De business case Lelystad Airport en het effect ervan op de economie van Overijssel

Door: HoogOverijssel

Datum: 5 mei 2017

Disclaimer:

De analyse van de business-case Lelystad is gebaseerd op officiële informatie van Lelystad Airport en de Schiphol Group. De berekening van de economische schade voor Overijssel, opgenomen in dit rapport, zijn indicatief. Er ontbreekt tot op heden een degelijke maatschappelijke kosten- en batenanalyse van het openstellen van Lelystad Airport voor groot verkeer, die zich uitsluitend richt op de provincie Overijssel. Waarschijnlijk zullen de totale kosten voor Overijssel en de noordelijke provincies veel hoger uitvallen dan wat er dit rapport wordt gepresenteerd. Er wordt daarom dringend aanbevolen om de totale maatschappelijke kosten en baten van het openstellen van Lelystad Airport op korte termijn alsnog nader te onderzoeken.

Inhoudsopgave

Conclusies en aanbevelingen 4
Samenvatting 5
1 Introductie 7
2 Business Case Lelystad Airport 8
3 Hoe realistisch is de Business Case Lelystad Airport? 11
3.1 Vergelijk met kentallen Schiphol Group 11
3.2 Parkeergelden 13
3.3 Rechtstreekse bus naar Lelystad Airport 16
3.4 Ontwikkeling van werkgelegenheid 17
3.5 Lelystad Airport als aanvoerkanaal van buitenlandse toeristen 19
4 De vervuiler betaalt, of toch niet? 20
5 Effect van lage aanvliegroutes op economie Overijssel 22
5.1 Toerisme 23
5.2 Makelaardij 29
5.3 Zweefvliegclub Aero Club Salland 29
6 Referenties 30

Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport worden een aantal effecten van Lelystad Airport op de economie van Overijssel gekwantificeerd.

De eerste conclusie is, dat er objectief-gesproken eigenlijk geen business case voor Lelystad Airport is, zolang het luchtruim niet is heringedeeld. Een snelle herindeling van het luchtruim heeft dan ook de hoogste prioriteit om te zorgen dat Lelystad Airport snel rendabel kan worden.

Na een herindeling van het luchtruim zullen ook de aanvliegroutes omhoog moeten en kunnen, waarmee de overlast voor Overijssel, en de economische schade die daar het gevolg van zal zijn, wordt geminimaliseerd of zelfs kan worden voorkomen.

Economisch gezien lijkt de beste oplossing om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot na de herindeling van het luchtruim en tot na de ontwikkeling van efficiëntere en milieuvriendelijkere hogergelegen routes. Dit zou betekenen een uitstel tot 2023. Als er vervolgens een snellere groei van het aantal vluchtbewegingen kan worden gerealiseerd, kan de terugverdientijd van Lelystad Airport aanzienlijk worden verkort.

Verder uitstel betekent ook dat het creëren van werkgelegenheid rondom Lelystad Airport wordt uitgesteld. Daar staat tegenover dat er wordt voorkomen dat veel meer banen verloren zouden gaan in de kwetsbare economie van Overijssel.

Samenvatting

Het effect van vliegveld Lelystad op de landelijke economie, en die van Overijssel in het bijzonder, is nader onderzocht. Uit een analyse van de business case Lelystad Airport (de 'base case' uit het ondernemingsplan), en de effecten ervan, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De business case Lelystad Airport 'base-case' is veel te positief opgesteld. Er wordt gerekend met netto-resultaten per vliegbeweging en per passagier, gelijk aan die van het gemiddelde van de Schiphol Group niveau 2015. Eindhoven als low-cost vliegveld realiseert veel lagere resultaten (ongeveer een factor 3 lager). Lelystad Airport zal meer in lijn liggen met Eindhoven Airport, en dus veel langer verlies lijden.

2. Het maximale aantal vliegbewegingen zal nog jarenlang te klein zijn om de verstopping van Schiphol Airport op te lossen. Totdat het luchtruim is heringedeeld, zijn er maar maximaal 10000 vliegbewegingen per jaar (27 per dag) mogelijk. Dit kan al worden ingevuld door één operator met 5 toestellen. Dit zal geen verruiming op Schiphol Airport geven, maar puur extra low-cost vluchten.

3. De business case Lelystad Airport is sterk afhankelijk van de parkeerinkomsten. Hierdoor ontbreken de incentives om een milieuvriendelijk alternatief landtransport te ontwikkelen. Dit is in strijd met het verkondigde Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Als het alsnog zou gaan gebeuren, heeft dat direct een impact op de business case (meer investeringen, minder parkeeropbrengsten).

4. In het ondernemingsplan staat: *Het is van belang dat de gemeente Lelystad een actief beleid vormt, dat voorkomt dat in de directe omgeving van de luchthaven parkeerterreinen worden ontwikkeld.* Deze uitgesproken wens om een monopolie-positie is tegen het principe van een vrijemarktwerking.

5. Er worden busdiensten ontwikkeld tussen Lelystad Centraal Station en Lelystad Airport. Dit is goed voor het milieu, maar maakt tegelijkertijd de business case acuut ongeldig, zoals in de simulatie van de verschillende scenario's is aangetoond.

6. Lelystad Airport zal decennialang geen directe positieve bijdrage leveren aan het resultaat van Schiphol Group. Aandeelhouders zouden dan ook moeten heroverwegen of ze deze 90 miljoen investering van overheidsgeld op deze manier moeten doen. Met 90 miljoen investering kunnen op een andere manier veel meer banen, welvaart en welzijn worden gecreëerd.

7. Lelystad Airport zal en kan niet bijdragen aan de toevoer van extra buitenlandse toeristen in de regio, simpelweg omdat de bestemmingen vanaf Lelystad de typische low-cost vakantiebestemmingen zullen zijn. Alle vluchten zitten straks vol zitten met vertrekkende en terugkomende Nederlandse toeristen.

8. Het toerisme is erg belangrijk voor de kwetsbare Overijsselse economie. In 2016 werd er 220 miljoen euro in omgezet, en waren er 32000 mensen direct werkzaam in deze branche. Een voorzichtige schatting laat zien dat de schade voor de Overijsselse economie vele malen

groter is dan economische voordelen van Lelystad Airport voor de Schiphol Group of de regio. Dit geldt met name zolang de capaciteit van Lelystad Airport kleiner is dan 17000 vliegbewegingen, het moment waarop Lelystad Airport positieve resultaten verwacht te gaan behalen.

9. Lelystad Airport zal ook extra werkgelegenheid voortbrengen. Deze werkgelegenheid is afhankelijk van het aantal passagiers. Bij 1 miljoen passagiers, wat wordt bereikt in het vierde jaar, is de (niet-onderbouwde) verwachting dat er 400 directe en 80 indirecte banen zijn gecreëerd. Deze wordt echter meer dan tenietgedaan door de verloren werkgelegenheid in de toerisme- en recreatie branche van Overijssel. Al bij een relatief kleine schade van 2% van het totale toerisme, zal de schade meer dan 4 miljoen per jaar bedragen, en verliezen 640 mensen in Overijssel hun baan. Dit geldt vanaf ingebruikname van het vliegveld, en dan met name t.g.v. lage aanvliegroutes

10. Om de genoemde, meest laag-gekwalificeerde, arbeidsplekken te creëren, wordt in eerste instantie een bedrag van 145,000 euro per arbeidsplek geïnvesteerd. Dit is een zeer laag rendement.

11. Het gebied van Nederland waar geluidsoverlast t.g.v. laag-overvliegende vliegtuigen voor zal komen wordt meer dan verdubbeld. Het principe ‘de vervuiler betaalt’ is niet toegepast.

12. Er ontbreekt een maatschappelijke kosten- en batenanalyse van het openstellen van Lelystad Airport voor groot verkeer, die zich uitsluitend richt op de provincie Overijssel. Dit zou met spoed alsnog moeten gebeuren.

13. Schade aan natuur en milieu is hier niet gekwantificeerd. Daarvoor zou een aanvullende MER gedaan moeten worden.

1 Introductie

In dit document worden een aantal economische effecten van de geplande laagvliegroutes naar Lelystad Airport bepaald. Om het totale (negatieve) effect goed te kunnen begrijpen wordt allereerst ingegaan op de business case Lelystad Airport.

Het lage vliegen zal grote negatieve economische gevolgen hebben voor de provincie Overijssel. Met name het toerisme wordt hard getroffen. Dit wordt besproken in het tweede gedeelte van dit rapport.

Er wordt een kwantificatie gemaakt van een aantal negatieve effecten op de omzet van de vrijetijdsbranche en de werkgelegenheid.

Deze wordt afgewogen tegen de impulsen die Lelystad Airport zou moeten gaan brengen.

Een samenvatting van het geheel staat voorin het rapport.

2 Business Case Lelystad Airport

Het ondernemingsplan (2014) voor Lelystad Airport is te vinden op de site van de Rijksoverheid, zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/04/08/ondernemingsplan-lelystad-airport.

Uit dit Ondernemingsplan:

> ***Ambitie***
>
> *Lelystad Airport wil zich – met een groeiend netwerk van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee – profileren als preferente leisure luchthaven voor de reizigers met die bestemmingen, met voldoende capaciteit om de marktvraag te kunnen accommoderen en tegen een concurrerend kostenniveau. Lelystad Airport wordt uitgebouwd tot een compacte luchthaven met een betrouwbaar, toegesneden en efficiënt product, een op de doelgroep afgestemd kwaliteitsniveau en aanbod van voorzieningen, goede parkeerfaciliteiten en perfecte landzijdige ontsluiting via weg en openbaar vervoer.*

Voorts een 'statement' in sectie Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen:

> *"Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen" is bij de ontwikkeling van Lelystad Airport geen doel op zich maar onderdeel van de normale bedrijfsvoering. Een duurzame strategie, met praktische en zichtbare toepassingen daarvan, kan bij het ontwikkelen van Lelystad Airport de hinder beperken en een positieve bijdrage leveren voor mens, milieu, natuur en het bedrijfsresultaat.*

We zullen nu in gaan op de gepresenteerde base-case, waarbij nog uitgegaan is van een start in 2018. Deze is ondertussen verschoven naar 2019.

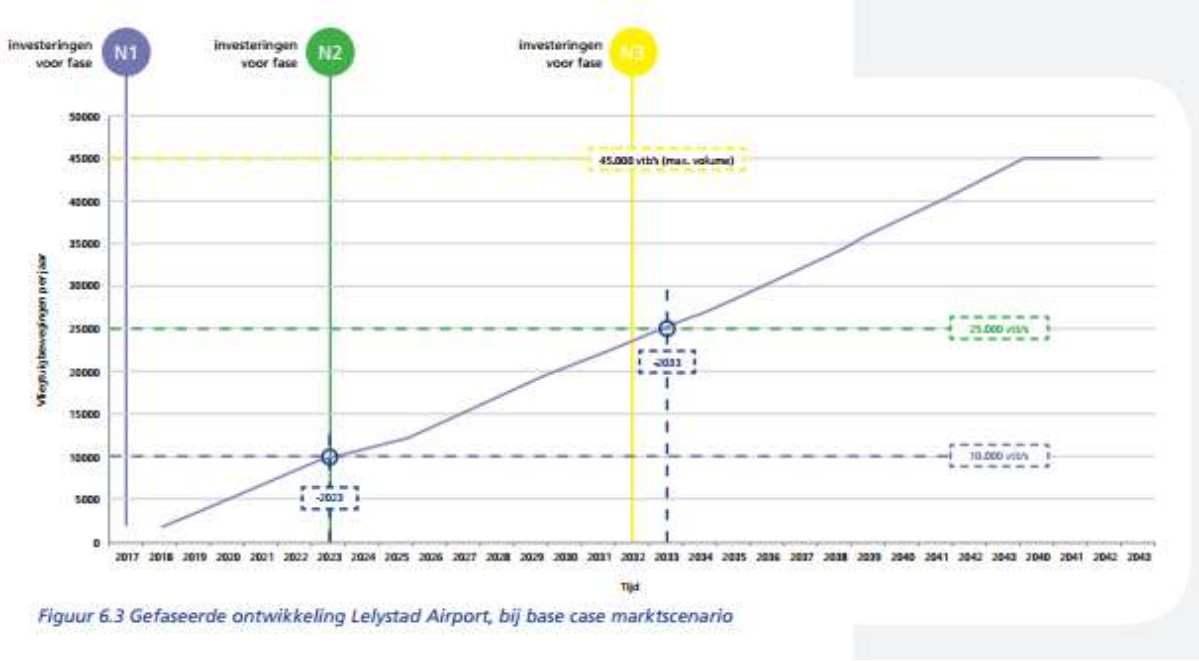
In het ondernemingsplan wordt een gefaseerde ontwikkeling van het vliegveld geschetst, bestaande uit drie fases (zie Figuur 1):

- N1: de opstartfase van 0 tot 10000 vliegbewegingen in 2023
- N2: doorgroei van 10000 naar 25000 vliegbewegingen in 2033
- N3: verdere groei tot maximaal 45000 vliegbewegingen in 2043

Een vliegbeweging is een vliegtuig dat opstart of landt. In het jaar 1940 telde Schiphol 1649 vliegbewegingen, in 1980 waren dit er 185.836 en in 2015 telde de luchthaven ruim 450.000 vliegbewegingen (http://auto-en-vervoer.infonu.nl/vliegen/170247-de-groei-van-amsterdam-schiphol.html) . En dat terwijl de huidige indeling van het luchtruim nog stamt uit 1950.

In het ondernemingsplan wordt er vanuit gegaan dat Fase N2 pas mogelijk is na een herindeling van het huidige luchtruim, waardoor er meer ruimte wordt gecreëerd voor routes van en naar Lelystad Airport.

NB: Tijdens fase N1 is de planning laag te vliegen over Overijssel (tussen de 3000 en 6000 voet). Er is geen enkele harde toezegging dat laagvliegen niet meer zal gebeuren vanaf 2023.



Figuur 1: Gefaseerde ontwikkeling Lelystad Airport bij base-case marktscenario (vertikale as: aantal vliegbewegingen per jaar)

Een overzicht van de geplande investeringen wordt getoond in onderstaande tabel. Deze zijn echter nog zonder aanpassingen aan snelwegen, busbanen etc. Daardoor gaan de totale werkelijke investeringen bijna het dubbele bedragen. In onze analyse hebben we gerekend met de bedragen.uit onderstaande tabel.

Investeringsfase	Maximale capaciteit	Investering	Investeringsraming (prijspeil 2013)
N1	10.000 vliegtuigbewegingen en ca. 1,5 miljoen passagiers per jaar	Aanleg start- en landingsbaan inclusief rijbanen en platform, systemen voor lucht-verkeersleiding, terminal, parkeerfaciliteiten en beperkte voorzieningen voor landzijdige bereikbaarheid	EUR 58 miljoen
N2	25.000 vliegtuigbewegingen en ca. 3,7 miljoen passagiers per jaar	Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren	EUR 12 miljoen
N3	45.000 vliegtuigbewegingen en ca. 6,7 miljoen passagiers per jaar	Uitbreiding rijbanen, platform, terminal en parkeren	EUR 20 miljoen
Totaal			**EUR 90 miljoen**

Bij het ontwikkelingsplan hoort ook een omzet en resultaat-prognose. Deze is weergegeven in onderstaande grafiek:

Figuur 9.1 Ontwikkeling netto resultaat na belastingen (uitgaande van base case marktscenario)

Figuur 2: Ontwikkeling van netto-resultaat na belastingen bij base-case marktscenario

Volgens het base-case scenario zal er na 13 jaar voor het eerst winst gemaakt worden. In 2035 zullen de investeringen zijn terugverdiend (bij oorspronkelijk geplande startdatum), dat wil zeggen na 19 jaar.

3 Hoe realistisch is de Business Case Lelystad Airport?

3.1 Vergelijk met kentallen Schiphol Group

Uit de jaarverslagen van Schip Group en Eindhoven Airport (beschikbaar t/m 2015), is de volgende tabel afgeleid. Eindhoven Airport is onderdeel van de Schiphol Group en mag als vergelijkbaar verondersteld worden met Lelystad Airport over +/- 20 jaar.

Key figures	**2015**			**2016**		**delta**
Source: Annual Reports Schiphol Group	Schiphol Group	Eindhoven	Eindhoven als % van Group	Schiphol Group	Eindhoven	Schiphol Group
Net result (x mio)	374	8.3	2.2%	306		-18%
Vliegbewegingen	498580	30394	6.1%	527285	30911	6%
Passagiers x1000	64309	4332	6.7%	70001	4732	9%
Werknemers (FTE)	2009	60	3.0%	2078	59	
Result/vliegbeweging (€)	750.13	273.08		580.33		**-23%**
Result/passagier (€)	5.82	1.92		4.37		**-25%**

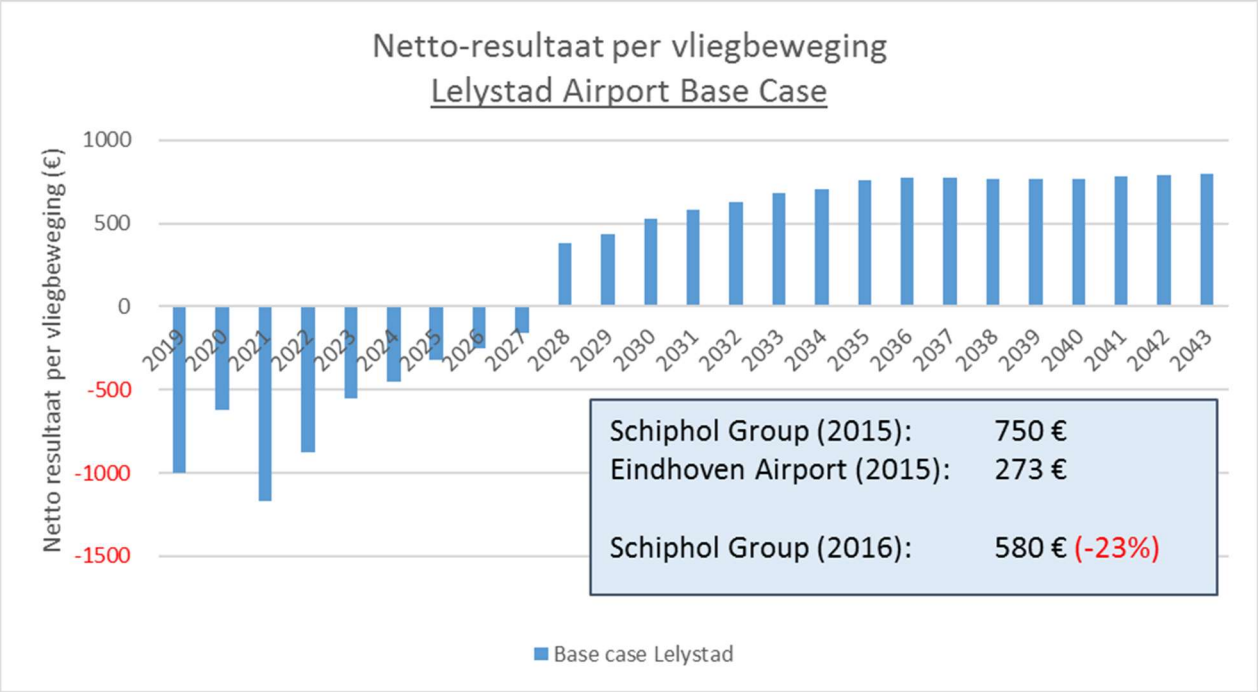
Analyse van deze resultaten:

1. Het aantal vliegbewegingen en passagiers van de Schiphol Group is gestegen (+6% resp +9%)
2. Desondanks loopt het resultaat van Schiphol Group achteruit (-18%).
3. Het netto-resultaat per vliegbeweging en per passagier is voor Eindhoven Airport veel lager dan voor de Schiphol Group gemiddeld. Schiphol Airport kan dus hogere prijzen vragen.
4. Eindhoven draagt voor 8.3 mio (2015) bij aan het netto-resultaat van Schiphol Group (374 mio in 2015), oftewel 2.2%. Ter vergelijk: als Schiphol Airport 14 cent meer winst per passagier zou maken, zou Schiphol Airport zijn netto-resultaat al verhogen met een bedrag, gelijk aan de totale netto-resultaat van Eindhoven Airport.

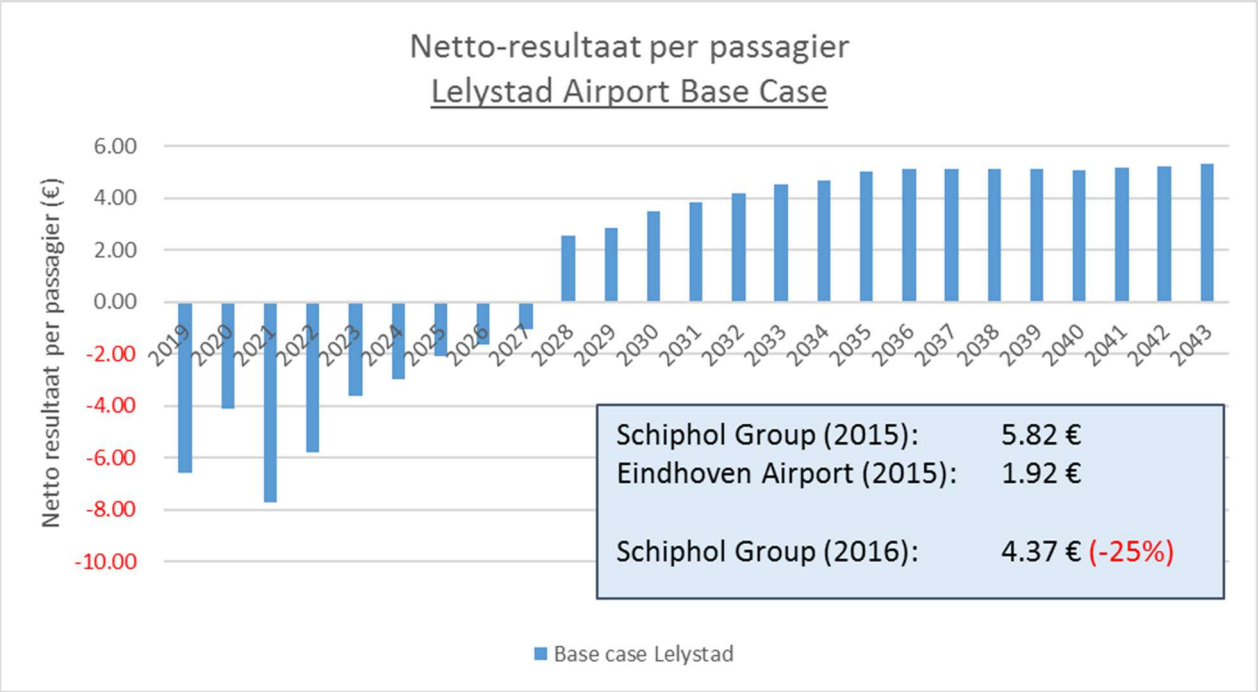
Wanneer we deze cijfers vergelijken met de verwachtingen voor Lelystad Airport, zoals uitgewerkt in het ondernemingsplan, dan blijkt dat er voor Lelystad Airport zeer hoge netto-resultaten zijn geprognotiseerd. Terwijl Schiphol Group een afname van het resultaat per vliegbeweging ziet van 750 eur (2015) naar 580 eur (2016), wordt ervan uit gegaan dat Lelystad Airport kan groeien naar hetzelfde niveau als Schiphol Group 2015.

Aannemelijker is dat een low-cost airport als Lelystad (op termijn) vergelijkbaar zal opereren als Eindhoven. Dat zou betekenen geen netto-resultaat van 750 euro/vliegbeweging, maar slechts 275 euro per vliegbeweging (-63%). Een soortgelijke berekening is gedaan voor het netto-resultaat per passagier.

NB: Aandeelhouders van Schiphol Group zijn: Nederlandse Staat (69.8%), gemeente Amsterdam (20.0%), Aéroports de Paris (8.0%) en gemeente Rotterdam (2.2%).



Figuur 3: Prognose van netto-resultaat per vliegbeweging voor Lelystad Airport volgens base-case scenario. Let op: in het Ondernemingsplan worden aannames gedaan waardoor Lelystad Airport per vliegbeweging bijna evenveel zal kunnen verdienen als wat Schiphol Group gemiddeld verdiende in 2015. Inkomsten Schiphol Group dalen echter, en Eindhoven Airport verdiende maar 36% per vliegbeweging.



Figuur 4: Prognose van netto-resultaat per passagier voor Lelystad Airport volgens base-case scenario. Let op: in het Ondernemingsplan worden aannames gedaan waardoor Lelystad Airport per passagier bijna evenveel zal kunnen verdienen als wat Schiphol Group gemiddeld per passagier verdiende in 2015 (5.82 €). Eindhoven Airport verdiende slechts 1.92 € per passagier (begroot voor Lelystad: ruim 5 euro)

3.2 Parkeergelden

Uit ondernemingsplan:

Parkeren
De opbrengsten uit autoparkeren zijn belangrijk voor de exploitatie van de luchthaven en vormen een belangrijke pijler onder de business case. In de eerste fase van ontwikkeling (N1) worden circa 3.500 parkeerplaatsen gerealiseerd, in de tweede fase (N2) zullen er 8000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn en in de derde fase N3 (in totaal) 14.000 parkeerplaatsen. Parkeren wordt gefaciliteerd tegen een scherp en concurrerend tarief (vergelijkbaar of lager dan op andere regionale luchthavens). Het is van belang dat de gemeente Lelystad een actief beleid vormt, dat voorkomt dat in de directe omgeving van de luchthaven parkeerterreinen worden ontwikkeld

In Figuur 5 zijn de verwachte opbrengsten uitgesplitst in Havengelden, Concessies en parkeeropbrengsten. Ongeveer een kwart van de inkomsten bestaan uit parkeergelden, en het is daarom cruciaal dat hierbij juiste aannames zijn gedaan. Met behulp van de gegevens in het Ondernemingsplan zijn de prognoses van de parkeeropbrengsten nagerekend voor drie scenario's:

1. Parkeerinkomsten volgens de base-case
2. Zonder parkeer-inkomsten (worst-case scenario)
3. 50% van de verwachte parkeer-inkomsten

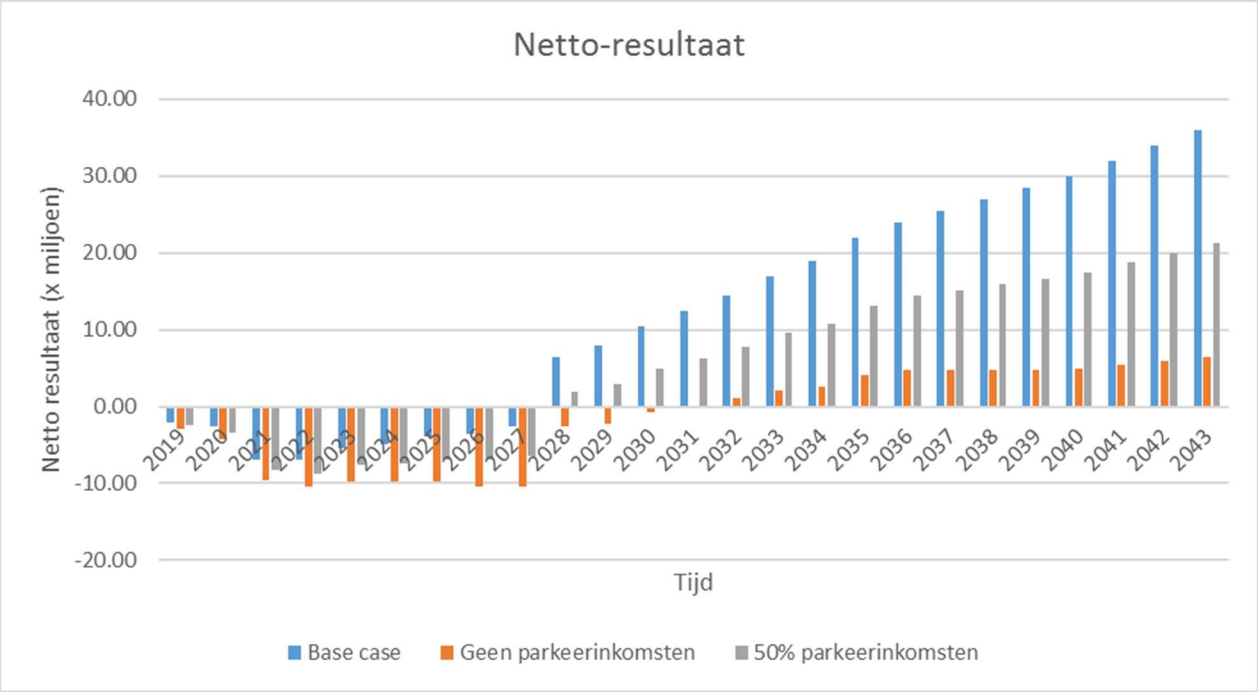
(x EUR 1.000)	2024 (N1)	2033 (N2)	2047 (N3)
Vliegtuigbewegingen	**11.000**	**25.348**	**45.000**
Passagiers	**1.661.000**	**3.827.539**	**6.795.000**
Opbrengsten			
Havengelden	12.948	44.571	84.790
Concessies	1.598	7.678	17.986
Parkeeropbrengsten (incl. overige opbrengsten)	4.694	14.908	33.364
Totale opbrengsten	**19.240**	**67.157**	**136.139**
Kosten			
Personeel	4.533	6.199	8.180
Schoonmaak	803	1.843	4.318
Security	3.135	7.195	16.853
Afhandeling	6.885	15.800	37.011
Onderhoud	1.892	2.984	3.829
Afschrijvingen	3.123	4.535	4.873
Overige kosten, inclusief ATC	5.239	6.651	11.568
Totale kosten	**25.609**	**45.206**	**86.631**
Netto resultaat voor belasting	**(6.370)**	**21.951**	**49.508**
Belasting	1.592	(5.488)	(12.377)
Netto resultaat na belasting	**(4.777)**	**16.463**	**37.131**
	(4.777)	*16.463*	*37.131*

Figuur 5: Samenvatting van kosten en opbrengsten (Onderneminigs plan Lelystad Airport)

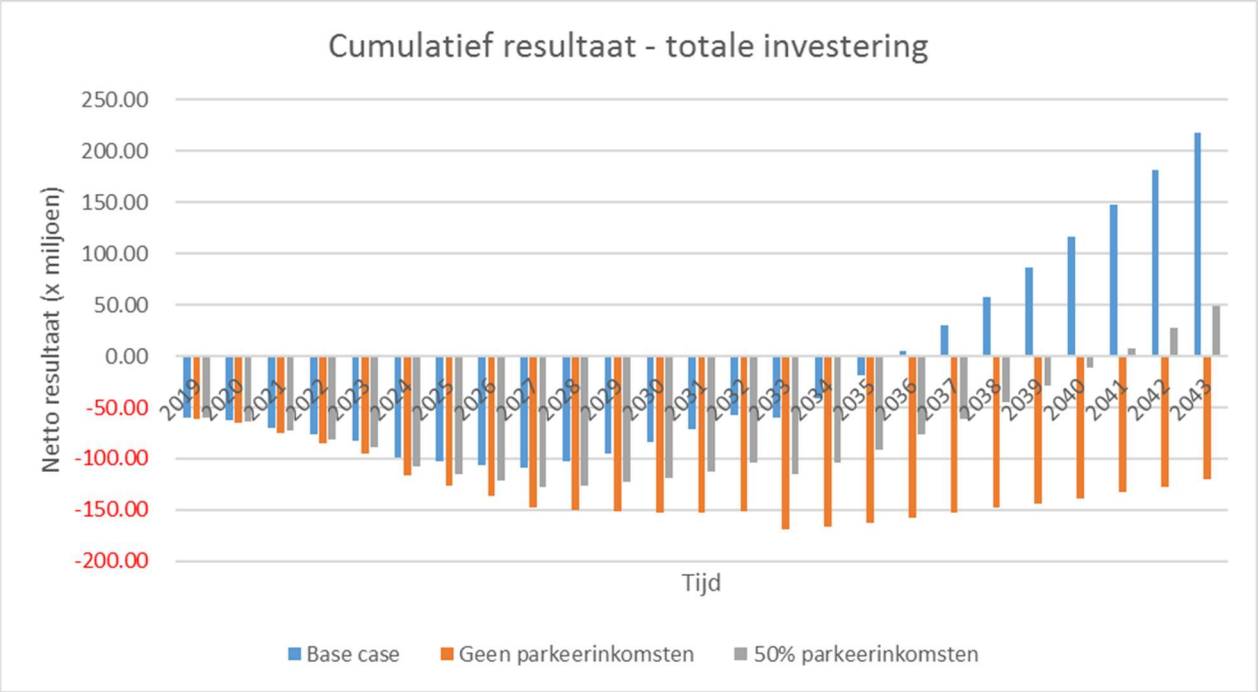
De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in Figuur 6 (per jaar) en Figuur 7 (cumulatief). Wanneer het cumulatief resultaat positief wordt, zijn de investeringen terugverdiend.

- Terugverdienjaar base-case: 2036
- Terugverdienjaar bij 50% van de parkeerinkomsten: 2041
- Zonder parkeerinkomsten worden de investeringen niet terugverdiend.

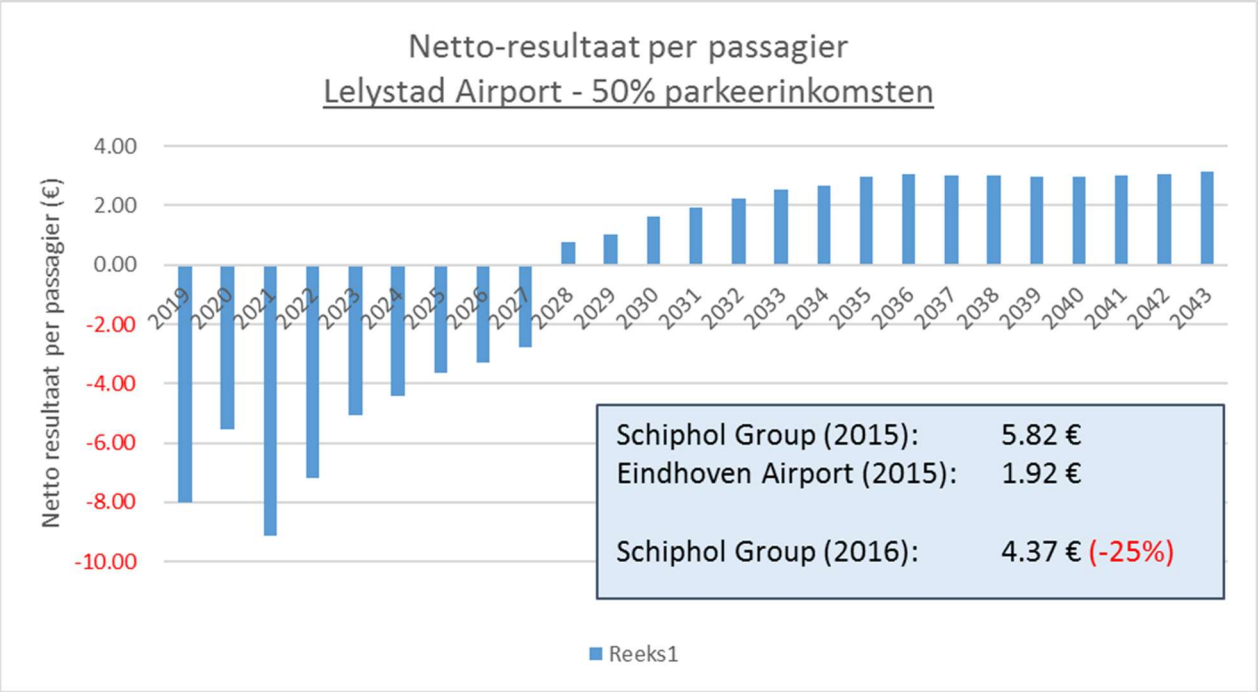
Figuur 8 toont de prognose van het netto-resultaat per passagier voor de case van 50% parkeerinkomsten. Hiermee komt het netto-resultaat per passagier uit op ongeveer 3 euro, wat meer in lijn is met de opbrengsten van Eindhoven Airport. Dat zou betekenen dat de investeringen niet al in 2036 zijn terugverdiend, maar pas in 2041. In alle berekening is uitgegaan van een bezettingsgraad van 80% conform het ondernemingsplan.



Figuur 6: Netto-resultaat bij verschillende scenario's voor parkeerinkomsten



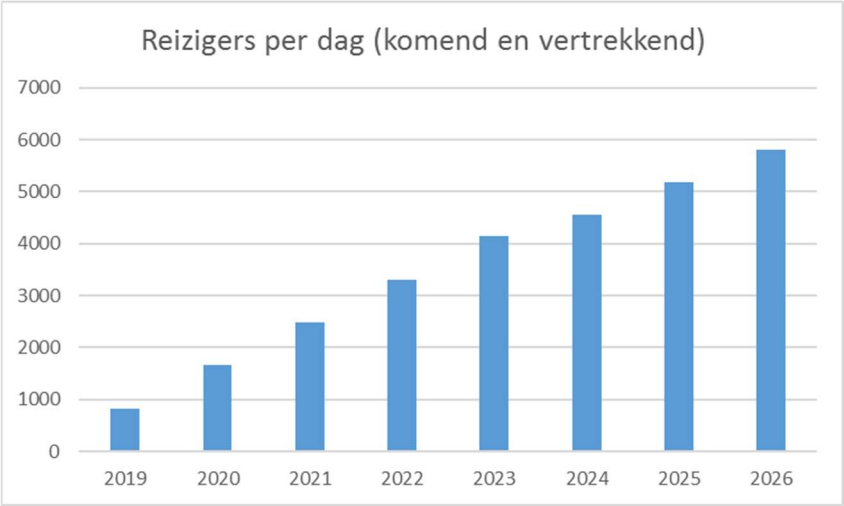
Figuur 7: Cumulatief netto-resultaat bij verschillende scenario's voor parkeerinkomsten.



Figuur 8: Netto-resultaat per passagier bij 50% van de parkeerinkomsten volgens base-case

3.3 Rechtstreekse bus naar Lelystad Airport

Uit het ondernemingsplan zijn de verwachte passagier-volumes afgeleid. Onderstaande figuur toont het verwachte gemiddelde aantal reizigers per dag (tot 2026). In dat jaar zullen er volgens planning 14000 vliegbewegingen worden uitgevoerd, en is het luchtruim al opnieuw ingedeeld.



Figuur 9: Gemiddeld aantal passagiers per dag (vertrekkend en aankomend) volgens base-case

Zoals eerder al is aangetoond, is het resultaat van Lelystad Airport erg gevoelig voor de parkeeropbrengsten. Daarom wordt er in het Ondernemingsplan gevraagd om een monopolie op goede parkeerfaciliteiten in de nabijheid van het vliegveld.

Echter, ook goede openbaar vervoer-verbindingen zullen direct een negatief effect hebben op het financieel resultaat. Op de website: https://www.flevoland.nl/Dossiers/Lelystad-Airport/Betere-bereikbaarheid staat geschreven dat er gewerkt wordt aan het opzetten van een busdienst:

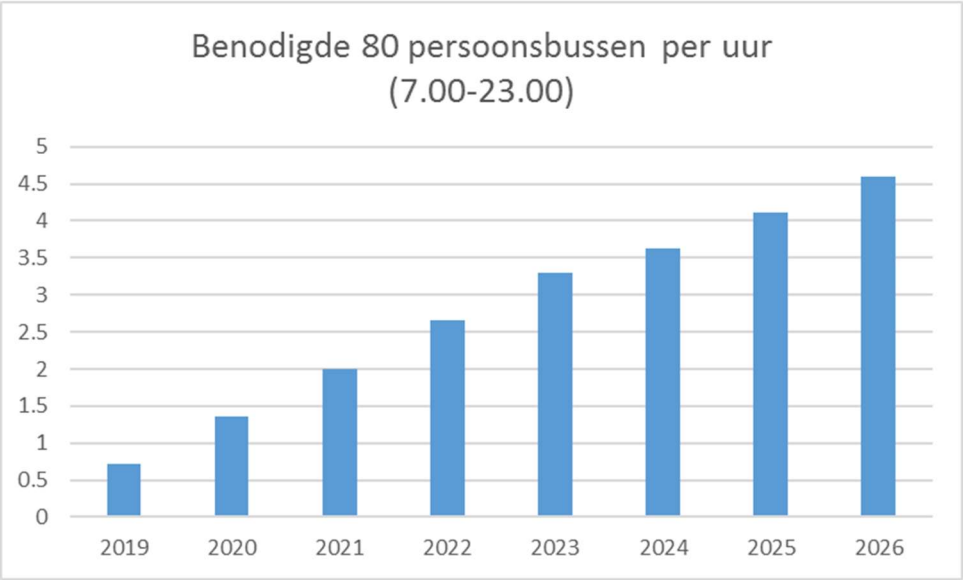
Rechtstreekse bus naar Lelystad Airport

De provincie realiseert samen met de gemeente Lelystad OV-maatregelen bij NS-station Lelystad Centrum om een snelle busverbinding naar Lelystad Airport te creëren. Het streven is om in 2018 zover te zijn. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Aanpassen van de OV-halte bij station Lelystad Centrum
- Invoeren van OV-maatregelen om vertraging van bussen te minimaliseren
- Streven is om 2 bussen per uur vanaf het station naar de terminal van Lelystad Airport te laten rijden
- Hoogwaardige en herkenbare haltes, zowel bij het station als bij de terminal, die voldoen aan alle toegankelijkheidseisen
- Halte zo dicht mogelijk bij de ingang van het station
- Aanleg van een weg langs het spoor
- De huidige weg wordt busbaan

In principe kunnen met de geplande twee bussen per uur de eerste jaren alle passagiers per bus vervoerd worden (zie Figuur 10).

Het inzetten van bussen zal ten koste gaan van (een groot gedeelte van) de parkeerinkomsten, en dus de winstgevendheid en terugverdientijd van Lelystad Airport. Bij inzet van bussen lijkt het aannemelijker dat de parkeerinkomsten slechts de helft zullen zijn t.o.v. de base-case, waarmee de terugverdientijd van Lelystad naar 1941 zal opschuiven.



Figuur 10: Benodigd aantal bussen om alle passagiers te vervoeren

3.4 Ontwikkeling van werkgelegenheid

Op het moment van schrijven van het ondernemingsplan werkten er ongeveer 250 mensen op de luchthaven. Uit de rapportage ‘‘Update werkgelegenheidseffecten ontwikkeling Lelystad Airport” (februari 2014) wordt gesteld dat de werkgelegenheid op en rond de luchthaven *aanzienlijk* zal toenemen. Bij 1 miljoen passagiers worden naar verwachting 400 (meest laag-gekwalificeerde) arbeidsplaatsen gecreëerd (directe werkgelegenheid), oplopend naar 2500 arbeidsplaatsen bij 4,5 miljoen passagiers. De onderzoekers geven aan dat er ook nog een positief effect op indirecte werkgelegenheid verwacht kan worden van ongeveer 20% van de directe werkgelegenheidsgetallen.

Om dit in perspectief te stellen:

- 400 arbeidsplaatsen na een investering van 58 miljoen, oftewel 145,000 euro/arbeidsplaats
- Gezien de twijfelachtigheid over het base-case scenario, moet ook de verwachting van 2500 arbeidsplaatsen in twijfel getrokken worden. Ter vergelijk: de hele Schiphol Group had in 2016 in totaal 2058 werknemers. Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat Lelystad Airport direct noch indirect 2500 vliegverkeer-gerelateerde arbeidsplekken zal gaan opleveren.

Hoe men aan de getallen voor groei van arbeidsplekken komt, wordt overigens niet duidelijk. In een interview met het Eindhovens Dagblad stelt Joost Zuidberg van het aan de Universiteit van Amsterdam gelieerde economisch onderzoeksbureau SEO.al dat gedegen onderzoek naar

bijvoorbeeld de groei van de werkgelegenheid voor Eindhoven niet is gedaan. Wat wel is onderzocht, is volgens hem vooral gebaseerd op aannames. Wat die dan zijn? Grofweg een paar honderd extra banen per miljoen passagiers. Naar waarom er geen stevig onderzoek is naar de economische effecten kan Zuidberg slechts gissen: ,,Mogelijk dat voorstanders het liever houden bij het onderbuikgevoel van de gunstige effecten in plaats van een rapport dat misschien net iets minder enthousiast uitpakt."

http://www.ed.nl/eindhoven/jarenlange-lobby-voor-tweede-groeistuip-eindhoven-airport-gestart~ab287855/

3.5 Lelystad Airport als aanvoerkanaal van buitenlandse toeristen

Vanuit verschillende hoeken worden de hoop en verwachtingen uitgesproken dat Lelystad Airport een impuls zal geven aan de lokale provinciale toeristenindustrie en horeca. Dit zal echter niet het geval zijn.

In het ondernemingsplan van Lelystad Airport staat geschreven:

> ***4.2 Interesse vanuit de consumentenmarkt***
> *Lelystad Airport heeft een catchment area die voldoende groot is om een groot aantal passagiers aan te kunnen trekken uit de omliggende provincies en de regio Amsterdam, waarbij de luchtvaartmaatschappijen een voldoende hoge bezettingsgraad en daarmee rendabele operatie kunnen realiseren.*

In andere woorden: de vliegtuigen zullen straks vol zitten met Nederlandse toeristen vanuit de regio, en dan met name vanuit de Randstad (omdat daar de meeste mensen wonen).

Over het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen en het route-aanbod staat het volgende geschreven:

> ***4.3 Aanbod van Lelystad Airport voor luchtvaartmaatschappijen***
> *Lelystad Airport heeft perspectief als twin-airport van Schiphol en biedt het verkeer wat niet noodzakelijkerwijs aan de mainport gebonden is een aantrekkelijk alternatief, met groeipotentie en een concurrerend prijsniveau. Lelystad Airport is met name interessant voor luchtvaartmaatschappijen in het leisure en low-cost segment, die (toeristische) bestemmingen en regio's bedienen in Europa en in landen rond de Middellandse Zee.*

In andere woorden: er zullen straks goedkope verbindingen zijn naar typische bestemmingen zoals Benidorm, Alicante, Kos, etc. De mensen die daar wonen komen niet naar Lelystad om onze provincies te bezoeken. Als ze al gebruik zouden maken van Lelystad Airport als bestemming, zouden ze in overgrote mate een stedentrip naar Amsterdam maken.

Kortom: Er zullen dus nauwelijks of geen toeristen vanuit het buitenland naar Nederland vliegen via Lelystad Airport, om vervolgens geld te besteden in de regio.

Er is zelfs een netto afname van het Bruto Nationaal Product te verwachten, wanneer veel Nederlandse toeristen op een goedkope manier naar het buitenland vliegen voor een extra weekje vakantie en daar hun geld besteden i.p.v. in Nederland. Snel rekensommetje: 1 miljoen Nederlanders , 1 week vakantie, 100 euro per dag uitgeven in het buitenland: 1,000,000 * 7 * 100 = 700,000,000 euro lager BNP.

En wellicht spenderen ze na terugkomst nog een dinertje op weg naar huis. In dat geval gaat het om verdringing: geen supermarkt-bezoek, maar een extra stop bij het wegrestaurant.

4 De vervuiler betaalt, of toch niet?

De aanvliegroutes en vertrekroutes voor Lelystad Airport zijn gepland boven oost- en noord-Nederland. Figuur 11 toont in rood de provincies waarover straks laag gevlogen zal worden (onder de 6500 voet). Flevoland en Overijssel zijn de provincies waar het laagst gevlogen wordt. Boven Overijssel zijn tevens twee wachtruimtes. Deze provincies zijn dan ook het roodst gekleurd.

Figuur 12 toont in groen de provincies die economisch baat hebben bij Lelystad Airport in de vorm van extra werkgelegenheid. Provincies die niet of nauwelijks beïnvloed worden door Lelystad Airport, dat wil zeggen provincies die baten nog hinder zullen ondervinden van het vliegveld of de vliegroutes, zijn weergegeven in blauw.

Een snelle blik leert dat noordoost Nederland geen baat zal hebben bij Lelystad Airport, maar straks wel alle overlast heeft, al dan niet resulterend in economische schade.

Tijdens het ontwikkelingstraject van Lelystad Airport zijn er geen studies gedaan naar de effecten op mens, milieu, natuur en economie van Overijssel en de noordelijke provincies. Dit in schril contrast met het statement in het ondernemingsplan Lelystad Airport, waar geschreven staat:

> *Een duurzame strategie, met praktische en zichtbare toepassingen daarvan, kan bij het ontwikkelen van Lelystad Airport de hinder beperken en een positieve bijdrage leveren voor mens, milieu, natuur en het bedrijfsresultaat.*

Er zijn geen analyses gemaakt van de economische effecten voor Overijssel, noch zijn er milieu-effect rapportages (MER) gedaan voor de Natura2000 gebieden onder de geplande aanvliegroutes in Overijssel. Terwijl duidelijk is dat Overijssel de provincie is die geen of weinig baten zal ondervinden van Lelystad Airport, maar wel veel lasten.

Het algemeen geaccepteerde principe ‘de vervuiler betaalt’ is hier niet toegepast.

Figuur 11:In rood: Provincies waar vervuiling (geluidshinder, luchtvervuiling en/of horizonvervuiling) optreedt t.g.v. Lelystad Airport

Figuur 12:In groen: Provincies die baat hebben bij de ontwikkeling en exploitatie van Lelystad Airport (meer banen)

5 Effect van lage aanvliegroutes op economie Overijssel

Deze studie biedt een eerste inzicht in de verwachte schade die het laagvliegen over Overijssel richting Lelystad Airport oplevert. Deze studie biedt nog geen beeld van de totale te verwachten maatschappelijke kosten en baten die de opening en exploitatie van Lelystad Airport levert aan de Overijsselse samenleving.

De negatieve effecten van het toekomstige laagvliegen op de Overijsselse leefomgeving zijn naar verwachting groot. Grote arealen in de provincie krijgen te maken met significante overlast en achteruitgang van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit uit zich in geluidhinder, neerslag van stoffen in de lucht en op het land en een vermindering van de veiligheid. De daar tegenoverstaande positieve effecten zijn naar verwachting uiterst gering, en uiten zich hooguit in enkele tientallen extra banen.

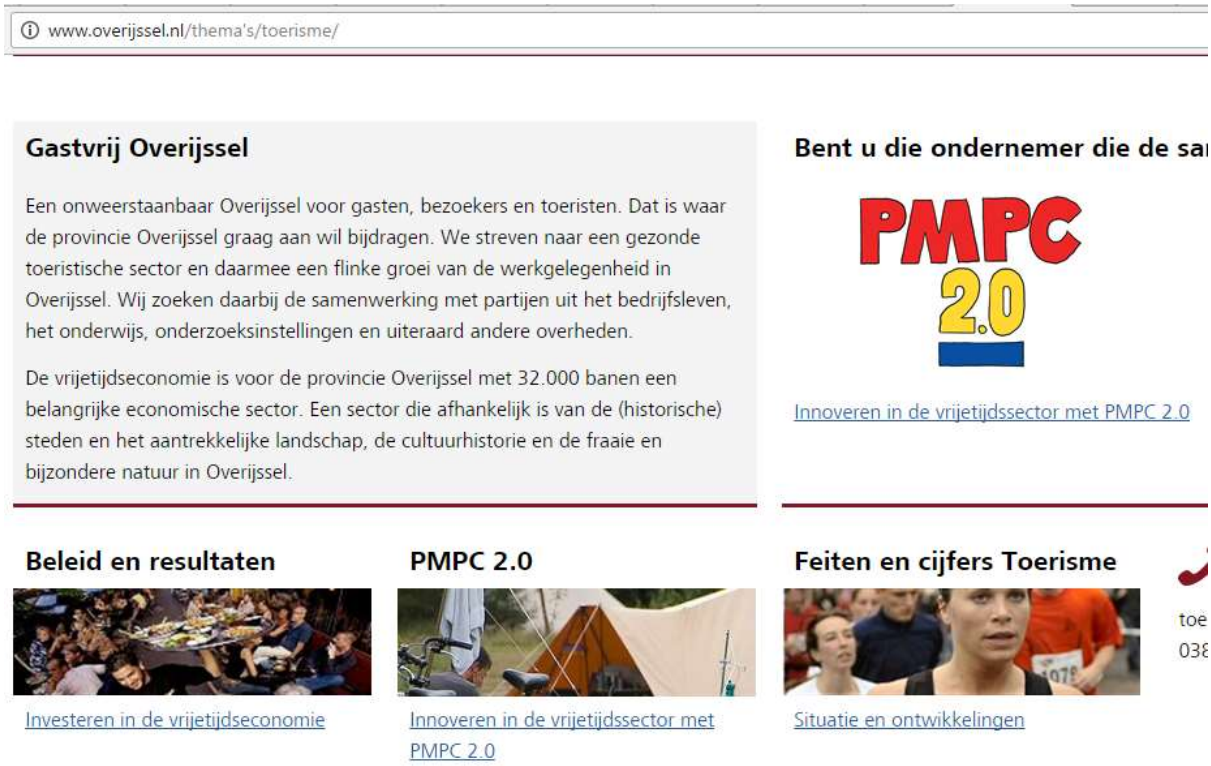
Wat is per saldo het gevolg voor de Overijsselse bevolking? Het heeft er op dit moment alle schijn van dat zij de rekening krijgt gepresenteerd, maar het is nog niet goed onderzocht.

Om de effecten op natuur en milieu te kunnen kwantificeren zal een aanvullende MER gedaan moeten worden.

In dit hoofdstuk richten we ons met name op het effect op de economie van Overijssel, en dan met name de vrijetijdseconomie.

5.1 Toerisme

Toerisme is een van de pijlers en speerpunten van de provincie Overijssel. Dit blijkt direct uit de site van de provincie:



- De vrijetijdssector in Overijssel is de laatste tien jaar met 13% gegroeid van 29.026 tot 32.884 arbeidsplaatsen. Horeca heeft het grootste aandeel van de werkgelegenheid.
- De vrijetijdssector vertegenwoordigt 6% van de totale werkgelegenheid in Overijssel. Deze sector telt 32.884 banen. In de toeristische regio WaterReijk behoort 13% van de totale werkgelegenheid tot de sector recreatie en toerisme.

Reden voor toeristen om hun vakantie in Overijssel te besteden is natuur, rust en ruimte. Dit wordt onderstreept door een onderzoek uitgevoerd door de provincie Overijssel via MarketingOost. De woordenwolk van Figuur 13 illusrteert de resultaten van het onderzoek.

Figuur 13: Toeristische woordenwolk voor Vechtdal. Bron: Kennispunt MarketingOost

Om een berekening te maken van de mogelijke impact van lage vliegroutes op het toerisme als inkomstenbron, maken we gebruik van gegevens vertrekt door het Kennispunt van MarketingOost.

De aantallen Overnachtingen zijn samengevat in onderstaande tabel:

Overnachtingen (x.1000) per regio 2016 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties	1,883
Kampeerterreinen	1,943
Huisjesterreinen	2,496
Groepsaccommodaties	392
Totaal	6,714
Overnachtingen (x.1000) per regio 2015 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties	1,550
Kampeerterreinen	2,142
Huisjesterreinen	2,501
Groepsaccommodaties	472
Totaal	6,665
Overnachtingen (x.1000) per regio 2014 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties	1,250
Kampeerterreinen	2,233
Huisjesterreinen	2,190
Groepsaccommodaties	486
Totaal	6,160
Hotelovernachtingen zakelijk en toeristisch 2016	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	662
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	1221
Totaal	1,883
Hotelovernachtingen zakelijk en toeristisch 2015	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	620
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	930
	1,550
Hotelovernachtingen zakelijk en toeristisch 2014	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	504
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	746
	1,250

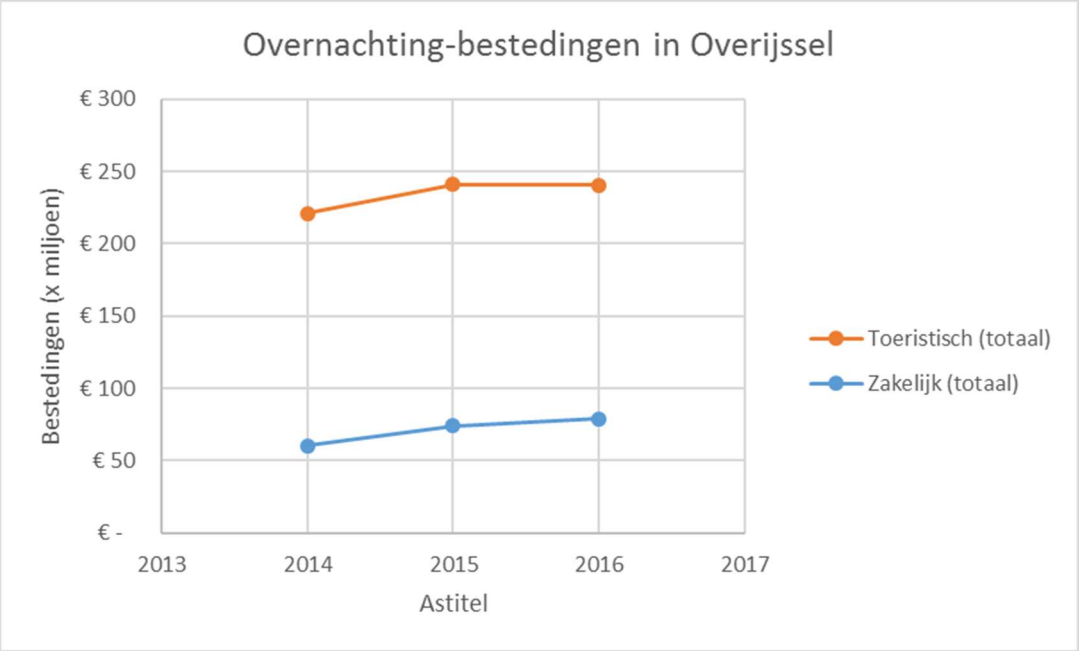
Bron: Kennispunt MarketingOost

De bijbehorende bestedingen zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Bestedingen (x€1000) per regio 2016 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	€ 79,137
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	€ 92,370
Kampeerterreinen	€ 37,363
Huisjesterreinen	€ 91,387
Groepsaccommodaties	€ 19,592
Totaal	€ 319,849
Per nacht	€ 47.64
Bestedingen (x€1000) per regio 2015 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	€ 74,112
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	€ 72,731
Kampeerterreinen	€ 42,047
Huisjesterreinen	€ 98,229
Groepsaccommodaties	€ 27,878
Totaal	€ 314,997
Per nacht	€ 47.26
Bestedingen (x€1000) per regio 2014 inclusief 'kleintjes'	**Overijssel**
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties zakelijk	€ 60,295
Hotels/pensions/jeugdaccommodaties toeristisch	€ 55,984
Kampeerterreinen	€ 45,024
Huisjesterreinen	€ 87,194
Groepsaccommodaties	€ 32,873
Totaal	€ 281,369
Per nacht	€ 45.68

Met behulp van deze cijfers kunnen we het toeristisch aandeel uitrekenen, door het zakelijk e aandeel van het totaal af te trekken. Dat resulteert in de volgende tabel en grafiek.

	2014	2015	2016
Zakelijjk	€ 60,294,732	€ 74,112,275	€ 79,136,836
Toeristisch	€ 221,074,258	€ 240,884,906	€ 240,711,873
Totaal	€ 281,368,990	€ 314,997,181	€ 319,848,708



De afgelopen jaren heeft de branche mooie groeicijfers laten zien, mede dankzij het op toerisme gefocuste beleid vanuit de provincie i.s.m. brancheorganisaties.

Wat als er straks laag gevlogen gaat worden?

Het is moeilijk vast te stellen wat voor effect dit zal hebben op de toeristenbranche, behalve dat het zeker is dat de Overijsselse natuur minder aantrekkelijk is geworden voor rustzoekers. Tabel 1 toont de gederfde omzet van de toeristenbranche als functie van het teruglopen van het aantal toeristen.

Ter illustratie ook opgenomen de cumulatief gemiste inkomsten gedurende de opstartfase van Lelystad (5 jaar, tot 2023), en gedurende de terugverdientijd van Lelystad Airport (19 jaar, 2037).

Samengevat bij een aangenomen schade van 2% per jaar:

1. Na 5 jaar is de opstartfase van Lelystad voorbij en zal er pas doorgegroeid kunnen worden, mits het luchtruim is heringedeeld. Tegen die tijd heeft Lelystad Airport cumulatief 24 miljoen verloren (ondernemingsplan base-case). Bij een minimale teruggang van het toerisme van slechts 2% heeft ook de Overijsselse economie dan 24 miljoen verloren.

2. Na 19 jaar is Lelystad Airport uit de kosten, en heeft de Overijsselse toeristenbranche een schade geleden ergens tussen de 89 miljoen (2% afname van toerisme) oplopend tot bijna 900 miljoen euro.

Afname van toerisme:	Jaarlijks gederfde omzet (x mio €)	Cumulatief gederfde omzet na 5 jaar (2023):	Cumulatief gederfde omzet na 19 jaar (2037):
2%	5	24	89
4%	9	47	179
6%	14	71	268
8%	19	94	358
10%	24	118	447
12%	28	141	536
14%	33	165	626
16%	38	188	715
18%	42	212	805
20%	47	235	894

Tabel 1: Vermindering van de omzet van de Overijsselse toerismebranche per jaar, na 5 jaar (einde opstartfase Lelystad Airport) en na 19 jaar (terugverdientijd Lelystar Airport) bij verschillende scenario's van ontwikkeling van de vrijetijdseconomie in Overijssel.

5.2 Makelaardij

De woningverkoop lijkt nu al een effect te ondervinden t.g.v. de onzekerheid over de aanvliegroutes. Bezichtigingen worden afgezegd, met name in gebied rond Hellendoorn.

Bron: Goudzwaard Makelaardij Dalfsen.

5.3 Zweefvliegclub Aero Club Salland

De Aero Club Salland (ACS) is met zo'n 200 leden één van de grootste en actiefste zweefvliegclubs in Nederland. De ACS is opgericht op 1 januari 1971 en vliegt vanaf vliegveld Salland nabij het Overijsselse dorp Lemelerveld.

ACS ligt precies onder de aanvliegroute naar Lelystad Airport. Als deze lage routes door zouden gaan, kan er niet meer gevlogen worden door ACS op de manier zoals men dat gewend is.

De optie om het zweefvliegveld dan te gaan verhuizen zal een kostbare zaak worden. ACS heeft het veld in het verleden moeten aankopen van de AMEV om problemen voor de toekomst te voorkomen. Het zal dus weer verkocht moeten worden inclusief de hangaar en de camping. Dit zal waarschijnlijk een paar miljoen gaan kosten.

Als er aanvliegroutes in het hoge luchtruim ontwikkeld kunnen worden, zal ACS gewoon kunnen blijven bestaan en zal er geen schade uitbetaald hoeven te worden.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Aero_Club_Salland

6 Referenties

1. Ondernemingsplan Lelystad Airport, maart 2014
2. Schiphol Group – Annual Report 2015
3. Schiphol Group – Annual Report 2016
4. Eindhoven Airport, member of Schiphol Group – Jaarverslag 2014
5. Eindhoven Airport, member of Schiphol Group – Jaarverslag 2015
6. Grenzen aan het Vechtdalgevoel – Bewonersonderzoek Vechtdal 2015 – juni 2015, Provincie Overijssel
7. Website provincie Overijssel, www.overijssel.nl
8. Centraal Bureau voor Statistiek, www.cbs.nl