

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1198

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2025

Op 23 oktober jl. heeft de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een reactie op een ontvangen brief van de Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen (SATL)¹. Door middel van deze brief reageer ik op het verzoek van de Kamer.

Bij de ontvangen brief is een notitie bijgevoegd welke de werkgelegenheidseffecten van de opening van Lelystad Airport ter discussie stelt. De brief en notitie verwijzen daarbij naar een eerdere brief en onderzoek in opdracht van de provincie Flevoland². Daarom heeft het Ministerie van IenW de provincie om een reactie gevraagd. In de bijlage treft u deze reactie aan. Ik kan mij in deze reactie vinden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

¹ Kamerstuk 2024Z16338/2024D40248

² «HorYzoN- Actualisatie werkgelegenheidseffecten ontwikkeling Lelystad Airport»

De komst van groot handelsverkeer naar Lelystad Airport zorgt voor een versterking van de economie van Flevoland en het komt de brede welvaart ten goede. Het Rijk vraagt van Flevoland om bij te dragen aan de oplossing van de landelijke woningcrises. Bij groei van woningbouw horen ook werkgelegenheid en ontwikkeling van onderwijsfaciliteiten. De openstelling van de luchthaven biedt banen en kansen voor het onderwijs. Ook trekt een luchthavenomgeving bedrijvigheid aan.

In juni 2014 heeft Stratagem Strategic Research in opdracht van de Alderstafel Lelystad Airport het eindrapport «Update werkgelegenheidseffecten Ontwikkeling Lelystad Airport» opgeleverd. Het rapport gaat in op hoeveel werkgelegenheid Lelystad Airport lokaal kan opleveren en er worden aanbevelingen gedaan voor maatregelen om deze werkgelegenheid te realiseren. De notitie «Actualisatie werkgelegenheidseffecten Lelystad Airport» door HorYzoN uit 2020 is een actualisatie van het in opdracht van de Alderstafel uitgebrachte rapport uit 2014. In deze actualisatie is de groei van de directe werkgelegenheid naar beneden bijgesteld vanwege de voortschrijdende automatisering van de luchthavenprocessen.

In de rapporten wordt de directe werkgelegenheid (afhandeling passagiers en vliegtuigen, douane, luchtverkeersleiding, beveiliging en vliegtuigonderhoud) en indirecte achterwaartse werkgelegenheid (banen bij leveranciers die aan bedrijven die voor directe werkgelegenheid op de luchthaven zorgen) uiteengezet. Uit de notitie van HorYzoN uit 2020 blijkt dat het bij 45.000 vliegbewegingen om 2.000 fte directe werkgelegenheid gaat en om 400 fte indirect achterwaartse werkgelegenheid. Dit betreft de in de brief van provincie Flevoland genoemde 2.400 fte. Bij 10.000 vliegbewegingen zijn er 385 fte directe werkgelegenheid, bij 25.000 vliegbewegingen 960 fte en respectievelijk 77 fte en 192 indirect achterwaartse werkgelegenheid te verwachten. Ook bij andere regionale luchthavens is sprake van een soortgelijke omvang van directe en indirecte werkgelegenheid.

Daarnaast is sprake van indirecte voorwaartse werkgelegenheid. Dit gaat om de aantrekkende werking van de luchthaven, vooral om bedrijven die aangeven dat de luchthaven een factor is voor vestiging in de omgeving. In de verschillende rapporten is aangegeven dat van deze indirecte voorwaartse werkgelegenheid sprake zal zijn, maar dat het moeilijk is om dit exact te kwantificeren. Er is op basis van gesprekken en inzichten over het omliggende bedrijventerrein ingeschat dat het om ongeveer 4.000 fte zal gaan bij 45.000 vliegbewegingen. Daarbij is uitgegaan van bedrijventerreinen in de directe nabijheid van de luchthaven waar ontwikkelingen in relatie met de luchthaven kunnen komen of activiteiten en bedrijven die in de directe nabijheid van de luchthaven willen zitten (tezamen ongeveer 3.750 fte). Ook de werkgelegenheid en autonome ontwikkelingen zoals de groei van vliegscholen en afhandeling van kleinere zakenvluchten (200 fte bij 45.000 vluchten, bron: HorYzoN) zijn hier meegenomen.

Deze werkgelegenheid wordt overwegend lokaal en regionaal ingevuld. Provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Almere hebben gekozen voor een strategie om nieuwe bedrijfsvestigingen en -investeringen te stimuleren door de ontwikkeling van Lelystad Airport Businesspark en een samenhangend pakket van maatregelen waaronder de verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en de luchthaven.

De luchthaven biedt arbeidsplaatsen en brengt een nieuwe dynamiek met zich mee. Meer bedrijven, meer werk, meer onderwijs en meer binding van de Flevolander met zijn/haar woongebied. Door Horyzon is ook aangegeven dat er naar verwachting geen sprake van zal zijn dat de toename van de arbeidsvraag zal leiden tot verdringing. Dit vanwege de specifieke situatie van Lelystad en de omgeving. Daarnaast heeft Flevoland een hoge uitgaande pendel (45%, bron: feitelijkflevoland.nl o.b.v. CBS) en met een snelle bevolkingsgroei kan deze pendel groeien omdat er onvoldoende werkgelegenheid in Flevoland beschikbaar is. Het is van belang dat er meer werkgelegenheid komt in de provincie.

Veel banen op en nabij de luchthaven vragen een mbo-opleiding. Deze werknemers zoeken banen in de nabijheid van hun woonplaats binnen een cirkel van 20–30 km. Deze werkgelegenheid zal dus grotendeels lokaal vanuit Lelystad ingevuld worden. Daarnaast kent Lelystad volgens het CBS (bron: lelystad.incijfers.nl o.b.v. CBS 2023) een structureel hogere werkloosheid ten opzichte van het landelijke beeld, vooral onder mensen met een laag opleidingsniveau maar ook onder mensen en middelbaar of hoog opleidingsniveau. Flevoland heeft bovendien een onbenut arbeidspotentieel (bron: regio in beeld Flevoland, UWV, 2023) van 29.000 mensen. Ook heeft 42% van de Flevolandse beroepsbevolking een middelbaar opleidingsniveau (laag opleidingsniveau: 22% en hoog opleidingsniveau: 35%) (bron: feitelijkflevoland.nl o.b.v. CBS 2023). Deze arbeidsmarktsituatie schetst een match tussen de lokale vraag naar werk en het aanbod van arbeid op en nabij Lelystad Airport.