “Het hele vliegverkeer moet grondig worden hervormd. Dat je voor een tientje naar Barcelona kunt vliegen is toch idioot? Dat is goedkoper dan met de bus van Amsterdam naar Breda.”

Jan Terlouw maakt, met veel overdrijving, een sterk punt. Voor een tientje naar Barcelona moet je wel onder de meest minimale voorwaarden bereid zijn om te vliegen, maar het kan wel. Dit komt doordat er het laatste decennium een nieuw concept uit de grond gestampt is: Low-CostCarrier (LCC). KLM bijvoorbeeld is een FSC, een FlagShipCarrier. FSC’s zijn de grote vliegmaatschappijen die meestal geprivatiseerd zijn en die een waar symbool vormen voor een land. Denk maar verder aan British Airways voor het Verenigd Koninkrijk, Lufthansa voor Duitsland, Air France voor Frankrijk, Aeroflot voor Rusland, Turkish Airlines voor Turkije, etc. Deze vliegmaatschappijen doen mee, misschien met een beetje druk van de overheid, aan allerlei programma’s die de CO2-uitstoot verminderen of aan klimaatherstelprojecten. KLM die doet mee aan een proef om met 50% biobrandstof, vluchten naar en van Parijs uit te voeren en er zijn ook Herplantingsprojecten die voor nieuwe CO2 –opnemers moeten zorgen. Schiphol heeft uitgerekend dat ze voor €360 miljoen aan klimaatschade veroorzaken per jaar.

**Low-CostCarriers?**

LCC’s spelen in op de mensen die weinig te besteden hebben of willen besteden. De kosten moeten zo laag mogelijk blijven om zo de ticketprijs zo laag mogelijk aan te bieden, en dat gaat ten koste van het klimaat maar ook van de werknemers van het bedrijf. Piloten worden onder druk gezet om meer te vliegen terwijl ze moe zijn en om zo min mogelijk kerosine mee te nemen en stewardessen fungeren tegelijkertijd als schoonmaaksters na de vlucht. Bij het vliegtuigonderhoud kan je ook vraagtekens zetten, alhoewel er nog geen ongeluk is gebeurd wat gelinkt kan worden aan nalatigheid van het onderhoud.

LCC’s zijn massaal uitgegroeid. Doordat ze inmiddels veel vliegtuigen hebben, kunnen ze veel passagiers tegen een (zeer) goedkope prijs vervoeren. LCC’s zorgen voor dezelfde uitstoot als FSC’s, alleen ze betalen niet mee aan de gevolgen of de reductie ervan. Doordat LCC’s vechten voor die laagste prijs bezorgen ze de FSC’s grote hoofdpijn. En door de vele vluchten van LCC’s, die de vliegtuigen het liefst continue in de lucht hebben, ervaren de omwonenden van de vliegvelden de vliegtuigmotoren niet als muziek in hun oren. Voorbeelden van LCC’s zijn EasyJet, Ryanair, Vueling en WizzAir.

**Leisure, Low-Cost, Lelystad?**

Schiphol wil uitbreiden en promoot de economische belangen van deze uitbreiding maar het volk wil daar niks van horen tenzij de vliegroutes worden aangepast. Die vliegroutes staan vast tot en met 2023 maar Schiphol kan niet zo lang wachten op de beoogde uitbreiding. Onzekerheid op het gebied van planning maar wat we wel zeker weten is dat goedkope vliegtickets zorgen voor meer passagiers en meer passagiers zorgen voor meer vliegtuigen die de infrastructuur en het milieu belasten. Zolang er een supernormale geldprikkel aanwezig is, zal de discussie tussen duur maar duurzaam en koopje maar klimaatschade nog wel even op kruishoogte blijven.

*XXXX voor het NRC*

Woorden: 1538