

Eindhoven Airport: Position paper ten behoeve van rondetafelgesprek
Governancestructuur luchtvaart, 18 april 2018

De Eindhoven regio is onder regie van het ministerie gestart met een proces dat moet leiden tot een nieuwe afsprakenstelsel vanaf 1 januari 2020, aangezien onze zogenaamde medegebruik vergunning eind 2019 afloopt. In die zin is het praten over de governance in Eindhoven een actueel thema. Het is bekend dat nieuwe afspraken rondom luchthavens altijd politiek-maatschappelijk gevoelig liggen. Zaak dus om dit soort trajecten goed met elkaar te organiseren.

De Alderstafel heeft van 2009 tot 2016 voor Eindhoven Airport goed werk geleverd. Er valt iets voor te zeggen om na zoveel jaren te vernieuwen in de overlegstructuur maar dat neemt niet weg dat de luchtvaartsector en maatschappelijke partijen aan de Alderstafel Eindhoven vele discussies hebben gevoerd die uiteindelijk hebben geleid tot de mogelijkheid voor de minister een besluit te nemen over de toekomst van Eindhoven Airport in de periode 2010 tot en met 2019. Het voorbereiden van besluitvorming over gevoelige zaken als luchthavens met talloze voors en tegens in ons land is complex. Dat dit desondanks is gelukt, is een prestatie van formaat geweest. Dat er sinds 2010 een kader stellende luchtvaartnota heeft gelegen bij het ministerie waarin voor Eindhoven Airport een belangrijke rol was weggelegd, is daarbij cruciaal geweest. Zonder beleid is besluitvorming lastig. Terugkijkend kunnen we gerust trots zijn op de wijze waarop de besluitvorming over de periode 2010 – 2019 heeft plaatsgevonden. Regio en luchthaven zijn beiden zeer succesvol gebleken.

Het begint en eindigt bij het Ministerie van I&W. Zonder een helder nieuw beleid, wordt het voorbereiden van besluitvorming over de hele voorliggende periode tot en met 2030 lastig. Het ministerie zal primair nu in overleg met de sector voor deze sector nieuwe kaders moeten stellen voor de toekomst en vervolgens de processen per luchthaven zo inrichten dat goede besluitvorming voorbereid kan worden en, nadat alle stakeholders gehoord zijn, ook daadwerkelijk kan plaatsvinden. Mijn eerste oproep is dan ook dat een nieuwe luchtvaartnota 2020 – 2040 op voortvarende wijze wordt opgesteld en dat hierin op een heldere wijze wordt beschreven binnen welke kaders de Nederlandse luchthavens in deze periode zou moeten opereren en welke rol daarin voor Eindhoven Airport is voorzien.

Hierbij dient in acht te worden genomen dat de status van de regio Eindhoven/Zuidoost Nederland in de afgelopen 10 jaar in snel tempo is veranderd. Hiermee dient in de nieuwe luchtvaartnota rekening gehouden te worden. De Brainport is centraler komen te staan in de Nederlandse economie en is van groot belang. De snelle economische ontwikkeling van de Brainport regio heeft ervoor gezorgd dat in Zuidoost Nederland vraag naar leisure en zakelijk luchtvervoer sterk is toegenomen. De regio heeft met steun van het Rijk sterke ambities geuit voor het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid. Dat het profiel van de luchthaven daardoor zelfstandiger is geworden is evident. Eindhoven Airport dient in de periode 2020 - 2040 een duidelijke rol te krijgen in het verbeteren van het vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven in Zuidoost Nederland, voor zowel leisure als ook zakelijk vliegverkeer. De sterk gegroeide aanwezigheid van Transavia (inmiddels veruit de grootste home carrier) op Eindhoven Airport met op de regionale markt geschoeide product-marktcombinaties bewijst dat versterking van de lokale economie gepaard kan gaan met een vorm van selectiviteit.

De roep om een “kwalitatief” bestemmingen netwerk is luid en duidelijk, ook rondom Eindhoven Airport. Ik twijfel er niet aan dat de luchtvaartmaatschappijen in de keuze van het bestemmingspakket invulling geven aan de vraag die er in de Brainport regio ligt. Dat zal bestaan uit zowel leisure als ook zakelijk verkeer. Zonder deze beide segmenten namelijk geen vol vliegtuig. Maar als van een luchthaven wordt gevraagd sturend(er) en dwingend(er) op te treden in het “toelaten” van de “juiste” bestemmingen of luchtvaartmaatschappij, dan kan gesteld worden dat luchthavens, naast wat incentive mogelijkheden, niet over harde tools beschikken om bestemmingen of luchtvaartmaatschappijen dwingend voor te schrijven of juist te weren. En wij zouden er ook geen voorstander van zijn om op deze wijze in te grijpen in de meest basale marktkrachten van vraag en aanbod, tenzij partijen bereid zijn eventuele verliezen van opgelegde product-marktcombinaties te compenseren, maar dat zal niet het geval zijn.

Terug naar de governance en de wijze waarop besluitvorming rondom luchthavens georganiseerd zou moeten zijn.

Ten eerste is het zaak een duidelijke regisseur te hebben die alles overziet en de ketenverantwoordelijkheid op zich neemt. Het kan niet zo zijn dat omwonenden met klachten over een aanvliegroute worden doorverwezen van ministerie naar luchthaven en vervolgens van luchthaven naar luchtverkeersleiding en via de provincie weer terug. Dat is het bekende kastje en de muur en creëert barsten die de besluitvorming zal breken. Het is cruciaal dat één regisserende partij optreedt die de vraag oppakt en het antwoord haalt bij de relevante partij, waar die ook maar zit in de keten.

Ten tweede is het zo dat eerlijker gecommuniceerd moet worden over de voordelen en nadelen van luchthavens. We praten over leefbaarheid en hinderbeperking alsof een groeiende luchthaven helemaal geen overlast hoeft te creëren. Zolang de luchtvaart nog niet geëlektrificeerd is, is dat helaas nog niet het geval. Niets afdoende aan de inspanning die we moeten leveren op dit thema, zouden we eerlijker moeten communiceren dat besluiten op korte termijn over luchthavencapaciteit een afweging betekent tussen goede en minder goede zaken. Je kiest dus ergens voor en dat betekent ook dat je er bij krijgt wat minder interessant is.

Ten derde wordt vaak te lang gewacht met communiceren over de status van de besluitvorming en het betrekken van maatschappelijke organisaties en omwonenden hierbij. Er zijn wel erg veel redenen om nog niet het overleg aan te gaan. In deze moderne tijd wordt juist grote waarde gehecht aan het vroegtijdig geïnformeerd worden, ook als zaken nog niet 100% zeker zijn en dat ook de mogelijkheid wordt geboden om input te leveren en mee te denken. Het tijdig beginnen met de vormgeving van dit soort gevoelige besluitvorming is een voorwaarde, omdat zorgvuldigheid tijd nodig heeft zowel in het participatie-/besluitvormingsproces als in de invulling van de opdracht na besluitvorming. De ervaring leert dat er verrassend goede ideeën zitten tussen de input van individuele omwonenden. We doen onszelf en iedereen te kort dit niet als input bij de besluitvorming mee te nemen. We leven in een meedenkende en meewerkende maatschappij. Maar, verwar het participeren en laten meedenken niet met het uit handen geven van de formele besluitvorming. Dit blijft een primaat van het ministerie als bevoegd gezag. Bij de start van het proces dient breed informatie en input opgehaald te worden maar aan het einde dient het bevoegd gezag te besluiten.

Kort en goed: Duidelijke kaders, het tijdig starten van het besluitvormingsproces, een strakke regie, eerlijker en eerder communiceren en het vroegtijdig betrekken van omwonenden.

Ten slotte is mijn oproep aan onszelf als luchthaven om nadrukkelijk oog te houden voor de maatschappelijke opgave waar luchthavens en regio's voor staan. Het praten over groei kan niet alleen maar gaan over meer vliegbewegingen en passagiers. Groei betekent ook groei in het leefbaar houden van de regio en groei in de inspanningen die luchthavens moeten leveren op het gebied van het verduurzamen van de sector. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid waar luchthavens actief hun bijdrage aan dienen te leveren. Dat we daarbij binnen de Schiphol Group waar mogelijk de samenwerking opzoeken, zoals bij de opening van een geheel nieuw windenergie-park in Vianen eerder deze week is vanzelfsprekend.

Joost Meijs
Algemeen Directeur Eindhoven Airport N.V.
