

Eindhoven Airport focust niet langer op groei vluchten

Na jaren van forse groei gooit Eindhoven Airport zijn strategie om. De luchthaven stelt niet langer de groei van het aantal vluchten centraal, maar de wensen van de regio. Mocht de regio economisch krimpen, dan krimpt de luchthaven mee, zegt directeur Joost Meijs. 'We willen de groei van de luchthaven niet langer koppelen aan de vraag van het vliegverkeer, maar aan de ontwikkeling van de brainportregio. We moeten meeademen.'

→ **PAGINA 13**



‘De luchtvaart is wel doorgeschooten met het creëren van ruimte, denk ik’

Roger Cohen
Eindhoven

Na jaren van forse groei gooit Eindhoven Airport zijn strategie om. De luchthaven stelt niet langer de groei van het aantal vluchten centraal, maar de wensen van de regio. Dat betekent dat als de regio krimpt, de luchthaven zal meekrimpen. Dat zegt directeur Joost Meijs van Eindhoven Airport.

‘We willen de groei van de luchthaven niet langer koppelen aan de vraag van het vliegverkeer, maar aan de ontwikkeling van de brainportregio. Als die zou stagneren, dan vervalt de vraag ook. Dat zou oké zijn. We moeten meeademen.’

Met zijn pleidooi wil Meijs een nieuw geluid laten horen in het verhitte luchtvaartdebat. Dat is door de omstrede uitbreiding van Lelystad Airport en de moeizame onderhandelingen over de toekomst van Schiphol sterk gepolariseerd. Veel omwonenden van Schiphol, Eindhoven en Lelystad verzetten zich tegen verdere groei van de luchthavens. Ook burgers zijn kritischer geworden over de vervuiling en CO₂-uitstoot die vliegvluchten met zich meebrengen, al blijft de vraag onder consumenten onverminderd groot.

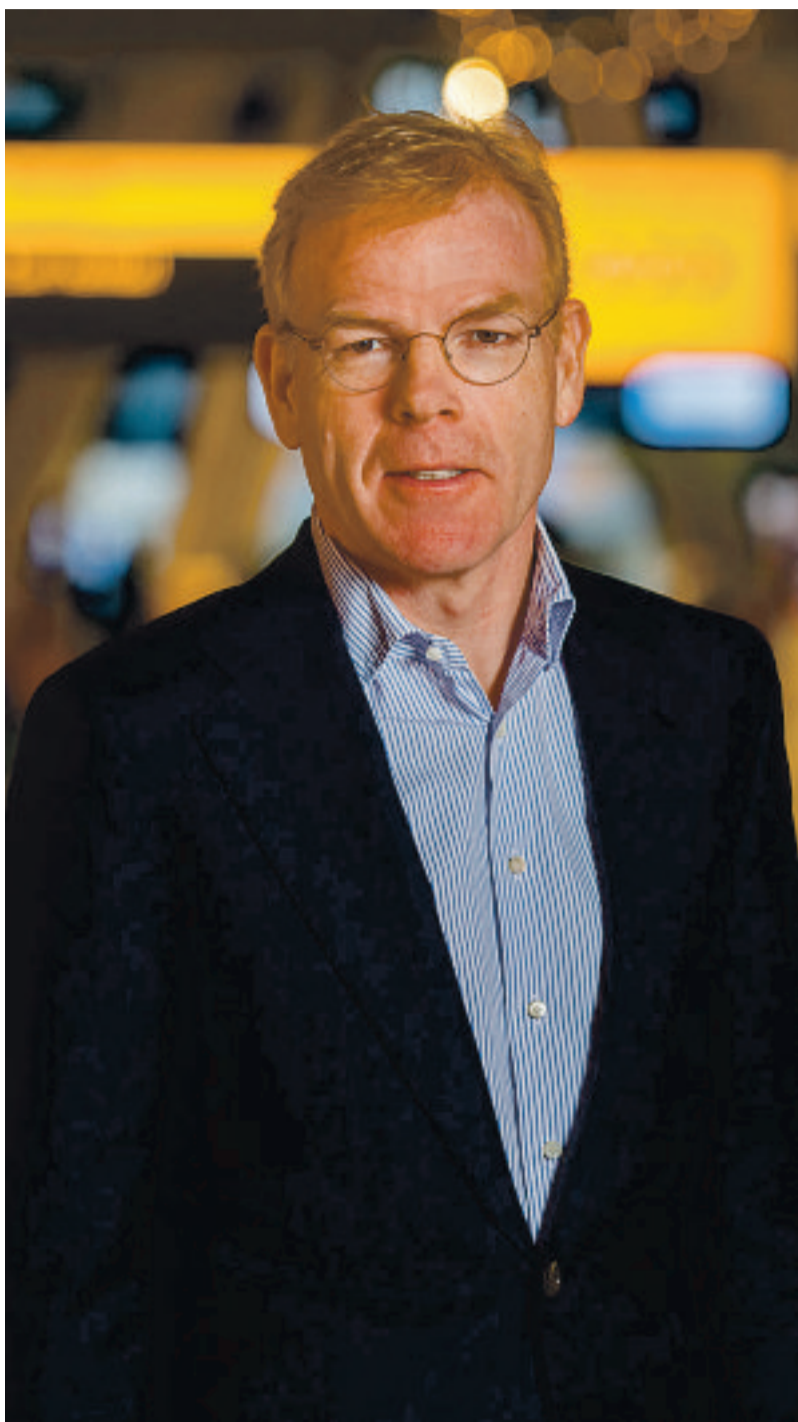
Meijs: ‘De maatschappij is veel kritischer over luchtvaart. Dat begint met de vraag of we niet te veel zijn doorgeschooten in het creëren van volume. Ik denk van wel.’

Zijn eigen vliegveld is de perfecte illustratie. Ooit was de luchthaven bedoeld als overloop voor Schiphol. Door vakantievluchten te verplaatsen naar Brabant zou er op Schiphol ruimte ontstaan voor economische belangrijke intercontinentale verbindingen. In de praktijk trok Eindhoven echter vooral nieuwkomers aan als Ryanair en WizzAir, die met spotgoedkope vluchten nieuwe vraag naar vliegtickets creëerden. Dat is precies het doemscenario van tegenstanders van Lelystad Airport, dat vanaf 2020 moet dienen als overloopluchthaven van Schiphol.

Het afgelopen decennium groeide Eindhoven uit tot een serieuze luchthaven. Gisteren bleek uit nieuwe cijfers dat het aantal starts en landingen op de Brabantse luchthaven het afgelopen jaar met een kleine 6% is toegenomen, tot bijna 39.000. Het aantal passagiers steeg met 9% naar 6,2 miljoen. Dat luchtvaartmaatschappij Ryanair zijn basis op Eindhoven in de herfst sloot na een staking van zijn personeel, had volgens de luchthaven weinig gevolgen voor de passagiersaantallen doordat andere maatschappijen de leeggevallen plek innamen.

Meijs, die al sinds 2008 directeur is van Eindhoven Airport, erkent zijn eigen rol in de sterke groei van de afgelopen jaren. ‘Het streven naar groei was de leidende gedachte, vanwege de economische voorspoed en welvaart die het zou creëren. Aan ons was de opdracht om dat mogelijk te maken. De negatieve impact op de planeet en op omwonenden was ook van belang, maar secundair. Wij hebben er met onze neus bovenop gezeten, en daar doe ik niets aan af. Maar we zitten nu op een scharnierpunt, waarin veel meer oog komt voor kwaliteit. Daarin moeten wij mee.’

Anders dan veel sectorgenoten steunt de directeur daarom de vliegbelasting van €7 per ticket die het kabinet vanaf 2021 wil invoeren. ‘Het basisprincipe vind ik goed. Als je de externe kosten opneemt in de ticketprijs, zul je het segment dat zich alleen maar laat leiden door prijs bewuster maken en ontmoedigen om in het vliegtuig te stappen. Als je bijna goedkoper op het



Als de groei van de regio stagneert, dan wordt ook de vraag naar extra vluchten minder, zegt directeur Joost Meijs van Eindhoven Airport. ‘Dat zou oké zijn. We moeten meeademen.’ FOTO: CHRIST CLUIJSEN

Bewoners directer raadplegen

‘We willen bewoners en lokale overheden in een veel vroeger stadium betrekken bij onze plannen’, zegt directeur Joost Meijs. Ook de wijze van raadpleging moet anders. Waar bewoners tot nu toe vertegenwoordigd werden in bewonersdelegaties die meespraken aan de bestuurlijke overlegtafel, wil Eindhoven Airport bewoners directer gaan raadplegen via internet-fora en sociale media. ‘Mensen willen individueel gehoord worden. Dat vereist een ander overlegmodel, waarin je

veel meer met burgers communiceert. En bij bepaalde onderwerpen kun je de omgeving ook laten meedenken, denk aan het bepalen van de optimale aanvliegroutes. Daarmee schep je misschien niet 100% draagvlak voor je besluit, maar het wordt wel beter geaccepteerd.’ Voorzitter Klaas Kopinga van de Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) prijst het streven om bewoners meer te consulteren, maar vreest ook dat bestuurders doorschieten. ‘Tien jaar geleden

is bij de participatie van bewoners veel verkeerd gegaan. Alles moest geheim blijven. Nu lijkt men door te slaan in de andere richting. Iedereen lijkt nu de mogelijkheid te krijgen om zijn zegje te doen. Dat is op zich te prijzen, maar het maakt het naar mijn mening veel moeilijker om de mening van omwonenden te aggregeren. Want iedereen vindt wel wat van vliegen. Qua participatie is het nu hartstikke in orde, maar inhoudelijk ben ik er niet even gerust op.’

Joost Meijs, directeur van Eindhoven Airport, wil een nieuw geluid laten horen in luchtvaartdebat

Brabantse luchthaven stelt de wensen van de regio centraal, en niet de groei van het aantal vluchten

terras kan gaan zitten in Wenen dan in Amsterdam, dan vervalt de waardebeleving van jouw trip naar Wenen, terwijl dat wel maatschappelijke kosten heeft opgeleverd.’

Wel is Meijs kritisch over de wijze waarop de vliegbelasting zal worden uitgevoerd. ‘Ik vind het jammer dat de opbrengst verdwijnt in de kas van het Rijk en niet wordt gebruikt voor duurzaamheid in de luchtvaart. En het is jammer dat de luchtvaartsector zelf niet het initiatief heeft genomen, want dan gingen we als sector zelf over die middelen.’

Meijs hoopt dat zijn pleidooi wordt gehoord in Den Haag, waar het ministerie werkt aan de nieuwe luchtvaartnota. Daar in wordt het beleid voor de periode van 2020 tot 2050 vastgesteld. Het is de vraag hoeveel ruimte beleidsbepalers zullen geven aan Eindhoven.

Ook maken strenge Europese regels het in de praktijk moeilijk voor vliegvelden om goedkope vakantievluchten te weren en plek op de luchthaven te reserveren voor bijvoorbeeld zakelijke bestemmingen. Terwijl dat wel is wat Eindhoven Airport zou willen. Meijs wil de regio op een goede manier kunnen ondersteuning kunnen bieden. ‘Als wij volgend jaar tien start- en landingsplekken extra te vergeven hebben en er komt een maatschappij die een paar keer per dag naar Londen Heathrow wil vliegen, dan wil ik dat kunnen doen als we in de regio hebben bepaald dat we dat willen.’

Het is de vraag of de ambities van Meijs niet zullen stuklopen op de Europese regels. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kreeg het afgelopen jaar twee keer nul op het rekest in Brussel voor zijn plannen voor Lelystad. Het ministerie heeft nog altijd geen toestemming voor de zogenoemde verkeersverdelingsregel. Daarmee wil het afdwingen dat maatschappijen alleen plek krijgen op Lelystad als ze daarvoor ruimte opgeven op Schiphol. Dat maakt de toekomst van Lelystad onzeker.

Meijs hoopt dat Den Haag kan bewerkstelligen dat de Europese Commissie zijn regels zal versoepelen. ‘De Europese regels hebben een goede grondslag: meer concurrentie voor de consument. Maar we moeten wel oog houden voor de negatieve aspecten ervan. Hoe we dat moeten afdwingen, daar heb ik nu nog niet het antwoord op. Ik houd het bij de constatering dat je die regie nodig hebt. In een land als Nederland, waar we zo dicht op elkaar wonen, moet je beleid kunnen maken waarmee je die schaarse ruimte optimaal benut. Zodat we zeggen: ja, we ondervinden er overlast van, maar netto gezien is het voor de regio een heel goede zaak dat de luchthaven er is.’