

Antwoorden op vragen zoals gesteld in Orde voorstel agenda fractie 50 plus

1. Wat betekent de stagnatie met de verdere ontwikkelingen in het (OMALA)gebied voor die bedrijven die al een overeenkomst hebben getekend of dit voornemens waren te doen?

Voor de beeldvorming is de berichtgeving uiteraard niet goed. Voor de contacten van OMALA met bedrijven die potentieel interesse hebben om zich op Flight District te vestigen werkt dit niet mee. Daarom is het ook van groot belang dat het Ministerie op zeer korte termijn tot duidelijkheid komt over de wijze waarop en de mate waarin Lelystad Airport vluchten kan gaan afwickelen.

Voor de MRO en zakenjets zijn wij samen met gemeente Lelystad van mening dat dit in ieder geval vanaf 2018 mogelijk gemaakt zou moeten worden zodat hier geen verdere vertraging in bedrijfsvestiging en bedrijfsontwikkeling op hoeft te treden. Wij zullen dit – samen met Lelystad Airport en de gemeente Lelystad – ook richting het Ministerie en LVNL blijven bepleiten.

2. Wordt de aanleg (investering) van de aftakking A6 ook een jaar uitgesteld, zo nee waarom niet en zo ja waarom wel?

Nee. In 2019 opent de luchthaven en de verwachting is nog steeds op basis van de snelle groei van het luchtverkeer in combinatie met beperkte capaciteit op Schiphol dat Lelystad Airport zich snel zal kunnen ontwikkelen. De voorbereiding van de verbindingsweg en aansluiting op de A6 gaat dan ook conform planning door.

Dit geldt ook voor de ontsluitingsweg langs de luchthaven vanaf de Larserweg. Komend jaar zal Lelystad Airport de landingsbaan aanleggen, omdat dit aanbesteed en contractueel vastgelegd is. Daarmee wordt de Talingweg doorsneden en realisatie van de ontsluitingsweg is daarom essentieel.

3. Wat zijn de verdere negatieve consequenties van een jaar uitstel en wie betaalt hiervoor de hiermee gepaard gaande rekening?

Er zijn geen rekeningen in juridische zin. Alle betrokken partijen hebben een inspanningsverplichting op zich genomen. Wel is een aantal investeringen (zoals aanleg landingsbaan, taxibaan, bouw terminal) straks met terugwerkende kracht een jaar te vroeg uitgevoerd. Dit betreft ondernemersrisico.

Voor zover wij het kunnen overzien liggen schadeclaims voor de overheden niet voor de hand. Volgens ons is sprake van het optreden van een benoemd risico. Alle partijen hebben met elkaar een inspanningsverplichting afgesproken gericht op het mogelijk maken van de opening van de luchthaven in 2018. Het totaal aan projecten en dossiers is groot en complex. U bent hier recent door ons nog over geïnformeerd middels het overzicht Programmatische Inzet provincie t.b.v. Amsterdam Lelystad Airport (statenmededeling HB1971516).

Belangrijker is dat we alle inzet focussen op een start in 2018 in combinatie met de mogelijkheden om een snelle doorgroei daarna mogelijk te maken. Dit is voor de business case van Lelystad Airport het beste en ook voor een snelle werkgelegenheids groei en versterking van de ruimtelijk economische positie van onze regio. En overigens ook van BV Nederland aangezien onze intercontinentale verbondenheid met de economieën elders van groot belang is en niet onderschat mag worden.

4. Wat zijn de economische effecten van een jaar uitstel, in het kader van:
 - i. werkgelegenheid

In 2018 was de planning om 2000 vliegtuigbewegingen te faciliteren. Als dit afgezet wordt tegen de eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen die 3000 arbeidsplaatsen (2500 direct en 500 indirect) opleveren dan kan dit theoretisch op ca. 150 gekwantificeerd worden. Dit betreft dan een jaar **uitstel** van deze banengroei, **geen afstel**.

Wij vinden dat overigens een theoretische benadering want de werkgelegenheidseffecten nemen juist sterk toe bij grotere aantallen vliegtuigbewegingen, waarbij ook de mogelijkheden voor de vestiging van een homebase ontstaat.

ii. Bedrijfsvestigingen

Dit betekent naar verwachting een tragere ontwikkeling van Flight District, maar wij kunnen dat niet uitdrukken in aantallen. Ook dit is een theoretische benadering, want wanneer de ontwikkeling vanaf 2019 sneller verloopt dan oorspronkelijk gepland, is de verwachting gerechtvaardigd dat er sprake zal zijn van een inhaalslag. Wij verwachten nog steeds een snellere en positievere ontwikkeling t.o.v. de business case en een daarmee gepaard gaande snellere positieve uitwerking op het bedrijfsvestigingsmilieu in de omgeving en in de regio.

iii. de financiële gevolgen voor de provincie en/of derden

Er zijn geen grote financiële gevolgen voor de provincie. In het ergste geval zullen de leningen aan OMALA wat langer doorlopen.

5. Zijn er nu ook schadeclaims te verwachten van bedrijven bij de provincie, het RIJK dan wel voor OMALA?

Nee, dat wil zeggen geen schadeclaims die een juridische basis hebben.

Ons is op dit moment één schadeclaim bekend, namelijk een aangekondigde claim van Hotel Lelystad Airport bij LVNL. Wij verwachten geen schadeclaims bij de provincie of OMALA. Of er claims tegen het Rijk komen, weten wij niet.

6. Buiten dat het college van Gedeputeerde Staten bijzonder teleurgesteld is over de significante vertraging, welke stappen gaat GS ondernemen en in welke richting(en) om de vertraging van zo'n kort mogelijke duur te laten zijn?

Gedeputeerde Staten heeft noch wettelijke noch bestuurlijke middelen om stappen te ondernemen. Het Ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de nu benodigde inspanning vanuit LVNL. Het dossier Lelystad Airport is top prioriteit voor de staatssecretaris en dit is ons inziens op basis van informatie die wij vanuit Schiphol, Lelystad Airport en Ministerie van IenM krijgen ook merkbaar in het tempo waarin LVNL samen met het Ministerie en Lelystad Airport overleg voert over het opstellen van een robuuste planning.

Politieke lobby is gezien de houding van staatssecretaris en Tweede Kamer commissie niet aan de orde aangezien het dossier Lelystad Airport de hoogste prioriteit kent. Wij zullen het regionale belang zoals in de antwoorden op uw vragen weergegeven in onze contacten met Tweede Kamerleden uiteraard blijven uitdragen.

7. Is de beperkte beschikbaarheid van verkeersleiders waarmee de LVNL in 2016 te maken heeft nu volledig opgelost? En zo nee, wanneer kan dit in 2017 dan wel worden gegarandeerd?

De voorbereiding van Lelystad Airport is op dit moment - naast uiteraard de luchtverkeersleiding voor Schiphol - top prioriteit waarvoor capaciteit beschikbaar is om tot een uitwerking te komen. Over beschikbaarheid van luchtverkeersleiding in 2018 indien dan ruimte is voor o.a. MRO vluchten wordt door Lelystad Airport, MRO en zakenjet bedrijven, LVNL en Schiphol deze week nog gesproken. De uitkomst hiervan zal in de robuuste planning die de staatssecretaris aan de Tweede Kamer zal doen toekomen in februari verwerkt worden. Wij zullen u hiervan op de hoogte stellen zodra deze beschikbaar is.

8. Wanneer is te verwachten dat een aansluiting van Lelystad op de routes in het hogere luchtruim gehaald gaan worden?

Inzet is een vertraging met maximaal 1 jaar. Over de planning van de uitwerking hiervan wordt in februari aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Wij zullen u uiteraard meteen informeren indien deze informatie bekend is.

9. Hoe worden het aantal vliegbewegingen gecompenseerd, gelet op de latere openstelling voor het groot commercieel vliegverkeer?

Er is geen sprake van compensatie, maar er wordt wel ingezet op een start met 4.000 vliegtuigbewegingen uiterlijk een jaar later hetgeen een hoger aantal is dan bij de oorspronkelijke startdatum was voorzien. Bij een start in 2018 was echter in 2019 ook een vergelijkbaar aantal nagestreefd.

10. Bent u het met de fractie van 50PLUS eens, dat de CEO van LVNL verwijtbaar is? Ook de huidige CEO die na de wisseling van de wacht heeft verzuimd om terstond na zijn aantreden de betrokken overheden over de huidige situatie te informeren?

Wij zijn met u eens dat het niet verkrijgen van duidelijkheid over aansluiting op de hogere luchthaven zeer ongewenst en vervelend is. Wij kunnen geen uitspraak doen over verwijtbaarheid aangezien er geen juridische overeenkomsten tussen alle partijen gesloten zijn aan de Alders tafel. Alle partijen hebben uitgesproken zich in te zullen spannen voor dossiers waar zij verantwoordelijkheid voor dragen maar alle partijen zijn ook afhankelijk van externe factoren, complexiteit en samenhang van dossiers. Het is aan het verantwoordelijk Ministerie van IenM en de Tweede Kamer om uitspraak over inzet van rijkszijde te doen.