

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1349

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), Kröger (GroenLinks) en Paternotte (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Vliegers Lelystad slaan alarm»* (ingezonden 4 december 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Kent u het bericht «Vliegers Lelystad slaan alarm»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Klopt het dat er op Lelystad Airport driehonderd banen op de tocht staan? Klopt het dat vliegscholen, onderhouds- en andere luchtvaartbedrijven worden gedwongen de helft van hun vluchten te schrappen?

Antwoord 2, 3

Nee, dat klopt niet. Tijdens het Alderstraject is veel aandacht besteed aan de toekomst van General Aviation (GA) verkeer op Lelystad Airport. Geconstateerd werd dat dat in de beginjaren goed samen kan gaan met de geleidelijke komst van handelsverkeer en in veel latere jaren het GA verkeer zal moeten afnemen. Recentelijk onderzoek van Luchtverkeersleiding Nederland en de luchthaven heeft dit herbevestigd, hetgeen aan de luchthavengebruikers gecommuniceerd is vanaf 16 mei jl. Op 28 oktober 2019 heb ik u als reactie op vragen hierover daarom aangegeven dat in de situatie tot 10.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, de capaciteit toereikend is voor de huidige vraag naar GA bewegingen. Het gecontroleerd zijn van de luchthaven en de internationale veiligheidsregels die daarbij horen leiden wel tot een maximum aantal bewegingen per uur. Dat betekent dat op de drukste momenten de vraag het aanbod (capaciteit) kan overstijgen. Hiertoe is spreiding over de dag nodig en ontwikkelt de luchthaven een planningstool. Er vindt thans in onderling overleg afstemming plaats om tot een evenwichtige balans te komen. Zie verder het antwoord op vraag 4.

¹ De Telegraaf, 1 december 2019 (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/589942335/vliegers-lelystad-slaan-alarm>)

Voor de situatie ná 10.000 bewegingen handelsverkeer wordt door de luchthaven in samenwerking met LVNL onderzocht welke aantallen GA bewegingen ook op deze langere termijn kunnen worden geaccommodeerd. Hier zal de GA sector bij betrokken worden. Er zal in ieder geval ruimte blijven voor GA. Het onderzoek kan gebruik maken van de ervaringen die tijdens de inregelperiode worden opgedaan.

Vraag 4, 5, 6

Zijn de banen die verloren gaan als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport naar groot commercieel luchtverkeer meegenomen in de MKBA Lelystad Airport? Zo ja, hoe is dit geschat en wat is het aantal? Zo nee, waarom niet?

Hoeveel banen komen er volgens de MKBA naar schatting bij als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport? En hoe verhoudt dat aantal zich tot de banen die dreigen verloren te gaan?

Wanneer de banen die verloren dreigen te gaan als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport worden meegenomen in de MKBA, valt de MKBA dan nog positief uit?

Antwoord 4, 5, 6

Van de halvering van het aantal vliegtuigbewegingen of 300 banen die op de tocht zouden staan is geen sprake. Er is ten tijde van het opstellen van de MKBA² op basis van onder andere de werkgelegenheidsstudie van bureau Stratagem³ geconcludeerd dat als er al sprake zou zijn van verplaatsing van GA bedrijfsactiviteiten, dat tot een maximaal verlies aan 30 arbeidsplaatsen op de luchthaven zou leiden. Dit valt binnen de onzekerheidsmarges van de werkgelegenheidsschatting als gevolg van de toename van het handelsverkeer. Hierbij is het belangrijk te vermelden dat de MKBA is uitgevoerd vanuit nationaal perspectief. Dit betekent dat verschuivingseffecten tussen regio's niet meetellen in het MKBA-saldo. Indien opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer op termijn zou leiden tot verplaatsing van GA bedrijfsactiviteiten naar andere luchthavens in Nederland, dan betekent dit dat ook een verschuiving van werkgelegenheid binnen regio's in Nederland, en geen verlies van werkgelegenheid. Om die reden komt dit niet tot uitdrukking in het MKBA-saldo.

In de MKBA is beschreven dat de directe luchthavengerelateerde werkgelegenheid bij een scenario van 45.000 vliegtuigbewegingen circa 4.000 arbeidsplaatsen in totaal voor Nederland is, waarvan ongeveer de helft op Lelystad Airport. Dit is exclusief indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers. Ik vind dit een belangrijk economisch effect voor de regio Lelystad. In totaal voor Nederland (dus ook buiten Flevoland) wordt het werkgelegenheidseffect geschat op circa 10.000 arbeidsplaatsen (luchthavengerelateerd plus indirect bij toeleveranciers).

Vraag 7

Alle plussen en minnen tegen elkaar wegstrepend en verdringing meegerekend, hoeveel extra directe arbeidsplaatsen zal Lelystad Airport naar verwachting gaan opleveren binnen de gemeente Lelystad? Kunt u deze berekening post voor post toelichten?

Antwoord 7

De werkgelegenheidsstudie van Stratagem die is opgesteld gaat uit van een direct werkgelegenheidseffect van 2.500 banen op Lelystad Airport. Er is in de MKBA geen werkgelegenheidsanalyse uitgevoerd op gemeenteniveau. In de MKBA is de directe luchthavengerelateerde werkgelegenheid op het luchthavenareaal Lelystad Airport geschat op circa 2.000, exclusief indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers. Dit is werkgelegenheid die gecreëerd wordt op de luchthaven als deze 45.000 vluchten handelsverkeer afhandelt. Er wordt hierbij in de MKBA toegelicht dat deze werkgelegenheid niet geheel als additionele werkgelegenheid gezien wordt, door de werking van de arbeidsmarkt waarop verschuivingen plaatsvinden. Hiermee is rekening gehouden in het bepalen van het MKBA-saldo.

² Decisio, 2014, Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn

³ Stratagem, 2014, Update werkgelegenheidseffecten Ontwikkeling Lelystad Airport