

Amsterdam lobbyde voor Lelystad Airport zodat Schiphol kon groeien

LISE WITTEMAN

6 CONNECTIES

6 BIJDAGEN

De gemeente Amsterdam stak haar nek uit voor de opening van vliegveld Lelystad. Achter de schermen lobbyden wethouders Udo Kock (D66) en Sharon Dijksma (PvdA) bij de Europese Commissie voor een cruciale regeling, zodat Schiphol zijn positie als internationale luchthaven kan behouden. Dit gebeurde tegen de zin én de verkiezingsbelofte van coalitiegenoot GroenLinks. Corona en aarzelende politici dreigen nu alsnog roet in het eten te gooien.



LUISTER DIT ARTIKEL



0:00 / 20:18

DIT STUK IN 1 MINUUT

Follow the Money vroeg tien jaar aan documenten op bij de gemeente Amsterdam over de lobby-activiteiten in de Europese Unie. Hieruit blijkt hoe het bestuur altijd innige relaties heeft onderhouden met Schiphol, waarvan de stad voor 20 procent aandeelhouder is.

Tijdens de laatste gemeenteraadsverkiezingen werd GroenLinks de grootste partij in de hoofdstad, die kritisch is op Schiphols activiteiten en zich kant tegen de opening van vliegveld Lelystad.

Toch werd er door wethouders Sharon Dijksma (PvdA) en Udo Kock (D66) doorgelobbyd ten behoeve van de luchthaven. GroenLinks liet dat passeren.

In de Amsterdamse coalitie liggen de betrokken partijen nu met elkaar in de clinch over de interpretatie van de afspraken over Schiphol en Lelystad.

WAS DIT KADER NUTTIG?

In het najaar van 2018 komt er druk mailverkeer op gang tussen de gemeente Amsterdam en enkele Haagse departementen. 'Fijn dat wethouders Kock en Dijksma bereid zijn hiervoor naar Brussel te komen,' schrijft het ministerie van Buitenlandse Zaken aan het stadsbestuur. 'Voor nu lijkt het me goed dat jullie ook contact opnemen met Schiphol (opgenomen in CC) zodat we dubbelingen voorkomen in de lobby richting CIE.'

Het is de vroegste documentatie over de welwillendheid van de gemeente Amsterdam om zich met een slepend Europees lobbytraject te bemoeien. De dankbare toon vanuit Den Haag heeft een goede reden. Levensgrote belangen staan op het spel: de toekomst van Schiphol en diens felbegeerde wens om zijn positie als wereldwijd zakelijk verkeersknooppunt veilig te stellen, via de opening van een nieuw vliegveld nabij Lelystad. Het idee is dat de economisch minder interessante vakantievluchten naar het vliegveld in de polder gaan, zodat Schiphol vol kan inzetten op zijn positie als internationale hub.

In de loop der jaren zal deze afspraak, zoals vastgelegd in het regeerakkoord van 2012 door VVD en PvdA, uitmonden in een politieke nachtmerrie. Tegen de tijd dat Amsterdam betrokken raakt, maakt zelfs de grootste tegenstander van de plannen vuile handen.

Vakantievliegveld

Eind 2015 belandt de portefeuille in de schoot van Sharon Dijksma (PvdA). Ze volgt haar partijgenoot Wilma Mansveld op als staatssecretaris op het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nadat zij is opgestapt vanwege de geflopte Fyra-trein. De hoop is dat de ervaren Dijksma rust brengt op het departement. Kort na haar aantreden ontvoert 'Lelystad' zich als nieuw probleem dossier. Het voornemen is om de nieuwe luchthaven in april 2018 te openen, maar de luchtverkeersleiders die de herindeling van het luchtruim bestieren liggen dwars. Bovendien voelen sommige kleinere vliegmaatschappijen er weinig voor om met hun vakantievluchten naar Lelystad te verkassen.

Vooraf dat laatste is een lastig vraagstuk, want volgens Europese regels mag een luchthaven niet discrimineren tussen maatschappijen. Schiphol kan prijsvechters als TUI en Corendon dus niet tegen hun zin naar de polder bonjournen. Daarmee dreigt de hele opzet van Lelystad als vakantievliegveld in het water te vallen. Dijksma moet een juridisch geitenpaadje zien te vinden om Brussel ervan te overtuigen dat ze tóch een zogenaamde verkeersverdelingsregel (VVR) mag toepassen, als het echt niet anders kan.

Terwijl de staatssecretaris studeert op een ontsnappingsroute, dienen nieuwe tegenvallers zich aan. Eind 2016 blijkt dat de opening van Lelystad sowieso moet worden uitgesteld, omdat nog niet duidelijk is hoe straks het vliegverkeer boven Nederland georganiseerd moet worden. April 2019 wordt de nieuwe deadline, besluit Dijksma.

Dan moet de grootste heibel nog losbarsten. Zomer en najaar van 2017 staan in het teken van luide protesten van actiegroepen en lokale bestuurders uit de regio's rond Lelystad, die vrezen voor geluidsoverlast van laag overvliegende vliegtuigen. Zodra de nieuwe indeling van het luchtruim is uitgetekend, zal de overlast worden aangepakt, verzekert Dijksma, hoewel ze weet dat dat nog jaren kan duren. Bovendien rijzen er steeds meer bedenkingen bij de onderbouwing van alle plannen.

De sociaal-democraat worstelt zich door het dossier, links en rechts herzieningen en second opinions belovend. In december 2017 volgt het onvermijdelijke oordeel van de Europese Commissie: de verkeersverdelingsregel voldoet niet aan de eisen.

Verschuivende panelen

Dijksma is dan juist opgevolgd door Cora van Nieuwenhuizen. Deze VVD'er is na een luttele drie jaar in het Europees Parlement teruggeroepen naar Den Haag om minister van Infrastructuur en Milieu te worden in het nieuwe kabinet van VVD, CDA, D66 en CU. Van meet af aan een lastige klus: niet alleen moet ze terug naar de tekentafel om een nieuwe verkeersverdelingsregel op te stellen die wél Europa's goedkeuring kan wegdragen, ook erft ze met Lelystad Airport een dossier waarvan steeds meer politieke partijen zich afkeren.

De kritiek van bezorgde bewoners sorteert effect. Met de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018 in het vooruitzicht, durven steeds minder politici hun hand in het vuur te steken voor de opening van het vliegveld. Achter de schermen bij het kabinet dringt coalitiepartij ChristenUnie zelfs aan op verder uitstel. De PvdA is, eenmaal in de oppositie, gaan schuiven. 'Eerst het luchtruim op orde, dan pas denken aan uitbreiding van luchthaven Lelystad,' twittert Dijksma's fractiegenoot Gijs van Dijk in december 2017.

'Jesse Klaver en Rutger Groot Wassink willen dat het nieuwe gemeentebestuur van Amsterdam de plannen voor vliegveld Lelystad blokkeert'

De schermutselingen bereiken ook Amsterdam, mede-aandeelhouder (20 procent) van Schiphol. Begin februari 2018 organiseert GroenLinks met haar leden een bijeenkomst in Zwolle, die in het teken staat van protest tegen de opening van het nieuwe vliegveld Lelystad. Voorafgaand stuurt de partij een persbericht rond om de interesse van de media te wekken. 'GroenLinks-partijleider Jesse Klaver en de Amsterdamse GroenLinks-lijsttrekker Rutger Groot Wassink willen dat het nieuwe gemeentebestuur van Amsterdam de plannen voor vliegveld Lelystad blokkeert,' luidt de inleiding.

Amsterdam kan mooi haar aandeelhouderspositie gebruiken om bezwaar te maken tegen de uitbreidingsplannen van de regionale vliegvelden, zo denken Klaver en Groot Wassink. Met het persbericht

spelen ze bewust in op de verwachting dat hun partij een rol zal spelen in de college-onderhandelingen na de lokale verkiezingen van maart dat jaar. ‘Met dit voorstel wordt de opening van vliegveld Lelystad onderdeel van de strijd voor de gemeenteraadsverkiezingen,’ schrijft het GroenLinks-duo.

Schipholstad

Dat zou een flinke tegenslag zijn voor Schiphol. Want hoe groen en links het imago van de stad ook is, in de praktijk is de gemeente als twee handen op één buik met haar luchthaven. Uit [documenten](#) die Follow the Money heeft opgevraagd bij Amsterdam, blijkt hoe de afgelopen drie colleges van B&W de belangen van de luchthaven met verve hebben behartigd. Zo pleit de gemeente al in 2012 voor de invoering van een [omstreden Europese grensregeling](#), om illegale migranten tegen te houden, maar vooral om Schiphol te helpen supersnel passagiers door de luchthaven te loodsen.

Ook lopen burgemeester Eberhard van der Laan (PvdA) en wethouder Kajsa Ollongren (D66) van Economische Zaken in 2015 de Brusselse wandelgangen plat als Schiphol en KLM naar hun smaak oneerlijke concurrentie te verduren krijgen van goedkopere diensten uit de oliestaten. Allemaal vanuit de gedachte dat Schiphol een toonaangevend internationaal verkeersknooppunt moet zijn; een pilaar onder wereldstad Amsterdam.

Niet voor niets spoort de Amsterdamse wethouder [Udo Kock](#) (Economische Zaken en Financiën) minister Van Nieuwenhuizen aan om vaart te maken met de opening van Lelystad. Eind 2017, wanneer de afwijzing van Brussel voor nieuwe vertraging dreigt te zorgen, klimt hij in de pen. Mede namens de regio Almere/Lelystad hamert de D66'er op de economische belangen die op het spel staan. ‘Bedrijven en instellingen hebben hier het afgelopen jaar op een nog niet eerder geziene schaal geïnvesteerd in grond en gebouwen,’ schrijft hij. ‘Dit allemaal tegen de achtergrond van een luchthaven die zijn deuren opent in april 2019.’ Het mag niet baten. In februari kondigt Van Nieuwenhuizen nieuw uitstel aan. Lelystad is nog steeds niet zeker gesteld.

Amsterdam als ‘groene koploper’

Enkele maanden later, op 24 mei 2018, verzamelt een gezelschap van [kersverse](#) wethouders zich lachend voor de camera. GroenLinks heeft als winnaar van de Amsterdamse verkiezingen een coalitie gevormd met SP, PvdA en D66. *Een nieuwe lente, een nieuw geluid*, is de titel van het [bestuursakkoord](#). GroenLinks-fractievoorzitter Groot Wassink is trots op de uitkomst van de onderhandelingen, schrijft hij in zijn persbericht: ‘Nu kunnen we samen aan de slag om de stad te verduurzamen en tot groene koploper te maken.’

Het nieuwe programma staat vol duurzaamheidsmaatregelen, zoals het weren van de auto uit de stad. Ook de paragraaf over Schiphol kan op instemming van de groene lobby rekenen. ‘Dit is de eerste keer dat een grote aandeelhouder van Schiphol aangeeft dat groei van de luchthaven onwenselijk is,’ juichen GreenPeace en Natuur & Milieu in een gezamenlijk [persbericht](#). ‘Het nieuwe college laat zich als duurzame en verantwoordelijke aandeelhouder van Schiphol Group zien.’

Het bestuursakkoord noemt de groei van Schiphol weliswaar ‘onwenselijk’, maar er staat niets over het dwarsbomen van de opening van Lelystad

Naar buiten toe lijkt GroenLinks haar verkiezingsbelofte dus in te lossen. Maar dat is niet helemaal waar. Want ondanks de dure woorden van Groot Wassink en Klaver, heeft D66 tijdens de onderhandelingen op één punt de poot stijf gehouden. Het bestuursakkoord noemt de groei van Schiphol weliswaar ‘onwenselijk’, maar er staat niets over het dwarsbomen van de opening van Lelystad. Sterker nog: de ontwikkeling van die luchthaven blijft überhaupt onvermeld.

Wel staat in dezelfde paragraaf dat het aantal vakantievluchten vanaf Schiphol wordt verminderd en dat de trein zoveel mogelijk kortereafstandsvluchten zal vervangen. Tussen de regels door wordt hiermee ruimte gelaten voor Lelystad als uitwijkroute voor Schiphols overvloedige vakantievluchten.

Tussen de blije gezichten op de college-foto van 24 mei staat ook een oude bekende: Sharon Dijksma. Op het nippertje heeft de PvdA dankzij de voordracht van deze oud-staatssecretaris een tweede wethouderspost

uit de onderhandelingen weten te slepen. Dijkema krijgt de portefeuille Verkeer en Vervoer. Hoewel Schiphol daar niet onder valt – dat hoort bij Economische Zaken – blijkt ze al gauw bereid haar oude hoofdpijndossier tot een goed einde te helpen brengen. Dat past namelijk goed in haar eigen portefeuille, waarin sneller treinverkeer een grotere rol in het internationale vakantieverkeer moet krijgen.

FARMA-LOBBY

Follow the Money vroeg tien jaar aan [documenten](#) op over Amsterdamse lobby-praktijken in Brussel. Behalve veel Schiphol-gerelateerde stukken, kwam daarbij nog een andere opmerkelijke activiteit bovendien.

In oktober 2013 stuurt een Amsterdamse ambtenaar een memo naar burgemeester Eberhard van der

LEES VERDER

Even bellen over Brussel

‘Zullen we vandaag even bellen over de VVR-lobby in Brussel?’, schrijft een ambtenaar van het ministerie van Infrastructuur op 31 oktober 2018 aan Amsterdam. Enkele minuten later al komt er een reactie: ‘De intentie is in ieder geval dat er namens Amsterdam iemand gaat om de zaak te bepleiten. [...] De bedoeling is om de VVR in een iets bredere agenda mee te nemen. Ik denk dat ik medio komende week iets meer weet.’

De mailwisseling laat er geen twijfel over bestaan. Amsterdam heeft zich bij de lobby gevoegd om de verkeersverdelingsregel (VVR) in Brussel mogelijk te maken. In de berichten die volgen, wordt duidelijk hoe dat traject er concreet uit zal zien. Schiphol-baas Dick Benschop (PvdA) heeft al een afspraak staan met Henrik Hololei, hoge ambtenaar op het Europese mobiliteitsdepartement. En minister Van Nieuwenhuizen gaat langs bij verantwoordelijk Eurocommissaris Violeta Bulc. Amsterdam stelt daarom voor de pijlen op een andere Europese topambtenaar te richten, Matthew Baldwin.

Aangezien deze eurocraat behalve over luchtvaart ook over treinverkeer gaat, willen de Amsterdamse wethouders hun verkeersverdelingsregel-lobby verpakken in hun bredere agenda om een deel van de vakantievluchten te vervangen door sneller internationaal treinverkeer. In eerste instantie is het idee dat wethouders Kock en Dijkema voor een ontmoeting naar Brussel afreizen. Maar eind november blijkt Baldwin zelf in Amsterdam te zijn voor een conferentie over drones. Snel rolt er vervolgens een afspraak uit: woensdag 28 november om 9.00 's ochtends. Dan heeft de Europese ambtenaar precies 45 minuten de tijd om het pleidooi van de pro-actieve Amsterdamse wethouders aan te horen.

GroenLinks-raadslid weet van niets

Ondanks het drukke mailverkeer is de gemeenteraad in aanloop naar de ontmoeting nog niet ingelicht over de lobby ten behoeve van de opening van Lelystad. Die komt zes dagen voor de afspraak met Baldwin toevallig ter sprake, als GroenLinks-raadslid Imane Nadif tijdens een [raadsvergadering](#) informeert naar enkele lopende zaken rond Schiphol. Aangezien de politica weet dat het kabinet worstelt met de verkeersverdelingsregel vraagt ze aan wethouder Kock of hem hierover misschien iets ter ore is gekomen.

De D66-bestuurder neemt de gelegenheid te baat om de raad mee te nemen in de ontwikkelingen. ‘We zijn er als Amsterdam mee bezig,’ vertelt hij. ‘Ik heb binnenkort ook met een collega-wethouder een gesprek met hoge ambtenaren uit Brussel over dit onderwerp, om aan te geven waarom dit voor Amsterdam zo belangrijk is. We zijn daar heel actief mee bezig.’

Nadif is in verwarring. Het is duidelijk dat ze als coalitie-raadslid is overvallen door deze informatie. Verbaasd vraagt ze: ‘Nu ben ik wel benieuwd welk standpunt u inneemt over Lelystad? (...) We hebben dat helemaal niet besproken en besloten in de raad.’ Kock daarentegen meent dat het coalitie-akkoord op dat vlak niets te raden overlaat. ‘Als je van mening bent dat de hubfunctie van Schiphol belangrijk is, dan is Lelystad in de toekomst belangrijk,’ reageert hij.

"Wat GroenLinks betreft gaat Lelystad helemaal niet open"

Opmerkelijk genoeg is Nadif de enige die in het duister lijkt te tasten. Coalitiepartner SP, die officieel ook tegen de opening van Lelystad is, houdt zich stil. Raadslid Dennis Boutkan van coalitiepartij PvdA, schiet Kock zelfs te hulp. 'We hebben natuurlijk in het coalitieakkoord gezegd dat het aantal vakantievluchten naar Schiphol verminderd moet worden,' valt hij de D66-wethouder bij. 'De mogelijkheid om vakantievluchten te verplaatsen naar Lelystad is essentieel.'

Nadif weet zich geen raad met de situatie. 'Ik zou dit eigenlijk later willen bespreken,' stelt ze daarom voor. 'Wat GroenLinks betreft gaat Lelystad helemaal niet open.' Kock vindt het best, maar laat doorschemeren dat de opening van Lelystad altijd al de consequentie was van het coalitieakkoord mét haar partij. 'Omdat het verplaatsen van vakantievluchten is wat we willen, en dat staat los van groei. Op dat punt is het coalitieakkoord duidelijk. Ik zou [GroenLinks] tot diep nadenken willen aansporen, want Lelystad is wel belangrijk voor het behouden en ontwikkelen van de hubfunctie. En dat staat glashelder in het coalitieakkoord.'

Extra vliegveld is juist duurzaam

Ondanks de verwarring gaat de afspraak van Kock en Dijkstra met Baldwin gewoon door. In een verslag van de ontmoeting, dat Amsterdam enkele weken later stuurt aan het ministerie van Buitenlandse Zaken en aan Schiphol, staat duidelijk weergegeven wat de wethouders hebben bepleit. De verkeersverdelingsregel wordt tegenover de EU-ambtenaar gepresenteerd als niet alleen een economische, maar ook een duurzame oplossing, omdat daarmee vliegverkeer van Schiphol zou worden weggeleid. 'Andere vluchten zouden dan via Lelystad kunnen gaan of via snelle internationale treinverbindingen.'

In het verslag staat echter ook dat Baldwin op dat moment weinig voor de wethouders kan betekenen. Hij begrijpt de Nederlandse overwegingen rond de verkeersverdelingsregel, maar kan niet om de Europese antidiscriminatieregels heen. Wat het uiteindelijke plan ook wordt, het mag niet zo zijn dat Schiphol de facto andere airlines benadeelt ten opzichte van Air France-KLM. De EU-ambtenaar raadt de gemeente Amsterdam daarom aan de pen op te pakken en alle overwegingen nog eens op papier te zetten voor zijn collega Hololei.

Het Amsterdamse college volgt dat advies op. Drie weken na de ontmoeting, op 20 december, stuurt wethouder Kock zowel aan Hololei als aan Eurocommissaris Bulc nog een nette lobbybrief. Aangezien deze brief wordt opgesteld namens het hele bestuur, inclusief GroenLinks, wordt tactisch het woord 'Lelystad' eruit gelaten. Het pleidooi is echter precies hetzelfde: of Brussel alsjeblieft wil instemmen met de verkeersverdelingsregel.

In ieder geval niet vóór Lelystad

Ging GroenLinks moedwillig akkoord met de lobby voor Lelystad? De lezingen hierover lopen uiteen. Volgens Rutger Groot Wassink, GroenLinks-lijsttrekker bij de Amsterdamse verkiezingen, was achter de schermen al bij de coalitieonderhandelingen besproken om in ieder geval niet vóór Lelystad te lobbyen. Later zou dat nog eens onderling zijn bevestigd. De brief die namens het college is verstuurd naar Brussel, zegt hij destijds niet te hebben opgemerkt. Wat hem betreft zijn de coalitie-afspraken door D66 en PvdA dus 'geschonden'.

PvdA-fractievoorzitter Sofyan Mbarki kan in zijn aantekeningen uit de onderhandelingsperiode niets terugvinden over wel of niet lobbyen voor Lelystad. En D66-fractievoorzitter Reinier van Dantzig herinnert zich dat er op enig moment weliswaar met elkaar is besproken dat Amsterdam 'geen actief standpunt' over Lelystad zou innemen, maar dat als Lelystad tóch zou opengaan, het wel handig zou zijn als daar de vakantievluchten heen gaan. Zo bezien viel de lobby voor de verkeersverdelingsregel in zijn ogen gewoon binnen de afspraken.

Hoe het ook zij, de Amsterdamse lobbyactiviteiten brengen in 2018 niet de gedroomde doorbraak. Nog voor Kock zijn brief naar Brussel stuurt, wordt al duidelijk dat ook het nieuwste voorstel van Van Nieuwenhuizen voor een verkeersverdelingsregel niet de handen op elkaar krijgt. Op 4 december schrijft de bewindsvrouw

‘Goed nieuws!’, volgens GroenLinks Tweede Kamerlid Suzanne Kröger: ‘De minister wordt voor de tweede keer teruggefloten door Europa: wat Nederland wil, mag niet’

aan de Tweede Kamer dat de Europese Commissie nog te veel bezwaren heeft en dat ze daarom alweer in overleg is over een nieuw voorstel. De aankondiging leidt tot een jubelstemming bij de GroenLinks-fractie in Den Haag. ‘Goed nieuws,’ juicht Tweede Kamerlid Suzanne Kröger tegenover het *Algemeen Dagblad*. ‘De minister wordt voor de tweede keer teruggefloten door Europa: wat Nederland wil, mag niet.’

Op 23 januari 2019 ontvangt wethouder Kock van Hololei nog eenzelfde boodschap in reactie op zijn lobbybrief. Voor Amsterdam zit de taak er dan op. In de gemeenteraad wordt er met geen woord meer over gesproken.

Kock, die vorig jaar al aftrad vanwege problemen rond de Amsterdamse afvalverwerking, wil geen commentaar meer geven op zijn vorige functie. Dijkzwaait deze week af naar Utrecht, waar ze is benoemd tot burgemeester. Desgevraagd blikt ze kort terug op haar rol in de lobby: ‘Ik was in mijn periode als wethouder niet verantwoordelijk voor de verkeersverdelingsregel Lelystad. Dat dossier heb ik achter mij gelaten toen ik in 2017 stopte als staatssecretaris.’ Volgens haar ging het haar in de Europese contacten dan ook alleen om het snellere treinverkeer. ‘Omdat we een breed gesprek hadden met Baldwin zijn ook onderwerpen uit mijn portefeuille besproken, zoals het dossier spoor waarbij we probeerden om de trein een alternatief te laten zijn voor korte afstandsvluchten.’

Groen licht uit Brussel

Nadat Amsterdam is afgehaakt, ploetert Van Nieuwenhuizen eenzaam verder. De kritische Tweede Kamer eist van de bewindsvrouw dat ze geen verkeersverdelingsregel afspreekt waarin Lelystad ruimte krijgt om zelfstandig te groeien, bovenop de overtollige vluchten van Schiphol. In juli 2018 ziet ze zich gedwongen de opening sowieso verder uit te stellen tot na 2020. Er is dan nog altijd geen deal met de Europese Commissie en ook de opgedoken stikstofproblematiek werpt nieuwe vragen op.

Wanneer het kabinet uiteindelijk in september toch groen licht krijgt uit Brussel, leidt dat tot woedende reacties in de Tweede Kamer. Tegen de wens van de meerderheid in laat de regeling alsnog ruimte voor autonome groei van Lelystad. Zelfs coalitiepartijen CDA, D66 en ChristenUnie geven de minister de wind van voren. Maar Van Nieuwenhuizen verkoopt het als de enige haalbare optie.

Daar strandt het dossier. Afgelopen jaar sloeg de corona-epidemie iedere discussie over Lelystad dood, hoewel de opening van Airport Lelystad eind 2021 officieel nog altijd het uitgangspunt is. Een nieuw kabinet moet straks definitief de knoop doorhakken. De vraag is welke partijen nog bereid zijn hun vingers aan het dossier te branden.

Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met [Het Parool](#).