**Amsterdam Airport Area Study Tour Istanbul**

Philippe Spapens, Programmamanager Gebiedsprogramma's en Europa Provincie Flevoland

Met 26 vertegenwoordigers van overheden en bedrijfsleven vlogen we op 9 september naar Istanbul. Een interessant gezelschap van bestuurders en medewerkers van provincie Flevoland, gemeenten Amsterdam, Lelystad, Almere, Haarlemmermeer, Zaanstad en bedrijfsleven zoals Schiphol Real Estate, Schiphol Airport, Amsterdam in Business, Amsterdam Airport Area, Dura Vermeer, Havenbedrijf Amsterdam, OMALA, SADC. Amsterdam Airport Area is een samenwerkingsverband van overheden en bedrijfsleven om internationale contacten en acquisitie van bedrijfsleven richting de MRA samen te ondersteunen.

Istanbul (betekenis in het antieke Rome: 'naar de stad') is booming in inwoneraantal, economische groei alsook ruimtebeslag en mobiliteit. Het is een dynamische metropool waar ruimtelijke planning geen historie heeft en waar de werkelijkheid en planning twee werelden zijn. Waar bouw, herbouw, sloop, lage en hoge inkomens, seriematige en wel en niet op elkaar afgestemde kantoor en woningbouw naast elkaar bestaan. Istanbul is een sterk groeiende metropool die geld en mensen als een magneet aantrekt. Met 14,5 miljoen mensen is Istanbul het economische zwaartepunt van Turkije strategisch gelegen tussen Europa en de sterk groeiende Aziatische economieën.

In een bomvol programma kregen we informatie over de ontwikkeling van de luchtvaart, de ruimtelijke ontwikkeling (derde brug, derde luchthaven, nieuwe haven), (niet) planning van de stedelijke ontwikkeling en de duurzaamheidsvraagstukken van de regio. Bezoeken werden gebracht aan de Turkse Export organisatie, Turkish Airlines, Turkish Cargo, de planologische dienst van Istanbul en een netwerkbijeenkomst in aanwezigheid van de Nederlandse ambassadeur en Consul met Turkse ondernemers.

De derde luchthaven wordt in weerwil van de ideeen van de planologische dienst van Istanbul aan de noordzijde ontwikkeld. Als volgend jaar de derde brug en snelweg over de Bosporus gereed is, volgt in 2018 het derde vliegveld waarvan de bouw dit jaar gestart is (!). Bij aanvang wordt het de derde grootste luchthaven ter wereld en op termijn de grootste met capaciteit voor 150 miljoen passagiers (vgl Schiphol 50 miljoen). De uiteindelijke investering is ca. 22 miljard.

De huidige Atatürk luchthaven die gebouwd is voor 32 miljoen passagiers (maar waar nu al 60 miljoen passagiers komen) wordt dan gesloten voor commerciële vluchten. Oftewel van de 2 Schiphollen die er in 2018 bij zouden moeten komen, verdwijnt er ook 1 Schiphol aan capaciteit. Turkije speelt hiermee in op de sterke groei van de binnenlandse luchtvaart en de wereldwijde en Europese groei. Het zwaartepunt van de mondiale luchtvaart ligt in 2030 door de sterke groei van de luchtvaart in het Midden en Verre Oosten bij Istanbul daar waar het zwaartepunt in 1970 op de Atlantische as lag.

De derde luchthaven is voor ca. de helft nodig voor de groeiende passagiersaantallen in Turkije zelf. De binnenlandse markt groeit door de toenemende inkomensniveaus sterk. De luchthaven is ook nodig vanwege het groeiende toerisme. En vanwege de groeiende internationale contacten op de lijn Turkije, India, China. Istanbul neemt een perfecte geografische positie in van waaruit heel veel landen bereikbaar zijn tegen relatief lage kosten (o.a. vanwege het arbeidsloon).

Turkish Airlines presenteerde haar groei van gemiddeld 10% gedurende de afgelopen 10 jaar en haar verwachting dat deze tot 2030 door zal gaan. Het kwam vrij lineair over, maar dat de binnenlandse en internationale vraag (o.a. door India, China, Azie en door tourisme naar Istanbul) toe zal nemen is aannemelijk. Daarbij zullen ook overstapvluchten vanuit West en Oost Europa zitten. Dit zal ten

koste gaan van in ieder geval groei op dit gebied voor o.a. KLM. Of het ook tot een afname van het aantal directe bestemmingen naar Azië vanaf Schiphol zal leiden is niet beantwoord. Op de korte termijn stijgt Schiphol - door de vroege nachtsluiting van Frankfurt waardoor luchtvaartmaatschappijen hier minder op zullen vliegen - naar de 2e plaats in Europa op de lijst van luchthavens met de meeste directe verbindingen. Hoe de hoge mondiale, Europese groei enerzijds en anderzijds in ieder geval een verdubbeling van de capaciteit in Turkije dit exact gaat veranderen zal de komende 10 jaar duidelijk worden.

Vanuit TAV, de Turkse Schiphol group, kwamen – ook omdat zij door onvoldoende politieke contacten niet de aanleg van de derde luchthaven hadden gekregen – een aantal kritische opmerkingen. Gezien de indirecte en omfloerste beantwoordingen van vragen door eerdere sprekers een verademing. TAV sprak enige twijfel uit over de planning van de derde luchthaven, waarbij 2018 als optimistisch werd bestempeld. Dit gevoel bestond ook al in de delegatie. Mede omdat ook tijd nodig is voor stabilisatie van de grond en om op tijd de benodigde infrastructuur gereed te hebben. De bouw van de gigantische derde brug over de Bospurus is nog maar net gestart en zou al in 2017 gereed moeten zijn.

Een belangrijk pijnpunt vanuit TAV was dat Atatürk Airport - waarvan TAV eigenaar is - pas 15 jaar bestaat; de suggestie van kapitaalvernietiging overbrengend bij de delegatie. Voor de delegatie was op dat moment al wel duidelijk dat besluitvormingsprocessen in Turkije niet alleen op financiele en rationele gronden genomen worden… Daar staat overigens weer tegenover dat de huidige locatie ook kansrijk lijkt voor de realisatie van een nieuw stadsdeel in het licht van de voortdurende groei van Istanbuls bevolking.

De locatie van de derde luchthaven wordt door tegenstanders als niet optimaal gezien vanuit natuuroogpunt (internationale migratieroutes) en vanwege waterhuishouding. Dit sloot aan bij de presentatie van de Planning Agency van Istanbul die vergelijkbare opmerkingen tussen de regels had geplaatst. Opmerkingen die al iets prominenter geplaatst werden door een vertegenwoordigster van Sustineo die informatie gaf over de milieu- en duurzaamheidskwesties in Istanbul. In het kort is de (beleids)situatie in Turkije op milieugebied (afval, vervuiling, waterhuishouding) te omschrijven als die in Nederland in de jaren 60/70. Op het vlak van energie- en materiaalgebruik en broeikasgasemissies scoort Turkije echter veel beter, maar niet vanwege efficiënte productie en consumptie, maar omdat het welvaartsniveau – ondanks hoge groei de laatste tientallen jaren – nog maar op 30% van dat van Nederland ligt.

Tijdens een presentatie van de NFIA (Netherlands Foreign Investement Agency) en een netwerkborrel met Turkse ondernemers werd de economische verbinding en de groeiende verbinding tussen door de lucht verbonden metropolen ook in de praktijk vorm gegeven. Het Nederlandse acquisitienetwerk wereldwijd brengt ondernemers in beeld die in de Schiphol regio willen investeren (en omgekeerd). Het AAA netwerkt ondersteunt dit met rondleidingen en presentaties. Inspelen en gebruik maken van dit netwerk voor Flevoland / Lelystad/ Luchthaven/ OMALA) biedt kansen maar vraagt de komende jaren ook (meer) inzet om een stevigere positie in dit netwerk te krijgen.

Samenvattend is de stelling van sommige kranten en politici dat Schiphol en KLM in kunnen pakken vanwege de groei van de Turkse luchtvaart en de derde luchthaven te kort door de bocht. Anderzijds heeft deze ontwikkeling wel een effect en is aanpassing en investering in Schiphol/Lelystad Airport (voldoende capaciteit) en in efficiency (denk b.v. aan kosten piloten) in het licht van de geschetste ontwikkeling in Turkije nodig. Dit is van belang voor de economische positie van Nederland en de MRA. Want deze positie wordt mede mogelijk gemaakt en ondersteund door het grote aantal directe bestemmingen vanuit Schiphol. Het uitplaatsen van leisure vluchten van Schiphol naar Amsterdam Lelystad Airport draagt daaraan bij omdat het ruimte geeft aan Schiphol om capaciteit in te zetten op

lange afstandsbestemmingen. Investeren en verder ontwikkelen met AAA en de MRA om ondernemers op de juiste plaats in deze regio te laten landen kan de economie van de MRA en Flevoland/Lelystad weer versterken. Ruimtelijk mogelijk maken en economisch benutten dienen hand in hand te gaan de komende jaren.