

1 oktober, 2024



## Minder vliegen, meer verdienen

Op 30 januari 2024 nam de Tweede Kamer een motie aan om Lelystad Airport niet te openen voor groot handelsverkeer. Dit besluit markeerde een keerpunt in het steeds kritischer debat over het 'vakantievliegveld'. Een debat dat SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) in 2017 aanzwengelde en dat inmiddels mag worden bestempeld als één van katalysatoren van de brede maatschappelijke discussie over grenzen aan de groei van de luchtvaart in Nederland.

SATL-onderzoekers ontdekten in het verleden al opmerkelijk eenzijdige fouten in de geluidsberekeningen en in de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport. Daarnaast toonden zij aan dat er sprake was van manipulatie met de informatie aan het parlement over de cruciale verkeersverdelingsregeling (VVR) Schiphol – Lelystad.

In 2019 deden L. Bus en W. Manshanden als onafhankelijke deskundigen bovendien een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) in opdracht van SATL. Een belangrijke conclusie was dat verdere groei van de luchtvaart zowel economisch als maatschappelijk negatief uitwerkt. Beide experts concludeerden dat krimp een verstandiger keuze is. Met maximaal 350.000 vluchten op Schiphol zijn de economische doelstellingen en bereikbaarheid van Nederland beter geborgd dan bij verdere groei. Zij berekenden verder dat Lelystad Airport per saldo geen werkgelegenheid van betekenis oplevert.

De baanbrekende MKBA van Bus en Manshanden kreeg een vervolg met andere onderzoeken, onder andere van CE Delft. En in essentie is de conclusie steeds dezelfde: ons land is niet gebaat bij groei maar juist bij krimp van het aantal vluchten. Ook de vijfde rapportage van J. Kremers, de staatsagent voor KLM, bevestigt deze bevinding. Hij constateert dat Nederland 'over-bereikbaar' is. Van de 235.000 vluchten die KLM jaarlijks op Schiphol uitvoert, zijn er 150.000 dubblures met vluchten die andere maatschappijen ook op Schiphol uitvoeren.

De discussie over het aantal vluchten op Schiphol en een eventuele opening van Lelystad Airport is onlangs weer opgelaaid. Daarbij doet zich iets merkwaardigs voor. De vorige minister van IenW en de inmiddels teruggetreden interim-CEO van Schiphol gaven er blijk van dat krimp van Schiphol nu echt geboden is en begonnen daarop hun beleid af te stemmen. Hun recentelijk aangetreden opvolgers zwakken dit streven echter af en neigen weer naar de oude groeistrategieën.

Voor SATL reden genoeg om Bus en Manshanden te vragen de groeistrategie van Schiphol Airport van de jaren 2015-2019 en de rol van Lelystad Airport hierbij te analyseren. Hun analyses en gevolgtrekkingen zijn duidelijk.

De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:

1. **Financiële uitholling van Schiphol:** De groeistrategie met als doel de goedkoopste luchthaven van Noordwest-Europa te zijn, heeft geleid tot een verslechtering van de financiële positie van Schiphol. Ontwikkeling van Lelystad Airport brengt hierin geen verbetering, maar werkt juist kostenverhogend. Daarnaast draagt opening van Lelystad Airport overwegend negatief bij aan de maatschappelijke (brede) welvaart.
2. **Beperkt nut van transferverkeer:** De hub-functie van Schiphol heeft geen significant positieve invloed op het internationale vestigingsklimaat van Nederland. Sterker nog, transferverkeer verdringt andere, economisch meer waardevolle passagiersstromen.

Verder legt dit verkeer door de extra vliegbeweging per transferpassagier onevenredig zware druk op Schiphol.

3. **Jevons-paradox:** Hoewel efficiëntere vliegtuigen moeten leiden tot minder schadelijke milieueffecten, zorgt deze efficiëntie door lagere kosten juist voor meer vliegverkeer, wat de voordelen tenietdoet. Dit onderstreept bovendien de noodzaak van strengere milieumaatregelen zoals een CO<sub>2</sub>-belasting en hogere eisen voor duurzame brandstoffen.

Op basis van hun analyses doen Bus en Manshanden duidelijke aanbevelingen: de groei modellen herzien, hogere tarieven hanteren, onnodige uitbreiding - zoals de opening van Lelystad Airport - vermijden en concreter focussen op duurzaamheid en leefbaarheid. Het rapport laat zien dat de huidige strategie onhoudbaar is en benadrukt het belang van verantwoordelijker besluitvorming, in lijn met de algemene milieu- en klimaatopgaven waarvoor ons land zich gesteld ziet.

Met het rapport 'Groei zonder winst' wil SATL een betekenisvolle bijdrage leveren aan het debat en de besluitvorming over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Het is voor ons duidelijk dat het groeiscenario dat de overheid, Schiphol en KLM opnieuw bepleiten alleen maar tot meer verliezers leidt. Dit gaat niet alleen om de omwonenden van Schiphol maar ook om inwoners van andere delen van het land. Vrijwel iedereen dreigt te maken te krijgen met toenemende hinder van het vliegverkeer. En uiteindelijk zal dit ook ten koste gaan van de levensvatbaarheid van Schiphol en KLM.

In onze ogen zijn krimp op Schiphol en dichthouden van Lelystad Airport de enige oplossingen. Zeker nu keer op keer blijkt dat de ontwikkelingen op het vlak van verduurzaming in de commerciële luchtvaart op een afzienbare termijn geen soelaas bieden voor de negatieve effecten van uitstoot en geluid door de luchtvaart.

Dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter SATL)

---

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen. Het bundelt de krachten van zesentwintig burgergroepen uit Drenthe, Gelderland, Flevoland, Friesland, Noord-Holland en Overijssel. Op dit moment is SATL ruim 6 jaar actief om opening van Lelystad Airport te voorkomen, omdat laagvliegen over grote delen van Nederland daarvan een onvermijdelijk gevolg is.

SATL is partijpolitiek neutraal en heeft leden vanuit elke politieke achtergrond. We richten ons op feiten en doen gedegen onderzoek. Dat doen we zelf, omdat we inmiddels over een brede achterban met tal van deskundigen beschikken. Daarnaast huren we ook met enige regelmaat erkende onderzoekers in.

Op deze manier probeert SATL inhoudelijk kwaliteit te leveren voor het debat en de beleidsvorming, of het nu over stikstof, geluid, milieu, gezondheid of economie gaat. Iets wat goed geïllustreerd wordt door de, soms moeizame, erkenning door de overheid van ettelijke fouten die wij in haar rapportages over deze onderwerpen vonden.

Verdere informatie over wat SATL doet en tot nu toe gedaan heeft is terug te vinden via de link:

<https://www.satl-lelystad>.

---