

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

3317

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de verloren 13.000 banen door inkrimping Schiphol* (ingezonden 19 juni 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 augustus 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het nieuws dat de inkrimping van Schiphol in november 2024 ruim 13.000 banen gaat kosten en 2 miljard euro aan toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie¹?

Antwoord 1

Ja, het SEO-rapport en de berichtgeving daarover in het Parool is bekend.

Vraag 2

Hoe gaat de verloren 2 miljard euro aan toegevoegde waarde worden opgevangen?

Antwoord 2

In het SEO-onderzoek staan de effecten op de werkgelegenheid in het Schipholcluster en toeleverende sectoren centraal. De werkgelegenheidseffecten zijn bepaald met het SEO-arbeidsmarktmodel. Het model vertaalt de werkgelegenheidseffecten ook naar effecten op de toegevoegde waarde. Het onderzoek becijfert dat er door het Hoofdlijnenbesluit Schiphol² gemiddeld 13.100 à 13.300 mensen minder werkzaam kunnen zijn in het Schipholcluster en bij toeleveranciers. Hierdoor wordt 2,0 à 2,1 miljard euro minder productie (toegevoegde waarde) gegenereerd.

Aan de andere kant laat SEO ook zien dat, als er minder mensen werken bij het Schipholcluster, een deel van het personeel elders aan de slag gaat. Daardoor zijn de netto effecten (op de gehele Nederlandse economie) aanzienlijk kleiner dan de bruto effecten. Het verlies aan toegevoegde waarde wordt opgevangen doordat mensen elders aan de slag gaan.

¹ Website Parool, «13.000 banen verdwijnen als kabinet plannen voor krimp Schiphol doorzet», 12 juni 2023 (<https://www.parool.nl/amsterdam/13-000-banen-verdwijnen-als-kabinet-plannen-voor-krimp-schiphol-doorzet--b85d3d16/>).

² Kamerstuk 29 665, nr. 432.

Vraag 3

Wat wordt er gedaan voor de 13.000 werknemers die volgend jaar hun baan kwijtraken?

Vraag 4

Wordt er een omscholingsfonds opgericht om ervoor te zorgen dat zij gemakkelijker een nieuwe baan kunnen vinden? Zal dit soepeler verlopen dan bij de omscholing van het personeel in de steenkolensector³?

Antwoord 3 en 4

In de aanloop naar het Hoofdlijnenbesluit is onderzoek gedaan naar de brede, maatschappelijke effecten van een afname van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. Hierbij is gekeken naar de netto werkgelegenheidseffecten. Een consortium onder leiding van PwC heeft geconcludeerd dat er een klein negatief effect op de netto werkgelegenheid kan zijn indien er sprake is van frictie op de arbeidsmarkt.⁴

SEO verwacht dat bij een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen er initieel 1400 tot 5400 mensen werkloos worden, afhankelijk van de economische omstandigheden. Net als PwC verwacht SEO dat nagenoeg iedereen die initieel zijn baan verliest, opnieuw een baan vindt. De werkloosheidsduur is gemiddeld zes maanden. Dit wordt ook bevestigd in de (openbare) onderzoeken, uitgevoerd door onder andere Decisio onderliggend aan het consultatiedocument van de Balanced Approach-procedure. Hierin wordt een vergelijkbare conclusie getrokken.⁵

Op basis van deze drie onderzoeken is de verwachting van het ministerie dat het netto effect van het Hoofdlijnenbesluit beperkt is van omvang en dat in de huidige krappe arbeidsmarkt mensen snel een andere baan vinden. Het is aan werkgevers en werknemers om goede afspraken te maken over de ondersteuning hierin. In de volgende voortgangsbrieven zal de Kamer op de hoogte worden gehouden over de inspanningen van het Ministerie en de werkgevers op Schiphol om de negatieve werkgelegenheidseffecten van het Hoofdlijnenbesluit zoveel mogelijk te beperken. Dit is conform de toezegging aan het lid Alkaya (SP) zoals gedaan in het Commissiedebat van 27 juni jl.

Vraag 5

Waarom wordt er geen werk gemaakt van de uitbereiding van Lelystad Airport voor groot vliegverkeer? Hoeveel van het personeel dat in november 2024 dreigt te worden ontslagen, zou bij de uitbereiding voor groot vliegverkeer op Lelystad Airport aan het werk kunnen?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 kan niet eerder dan medio 2024 een besluit worden genomen over de opening van Lelystad Airport⁶. Hiervoor dient Lelystad Airport te beschikken over een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming en moet er een oplossing worden gevonden voor de laagvliegroutes.

Vraag 6

Bent u bekend met de melding van de topman van vliegtuigmaatschappij EasyJet dat er bij een inkrimping van het aantal vliegtuigen grotere vliegtuigen worden ingezet⁷? Hoe verhoudt dit zich met het doel om de geluidsoverlast en uitstoot te verminderen?

³ Website Rijnmond, «Oproep aan klimaatminister Jetten: meer aandacht voor behoud werk personeel steenkolensector», 12 juni 2023 (<https://www.rijnmond.nl/nieuws/1682710/oproep-aan-klimaatminister-jetten-meer-aandacht-voor-behoud-werk-personeel-steenkolensector>).

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 432 – bijlage 1.

⁵ Consultatiedocument Balanced approach; Annex B: Decisio, Measuring the cost-effectiveness of noise mitigating measures for Schiphol Airport, March 2023. (Overheid.nl | Consultatie Balanced Approach Schiphol (internetconsultatie.nl)).

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 420.

⁷ Website Algemeen Dagblad, «Easyjettopman fel over krimpplannen Schiphol: «Zullen ons er met hand en tand tegen verzetten»», 8 juni 2023 (<https://www.ad.nl/economie/easyjettopman-fel-over-krimpplannen-schiphol-zullen-ons-er-met-hand-en-tand-tegen-verzetten~a9c06024/>).

Antwoord 6

De berichtgeving van het AD is bekend. Op dit moment worden verschillende maatregelen die de hinder op Schiphol reduceren in kaart gebracht. Op basis van de reacties op de in het consultatiedocument voorgestelde maatregelen, inclusief eventuele alternatieve maatregelen wordt een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen bekeken, evenals andere maatregelen om het geïdentificeerde geluidsdoel te halen. In de analyses daartoe wordt ook rekening gehouden met de impact van verandering in de vloot door een beperking van de capaciteit.

Vraag 7

Waarom kiest u voor de inkrimping van het aantal vluchten en niet voor innovatie, waardoor de geluidsoverlast en uitstoot daadwerkelijk vermindert?

Antwoord 7

Zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol geschetst werkt het kabinet aan een betere balans tussen Schiphol en de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Hiervoor is een forse reductie van geluid nodig. Op korte termijn is innovatie in de vorm van vlootvernieuwing geen alternatief. Op dit moment wordt gekeken naar alle verschillende maatregelen die de hinder op Schiphol reduceren. Daarbij wordt gekeken naar reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en andere maatregelen om het geluidsdoel te halen. Ook andere maatregelen, waaronder isolatie, leiden niet tot een toereikend effect op korte termijn. Ook voor de toekomst, onder het normenstelsel waar de komende vijf jaar aan wordt gewerkt, staat voorop dat een gedeelte van de geluidswinst blijvend ten goede moet komen van de omgeving.

Vraag 8

Heeft u de bereidheid om de inkrimpingsplannen, die dus tot massaontslag leiden, alsnog per direct te prullemanderen? Zo neen, waarom kiest u ervoor om duizenden mensen de bijstand in te jagen?

Antwoord 8

Het kabinet blijft werken aan een betere balans tussen het belang van een internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Op basis van meerdere onderzoeken is het niet de verwachting van het ministerie dat er duizenden mensen de bijstand in worden gejaagd (zie onderbouwing antwoord 2 en 3).