

Ruimtelijk Economische Visie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland

Ruimtelijk Economische Visie Zuidelijk en Oostelijk Flevoland

1. Inleiding

Op 8 september 2008 hebben GS aan Ecorys opdracht gegeven de potentiële synergie tussen de Schaalsprong van Almere en de mogelijke ontwikkeling van Luchthaven Lelystad in beeld te brengen alsmede de ruimtelijk economische consequenties hiervan voor Zuidelijk en Oostelijk Flevoland in termen van werkgelegenheid en werklocaties. Het onderzoek is ambtelijk begeleid door de gemeenten en de KVK, onder leiding van de provincie.

Op 7 april 2009 is het eindrapport verschenen. Eind mei 2009 heeft de provincie hierover bestuurlijk overleg afgerond met de gemeenten Lelystad, Almere, Dronten en Zeewolde.

De onderzoeksuitkomsten spitsen zich toe enerzijds op de te verwachten toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven en de daarmee veronderstelde, direct dan wel indirect verbonden werkgelegenheid en anderzijds op de vraag/aanbodontwikkeling ten aanzien van werklocaties in Zuidelijk en Oostelijk Flevoland.

2. Ontwikkeling vraag/aanbod bedrijventerrein:

De ontwikkeling van vraag en aanbod op het gebied van bedrijventerreinen in Flevoland is van dien aard dat, nog los van het in voorbereiding zijnde Convenant Rijk/IPO/VNG inzake bedrijventerreinen, een bovenlokale en zwaarder aangezette provinciale regie noodzakelijk wordt om te voorkomen dat mogelijk optredende overschotsituaties in Flevoland tot ongewenste nevengevolgen gaan leiden. Voor de middellange termijn worden in de vier betrokken gemeenten Lelystad, Zeewolde en Dronten en Almere overschotten aan gemengde en industriële bedrijventerreinen verwacht. Voor Almere geldt dit overigens in veel mindere mate. Vanaf 2020 en 2030 gaan in Almere zelfs tekorten ontstaan aan logistiek en hoogwaardig terrein. Men kan vraagtekens zetten bij de veronderstelling in het rapport dat tekorten in Almere inwisselbaar zijn tegen locaties elders in Flevoland (waaronder de OMALA locatie nabij Luchthaven Lelystad). Immers, de gemiddelde afstand waarover bedrijven zich verplaatsen is gering (onderzoek Ruimtelijk Plan Bureau - RPB). Zie ook volgende paragraaf. Gelet echter op de kans dat A6/A27 niet zeer spoedig op de markt komt (waarschijnlijk vergt dit nog een aantal jaren) en de mogelijkheid in dit stadium om de OMALA locatie en de A6/A27 locatie als elkaar aanvullend te programmeren, kan gedacht worden aan een model waarbij deze terreinen elkaar in de tijd gezien beurtelings afwisselen en aanvullen qua segmentering. Op deze plaats dient benadrukt te worden de bovengemeentelijke rol die de beide bedrijventerreinen spelen in de optiek van het provinciaal ruimtelijk economische beleid (Omgevingsplan Flevoland).

In het rapport wordt tevens geconstateerd dat de Flevolandse gemeenten in de acquisitie en de planning van bedrijventerreinen op veelal dezelfde doelcategorieën mikken. Ook dit vormt een aandachtspunt in de provinciale regie. Vissen in dezelfde vijver werpt zelden goede vruchten af. Voor genoemde provinciale regie is het bestaande instrumentarium (Visie Werklocaties in combinatie met de Gemeentelijke Vestigings Visies - GVV's) en het overlegplatform Portefeuillehoudersberaad EZ als basis in beginsel bruikbaar, met dien verstande dat de Visie in de toekomst niet vrijblijvend maar stringent kaderstellend zal zijn.

De uitkomsten van deze Ruimtelijk Economische Verkenning indiceren dat de aan de Visie Werklocaties (als provinciaal sturingskader) ten grondslag liggende gegevens op korte termijn geactualiseerd moeten worden. In het hiervoor genoemde bestuurlijk overleg van de provincie met de gemeenten is uitgesproken dat naast de OMALA- en de A6/A27 locaties geen nieuwe terreinen aangelegd zullen worden tenzij deze reeds door middel van een goedgekeurd bestemmingsplan vastgelegd zijn. Overigens hebben we in Flevoland wél te maken met een sterke dynamiek die in de toekomst nog verder aangejaagd kan worden door de aanleg van de Hanzelijn en de N23. Deze belangrijke infrastructurele elementen kunnen op termijn nadere accenten met zich meebrengen. Daarom is het verstandig om regelmatig de vinger aan de pols te houden (zie 5: standpunt GS).

3. Ontwikkeling luchthaven:

Het rapport van Ecorys geeft feitelijk een waardevolle waarschuwing af tegen al te hoog gespannen verwachtingen omtrent het directe en indirecte werkgelegenheidsperspectief van de luchthaven Lelystad. Dit perspectief ligt overigens nog wel binnen de bandbreedte van de uitkomsten van eerder uitgevoerde studies. Met het oog op het maximaliseren van het economische effect van de luchthaven definieert de provincie een actieve rol op het gebied van acquisitie, marketing en andere beïnvloedingsmogelijkheden. In het rapport wordt daartoe een aantal mogelijkheden aangereikt.

In de optiek van het eindrapport ligt de te verwachten werkgelegenheidsontwikkeling op de luchthaven lager dan het beeld dat tot voor kort breed bestond op dit punt: De directe werkgelegenheid (op de luchthaven) blijft volgens het rapport binnen de grenzen van de PKB beperkt tot maximaal 800 arbeidsplaatsen, terwijl de indirecte achterwaartse werkgelegenheid (toeleverende bedrijvigheid) op maximaal 200 uitkomt en de indirecte voorwaartse werkgelegenheid (uitstralingseffecten) volgens het rapport gering tot nihil is. Het is van belang op te merken dat deze werkgelegenheidseffecten zijn gebaseerd op een ontwikkeling van luchthaven Lelystad op basis van gedeeltelijke verplaatsing van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad, waarbij een groot deel van de werkgelegenheid op Schiphol achterblijft. Vakantievluchten leveren zowel direct als indirect naar verhouding de minste arbeidsplaatsen op.

In het onderzoek van Ecorys wordt er terecht op gewezen dat de werkgelegenheidseffecten van de luchthaven groter zullen zijn naarmate het bestemmingennetwerk meer tegemoet komt aan de vraag van het bedrijfsleven. Hoe meer zakenreizigers per vlucht, hoe meer werkgelegenheid. Onderzoeken uit het verleden indiceerden een aantal van gemiddeld 800 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers. Let wel: gemiddeld. Ook uit eerder onderzoek komt naar voren dat er ook luchthavens zijn die (veel) lager scoren. Het rapport van Ecorys geeft aan waarom er afwijkingen kunnen zijn tussen de destijds uitgevoerde studies (van SEO en Buck): oudere data, nieuwe ontwikkelingen (automatisering ticketing, bagageafhandeling) en niet in de laatste plaats uitplaatsing door Schiphol van vooral charterverkeer.

De werkelijke werkgelegenheidseffecten zullen te zijner tijd weliswaar alleen op basis van een daadwerkelijke uitbreiding van de luchthaven gemeten kunnen worden, maar waarschijnlijk zullen deze liggen tussen de lage schatting van dit onderzoek en de hogere schatting van de andere onderzoeken, dus tussen de 1000 van Ecorys en 2000, mogelijk uitlopend naar 4000, op basis van eerdere onderzoeken. Een en ander is niet alleen afhankelijk van de wijze waarop de luchthaven wordt ingevuld, maar ook van de wijze waarop de regio en de rijksoverheid inspeelt op de uitbreiding van de luchthaven. Dan gaat het niet alleen om bijvoorbeeld het zorgen voor een goede landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven, maar ook om het via gezamenlijk acquisitie werven en accommoderen van luchthavengebonden en georiënteerde bedrijven en instellingen.

Er dient te worden opgemerkt dat het onderzoek van Ecorys, op basis van een MKBA studie door Decisio, aangeeft dat de maatschappelijke baten van een luchthavenontwikkeling binnen de PKB voor Flevoland hoger zijn dan de lasten. De betekenis van de luchthaven komt daarnaast tot uitdrukking in het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid en van het imago van Flevoland, afhankelijk van de kwaliteit van het luchthavenproduct (bestemmingennetwerk en diversiteit aan functies). Bovendien wordt Lelystad mede door de ontwikkeling van luchthaven Lelystad sterker verankerd in de Metropoolregio Amsterdam.

Het rapport geeft aan dat het ruimtelijk economische profiel van Flevoland en de ontwikkeling van het luchtzijdige product zorgvuldig op elkaar afgestemd dienen te worden en dat zij elkaar op die wijze kunnen versterken.

Vanuit de omgeving kan geprobeerd worden vraag naar luchthavencapaciteit te scheppen, bijvoorbeeld door het realiseren van luchtvaartpubliek aantrekkende voorzieningen en

internationaal georiënteerde bedrijven. Dat betekent voor het gebied Larserknoop / OMALA dat bij de planvorming en verdere invulling rekening dient te worden gehouden met een differentiatie naar meer of minder luchthavengebondenheid. Hierbij is het cruciaal dat voor de strook direct naast de luchthaven voldoende tijd wordt genomen om plek te bieden aan die bedrijven en instellingen voor wie de luchthaven belangrijk is en andersom voor die bedrijven en functies die als katalysator in de ontwikkeling van de luchthaven kunnen fungeren. De werkgelegenheidsontwikkeling kan in beginsel positief worden beïnvloed. Naast de functie van leisure gerelateerde luchthaven, zal ingezet dienen te worden op meer bestemmingen (en daarmee kans op meer zakelijke reizigers) en de vestiging van minstens één home carrier.

Dit zal een majeure inspanning vergen. Het Ecorys rapport geeft aan dat de sturingsmogelijkheden vanuit de nationale en regionale overheid ten aanzien van het bestemmingsaanbod of in te zetten vliegtuigtype zeer beperkt zijn, met name ook omdat de Schiphol Group als eigenaar primair de belangen van Schiphol in het oog zal blijven houden (zie blz. 17).

Enkele overwegingen ter afsluiting:

Luchthaven Lelystad vormt een belangrijke strategische ontwikkelingsmogelijkheid. Niet alleen vanuit het aspect werkgelegenheid bezien. Ook als imago-versterker en niet in de laatste plaats als richt- en zwaartepunt voor nieuwe infrastructuur (denk aan OV-SAAL). Een luchthaven bij Lelystad die economische dynamiek vertoont in een mate die relevant is voor de Metropool Regio Amsterdam (MRA) doet de grens van het MRA-gebied tot en met Lelystad verleggen én geeft Almere economische dynamiek "in de rug", hetgeen Almere nodig zal hebben bij de uitvoering van de "Schaalsprong" met de daarbij behorende 100.000 banen taakstelling. Bovendien zal hierdoor het rendement toenemen van de reeds aangelegde infrastructuur (Flevolijn, Hanzelijn, A6, N23 en de vaarverbinding Amsterdam - Lemmer).

Van belang bij dit alles is wat Schiphol zelf en het rijk van plan zijn te gaan doen. Vanaf 2000 is sprake van een afvlakkende groei van Schiphol, zo geeft het rapport van Ecorys aan. En tenslotte zullen er de komende decennia vliegtuigen met stillere motoren op de markt komen die Schiphol in staat zullen stellen meer vliegbewegingen binnen de bestaande geluidruimte te accommoderen. Ook dát zal de bereidheid van Schiphol om in Lelystad te investeren niet direct doen toenemen. Belangrijke vraag is dan ook wat het rijk in deze situatie gaat doen en wat de provincie richting rijk kan en zal gaan ondernemen. Naar verwachting zal het rijk voor Schiphol voor de lange termijn geen structureel vast plafond vaststellen betreffende het aantal vliegbewegingen en zal luchthaven Lelystad het vooral moeten hebben van het aanbieden van een luchtvaartproduct dat complementair is aan Schiphol met ruimte voor autonome ontwikkeling.

4. Bedrijventerreinen A6/A27 en OMALA locatie:

Ecorys stelt in haar rapport dat slechts geringe effecten van de luchtvaartactiviteiten op de aangrenzende OMALA locatie mogen worden verwacht. Vanuit het Speerpunt Luchthaven wordt terecht de kanttekening geplaatst dat dit mede samenhangt met de door Ecorys ingeschatte geringe werkgelegenheidseffecten van de luchthaven. De conclusie van Ecorys op dit punt wordt echter wél bevestigd door een (door Ecorys/Stratagem uitgevoerde) vergelijking met andere luchthavens binnen en buiten Nederland. Er blijkt nauwelijks sprake te zijn van een relatie tussen luchthaven en de bedrijvigheid op de aanpalende bedrijventerreinen. De reden van vestiging van bedrijven is bijna nooit de nabijheid van de luchthaven. Daarmee zullen ook de verwachtingen ten aanzien van de fasering van de aanpalende bedrijventerreinlocatie "OMALA" enigermate neerwaarts bijgesteld moeten worden. Dat neemt niet weg dat waar de luchthaven Lelystad goed ontsloten is, dat op zich een reden kan zijn voor bedrijven om zich in de nabijheid daarvan te vestigen zodra de mogelijkheid hiervoor geschapen is.

Een andere reden waarom op dit moment enige terughoudendheid betracht dient te worden met betrekking tot de OMALA locatie is het ontbreken van de noodzakelijke helderheid van de zijde van Almere inzake haar bedrijventerreinenperspectief in het kader van de "100.000". Momenteel is het Bureau Buiten bezig met het opstellen van een Visie Werklocaties Almere (GVV). Het College van BenW zal zich hier eerst over moeten uitspreken. En tenslotte is, nadat helderheid hierover is verkregen, het noodzakelijk het uitgifteperspectief ten aanzien van de gronden op de OMALA locatie scherp en realistisch in beeld te brengen teneinde te voorkomen dat gemeenten en mogelijk

provincie (dat laatste afhankelijk van de keuze wel of niet deel te blijven nemen aan OMALA op basis van het nog vast te stellen businessplan) zich in de toekomst een onverantwoorde rentelast op de schouders gaan halen.

Bij dit alles zal men wél rekening moeten blijven houden met de komst van luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Daarom zal, zoals eerder al werd aangegeven, minstens een strategisch gelegen zone op de OMALA locatie gereserveerd moeten blijven voor dit doel.

In het rapport van Ecorys wordt ingegaan op de synergie van Schaalsprong en luchthavenontwikkeling, zich toespitsend op de vraag of eerst het terrein A6/A27 (dan wel een daarmee vergelijkbaar terrein in Almere) dan wel de OMALA locatie naast Luchthaven Lelystad ontwikkeld moet worden. Beide zijn van een bovengemeentelijke betekenis (Omgevingsplan Flevoland).

De opstellers zetten allereerst op de OMALA locatie in.

Onzes inziens is dat voor de korte termijn een reële optie wanneer A6/A27 niet snel opgestart kan worden, maar overigens in het licht van het voorgaande niet geheel logisch. Immers, de Luchthaven biedt niet veel zicht op meer, daarmee verbonden bedrijvigheid in de nabijheid, zoals door Ecorys werd aangegeven. Dus zal OMALA het vooral moeten hebben van verplaatsende bedrijvigheid binnen Lelystad en doorschuivende bedrijvigheid vanuit Almere en andere kernen in de nabijheid.

Voorts ligt de OMALA locatie ligt buiten het directe oriëntatiebereik van dié bedrijven die zich vanuit de Noordvleugel willen verplaatsen en voor wie het afstandcriterium een bepalende factor is, zoals blijkt uit recent onderzoek van het RPB ("Verhuizingen van bedrijven en groei van de werkgelegenheid"). Het risico bestaat eruit dat verplaatsende bedrijven die niet gemakkelijk aan een locatie in Almere geholpen kunnen worden, Flevoland überhaupt links laten liggen. Dit zou de werkgelegenheidsdoelstelling van Almere en de provincie kunnen schaden.

Om die reden lijkt het verstandig om enerzijds in het kader van de Schaalsprong Almere vól in te blijven zetten op de ontwikkeling van voldoende, strategisch gelegen en goed ontsloten bedrijventerrein in Almere (maar nogmaals, de besluitvorming van Almere op dit punt zal afgewacht moeten worden!) en anderzijds tegelijkertijd te beginnen met een eerste ontwikkeling van de OMALA locatie voor die bedrijven voor wie de aanwezigheid van een luchthaven een pré vormt en voor bedrijven die in Lelystad uit hun jasje groeien, dan wel voor bedrijven die door willen schuiven van elders naar Lelystad. Verwacht wordt dat op termijn de beschikbaarheid van een groeiende beroepsbevolking met name in Almere en Lelystad, Flevoland comparatieve vestigingsvoordelen zal bezorgen in vergelijking met andere regio's, waardoor wellicht ook het aantal bedrijfsverplaatsingen naar Flevoland zal kunnen toenemen.

Dus geen óf/óf maar én/én.

Daarbij is het dan wel noodzakelijk te waken voor overprogrammering c.q. een verder uitdijend overschot aan werklocaties. Op de kortst mogelijke termijn moet daartoe een detailplanning ontwikkeld worden voor A76/A27 en OMALA met, zoals gezegd, een goed onderling afgestemde segmentering en fasering en met een geconditioneerd alterneren tussen beide locaties als onderliggend principe. De locatie A6/A27 wordt (overigens in een veel geringere mate dan destijds in het Masterplan A6/A27) in het ambtelijke concept van de Structuurvisie Almere gereserveerd. Opgemerkt moet worden dat het nu opstellen van een detailplanning A6/A27 noodzaakt tot afstemming tussen Almere en Zeewolde vanwege het feit dat een groot deel van de locatie deel uitmaakt van het grondgebied van de gemeente Zeewolde.

5. Standpunt GS:

- Gedeputeerde Staten zijn van mening dat, waar thans het aantal geprognoseerde arbeidsplaatsen varieert van minimaal 1000 tot 2000 - 4000, het werkgelegenheidseffect van de luchthaven moet worden gemaximaliseerd via een majeure en breed geschakeerde inspanning en overwogen daartoe een nader te bepalen fors en intensief maatregelenpakket, deels bestaande uit voorstellen, aangereikt via de eindrapportage van Ecorys. Daar waar zich een minder gunstig werkgelegenheidsperspectief aftekent in de optiek van Ecorys, past de opmerking dat de geprognoseerde lage werkgelegenheidseffecten voor de luchthaven in de praktijk voor Flevoland hoger kunnen uitvallen mits de bestemmingen waarop gevlogen kan worden, gunstig beïnvloed kunnen worden met het oog op zakenvluchten. Ook het binnenhalen van een luchtvaartmaatschappij als home carrier werkt versterkend op de economische structuur. De provincie en de gemeente Lelystad werken in het kader van de Alderstafel Lelystad aan de

uitwerking van de ontwikkeling van de luchthaven binnen de grenzen van de PKB. De uitbreidingsprocedure daarvoor loopt op dit moment en er wordt alles aan gedaan om deze in oktober 2009 af te ronden. Er worden gesprekken gevoerd met luchtvaartmaatschappijen met als doel af te tasten op welke wijze een bestemmingsnetwerk kan worden ontwikkeld dat zo goed mogelijk tegemoet komt aan de vraag vanuit de regio. Uiteindelijk doel is met de eigenaar Schiphol Group te komen tot een invulling waarvan een zo hoog mogelijk regionaal economisch effect uitgaat.

- Gedeputeerde Staten opteren voor een krachtige, maar in het licht van de geprognosticeerde werkgelegenheidsontwikkeling realistische, ontwikkeling van bedrijventerreinen in Almere én een opstart van de OMALA-locatie. Hierbij zal de in voorbereiding zijnde Visie Werklocaties van Almere mede input leveren.

- De uitvoering van het maatregelen pakket zal elke twee jaar worden geëvalueerd teneinde de koers tussentijds te kunnen bijstellen.

- Bij de planning en invulling van Larserknoop / OMALA dient rekening gehouden met een differentiatie naar meer of minder luchthavengebondenheid. Hierbij is het cruciaal dat voor de strook direct naast de luchthaven voldoende tijd wordt genomen om plek te bieden aan die bedrijven en instellingen voor wie de luchthaven belangrijk is en andersom voor die bedrijven en functies die als katalysator in de ontwikkeling van de luchthaven kunnen fungeren. Door een goede afstemming van het luchtzijdige product van de luchthaven aan de vraag van de omgeving kan worden voldaan wat betreft bestemmingsnetwerk en bijbehorende functies.

- Gedeputeerde Staten zijn tevens van mening dat de zich aftekenende discrepantie tussen het plannen c.q. opleveren van bedrijventerreinen in Flevoland en de uitgifte daarvan (met name waar het de gemengde en industriële terreinen betreft) aanleiding geeft tot zorg en noodzaakt tot een verder gaande en strakke provinciale regie. In dat kader zal het nodig zijn om tot een actualisatie van de Visie Werklocaties te komen. De bestaande GVV's zullen hierbij betrokken worden. Het portefeuillehoudersberaad Economische Zaken zal hiertoe als klankbord gaan functioneren. Monitoren van planning en uitgifte worden vast agendapunt. In principe zullen geen nieuwe terreinen worden voorbereid tenzij deze reeds gedekt zijn door een goedgekeurd en vastgesteld bestemmingsplan.

6. Tenslotte:

- Het provinciaal economische beleid richt zich zowel op het aantrekken van thans buiten Flevoland gevestigde als op versterking van de reeds in Flevoland gevestigde bedrijven en ondersteuning van startende bedrijven. Daarom is het nodig (her)vestigingsmogelijkheden te realiseren die enerzijds inspelen op het verplaatsingsgedrag van bedrijven en anderzijds op bedrijven die een bijzondere vestigingsplaats zoeken en voor wie afstand niet het enige bepalende criterium is.

- Aan het daadwerkelijk ontwikkelen van de OMALA locatie dient een scherp en helder uitgifteperspectief, mede in relatie tot de A6/A27 locatie, ten grondslag te liggen, teneinde te voorkomen dat overheden grote renterisico's gaan lopen.

- Een surplus aan bedrijventerrein kan negatief resulteren in prijsdumpingeffecten, ongezonde concurrentie tussen gemeenten, minder hoge eisen aan het ontwerp van bedrijfsgebouwen, verrommeling en herstructurering (doordat bedrijven gemakkelijker een oude vestigingsplek voor een nieuwe stek kunnen inwisselen). De provincie kan als enige pro-actief ingrijpen en zal dat ook doen conform het bepaalde in het nog in 2009 af te sluiten Convenant Rijk/IPO/VNG inzake planning en herstructurering bedrijventerreinen.

- Het rapport levert inzake de ontwikkeling van bedrijventerreinen een reëel beeld op. Dit wordt in negatieve zin nog verder beïnvloed door de huidige economische neergang. Het is zaak om op basis hiervan het provinciale beleid aan te passen. Dat vraagt strategisch en helder opereren en een zorgvuldige communicatie richting overheden en andere stakeholders, waaronder het bedrijfsleven.

Bijlage

Ruimtelijk-economische visie Oostelijk en Zuidelijk Flevoland

Eindrapport



Opdrachtgever: Provincie Flevoland

ECORYS Nederland BV
i.s.m. STRATAGEM GROUP

Rotterdam, 6 april 2009

ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Regio, Strategie &
Ondernemerschap
T 010 453 87 99
F 010 453 86 50

Inhoudsopgave

Samenvatting en aanbevelingen	5
1 Inleiding	14
1.1 Aanleiding	14
1.2 Vraagstelling	14
1.3 Aanpak	15
1.4 Leeswijzer	16
2 Ontwikkeling Lelystad Airport en Larserpoort	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Achtergrond: markt, beleid en betrokken partijen	17
2.3 Ontwikkelingsmogelijkheden Luchthaven Lelystad	21
2.3.1 Opmerkingen bij varianten	22
2.3.2 Maatschappelijke kosten en baten van de varianten	24
2.3.3 Regionale effecten	28
2.4 Ontwikkelingsmogelijkheden Larserpoort vanuit de luchtvaart	34
2.5 Beleid met betrekking tot de luchthaven	37
2.5.1 Beleid tot nu toe en bevindingen uit de studie	38
2.5.2 Toekomstig beleid	38
3 Ontwikkeling werklocaties	41
3.1 Flevoland	42
3.2 Almere	44
3.3 Lelystad	47
3.4 Zeewolde	49
3.5 Dronten	51
3.6 Concurrerende terreinen	53
3.6.1 Noordoostpolder	53
3.6.2 Urk	54
3.6.3 Overijssel (Noord)	54
3.6.4 Gelderland (Noord Veluwe)	55
3.6.5 Utrecht	55
3.6.6 Noord-Holland	55
3.6.7 Grondprijzen concurrerende terreinen	57
3.7 Conclusie	57
4 Vraag en aanbod confrontatie	59
4.1 Vergelijking prognoses op totalen	60
4.2 Ruimteaanbod	62

4.3 Ruimtevrage per sector	65
4.4 Confrontatie vraag en aanbod	68
4.5 Terreinen naar doelgroep	70
4.6 Conclusie & aanbevelingen	72
4.7 Beleid met betrekking tot ontwikkeling van werklocaties	74
4.7.1 Beleid tot nu toe en bevindingen uit de studie	74
4.7.2 Toekomstig beleid	75
Bijlage A	78
Inschatting KKBA effecten	78
Bijlage B	81
Buitenlandse bedrijventerreinen	81
Bijlage C	83
Toelichting prognosemodel analyse economische ontwikkeling	83
Bijlage D	85
Werkgelegenheidsprognoses naar bedrijfsklasse	85
Bijlage E	87
Terreinquotiënten	87
Bijlage F	88
Toedeling van sectoren	88

Samenvatting en aanbevelingen

Inleiding

In de provincie Flevoland doet zich op dit ogenblik een groot aantal interessante ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor. Met name in Almere en Lelystad worden belangrijke beleids- en investeringsbeslissingen voorbereid die de ruimtelijke inrichting van die steden en hun economische ontwikkeling voor de nabije toekomst zullen bepalen. Eén van die belangrijke dossiers betreft de toekomst van de luchthaven Lelystad en de daaraan gekoppelde uitbreiding van het bedrijventerrein Larserpoort (OMALA). Een tweede belangrijke beleidsopgave betreft de Schaalsprong Almere die tot nieuwe ontwikkelingen leidt op het gebied van wonen en werken in deze stad en de directe omgeving. Eén en ander heeft gevolgen voor de plannen voor bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland die in de gemeenten worden ontwikkeld of voorbereid. Daarom heeft de provincie Flevoland ECORYS gevraagd een ruimtelijk-economische visie op te stellen voor deze onderwerpen. Daarbij stonden de volgende onderzoeksvragen centraal:

- 1) *Wat zijn de effecten van verschillende varianten in vlootsamenstelling en de gevolgen daarvan voor de inrichting van het luchthaventerrein, de omliggende infrastructuur en de economie van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Hoe kan je dit beïnvloeden of is dat een gegeven?*
- 2) *Wat zijn de gevolgen, van de ontwikkeling van de luchthaven en het bedrijventerrein Larserpoort, voor de segmentering en fasering van bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland?*
- 3) *Welke synergie kan gerealiseerd worden tussen de schaalsprong Almere en de ontwikkelingen in Lelystad als het gaat om de ontwikkeling van de as Schiphol – Almere – Lelystad?*
- 4) *Welke bestuurlijke en beleidsmatige rol van de provincie is gewenst en welke instrumenten kunnen daarvoor het best worden ingezet?*

Luchtvaart en luchthaven

In eerste instantie zijn de effecten van de luchtvaart- en luchthavenontwikkeling bekeken. Daartoe zijn vijf mogelijke ontwikkelingsvarianten voor Lelystad Airport tot 2020 onderzocht die mede gebaseerd zijn op de Quick Scan MKBA die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van de zogenoemde Alderstafel heeft laten uitvoeren. In onderstaande tabel zijn de kwantitatieve uitkomsten samengevat.

Kwantitatieve uitkomsten vijf ontwikkelingsvarianten

Variant	Passagiers bewegingen (000)	Vliegtuig beweging en B737NG/A320	NPV Saldo MKBA nationaal (EUR mln)	NPV Saldo Regionaal (EUR mln)	Werkgelegenheid		
					Direct	Indirect	
						Achterwaarts	Voorwaarts
1	500	0	155	0.1	150	40	0
2	1.000-1.500	5.000	95	0.4	300	100	0
3	2.000-2.500	20.000	510	0.5	800	200	0
4	4.700	35.000	1.360	-19.4	1.500	400	+?
5	11.200	70.000	2.860	-44.3	3.600	800	+?

De verschillende onderzochte varianten kunnen als volgt worden toegelicht:

Variant 1: Huidige baanlengte, vlootmix als in de huidige aanvraag voor aanwijzing, waarbij de Boeing 737NG/Airbus jets vervangen zijn door vliegtuigen die wel op de 1250 meter baan passen (Fokker 70, AVRO RJ e.d).

Variant 2: Verlengde baan (2100 meter), vlootmix als in de huidige aanvraag tot aanwijzing.

Variant 3: Verlengde baan (2100 meter), vlootmix van Boeing 737 NG en A320 familie waarmee de aangevraagde geluidsruimte wordt vol gevlogen.

Variant 4: Verlengde baan (2100 meter), met 35.000 vliegtuigbewegingen Boeing 737 NG/A320 familie (Alders variant waarbij de uitgeplaatste vluchten van Schiphol over Luchthaven Lelystad en Eindhoven Airport worden verdeeld).

Variant 5: Verlengde baan (2100 meter), met 70.000 vliegtuigbewegingen Boeing 737 NG/A320 familie (Alders variant waarbij de uitgeplaatste vluchten van Schiphol geheel op Luchthaven Lelystad worden geaccommodeerd).

Bij het vergelijken van de uitkomsten is het van belang te onderkennen dat de varianten 4 en 5 afhankelijk zijn van groei ontwikkelingen op Schiphol. Deze groei stagneert de komende jaren en de vooruitzichten zijn niet zodanig dat groei in het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol de komende paar jaar waarschijnlijk is. Welke conclusies kunnen nu worden getrokken over de effecten van de verschillende varianten en de wijze waarop deze invloed hebben op de ontwikkeling van de regio:

- De effecten op nationaal niveau bij hogere verkeersvolumes zijn sterk positief en rechtvaardigen de investeringen nodig voor de hoge groeivarianten, de regionale effecten zijn bij hoge verkeersvolumes negatief.
- De lage verkeersvolumes (varianten 1 tot en met 3) zijn relatief bescheiden positief op nationaal en regionaal niveau.
- De grootste effecten bestaan uit beperkingen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling.
- Werkgelegenheidseffecten zijn grotendeels direct aan luchtvaart gerelateerd. Indirecte effecten bestaan niet of treden vooral op in gebieden 30-50 kilometer van de luchthaven (omgeving Almere/Amsterdam).

- De hindereffecten buitengebied, alsmede de overlap van toekomstige woningbouwlocaties en geluidscontouren zijn voor de varianten 4 en 5 nog onvoldoende in kaart gebracht.

Handelingsperspectief provincie op het gebied van luchtvaart en luchthaven

Op basis van deze conclusies adviseren wij de provincie haar inspanningen te richten op het zo snel mogelijk realiseren van de regionale luchthaven. Daartoe delen wij de beleidsopties voor de provincie op naar drie categorieën: korte termijn, middellange en lange termijn. Deze opties hangen nauw met elkaar samen. Daarbij staat het op korte termijn realiseren (2010) van bestaande beleidsvoornemens centraal. Naast het meer en intensiever betrekken van bestaande partijen (Provincie, Gemeente Lelystad, Schiphol Group) op en rond de luchthaven, dient ook het Rijk een concrete rol te spelen, indien de nationale betekenis van Lelystad Airport serieus genomen wordt. De regionale Alderstafel biedt de Provincie Flevoland op korte termijn mogelijkheden de hier geformuleerde visie aan de orde te stellen en resultaten te boeken. Daarnaast dienen Almere en Air France-KLM ook bij de luchthavenontwikkeling te worden betrokken. Ook biedt de opvolger van de Commissie 21 (Commissie Regionaal Overleg) de provincie de mogelijkheid invloed uit te oefenen.

Het devies voor het provinciaal beleid op korte termijn is het operationaliseren van Lelystad als regionale luchthaven met de huidige baan en nieuwe aanwijzing (oktober 2009). Dit komt tegemoet aan de wens van het huidige bedrijfsleven in Flevoland om de regio met grote Europese steden te verbinden. Op korte termijn is het dan belangrijk luchtverkeersleiding en een aantal lijndiensten te realiseren, waarbij niet zozeer op vlootmix maar op bestemmingen een voorkeur wordt uitgesproken. Overigens zijn de mogelijkheden voor sturing in de Europese luchtvaartmarkt minimaal. Dit leidt tot de volgende beleidspunten:

- Om de korte termijn doelstellingen te bereiken zal allereerst de nieuwe aanwijzing in oktober 2009 tot stand moeten worden gebracht. De rol van de provincie bij dit proces is beperkt.
- Het aanbieden van luchtverkeersleiding op Lelystad en luchtruim voor commerciële vluchten (IFR) van Lelystad in samenhang met Schiphol. Dit is belangrijk voor het aantrekken van lijndiensten met relatief kleine vliegtuigen op de huidige baan. Londen City Airport biedt een voorbeeld van een luchthaven met een zelfde baanlengte, waar lijndiensten en zakelijk klein vliegverkeer worden mogelijk gemaakt (Londen City is qua marktomvang natuurlijk niet met Lelystad te vergelijken). Een dergelijke operatie kan de vraag naar zakelijk vliegverkeer uit Flevoland en Noord Nederland accommoderen (zie ook studie Kamer van Koophandel Flevo-, Gooi- en Eemland, 2008).
- Het vinden van een samenlevingsmodel tussen commercieel verkeer (IFR) en overige vluchten general aviation (VFR).
- Het stimuleren van lijndiensten en bedrijvigheid die deze lijndiensten mogelijk maken door een actief acquisitiebeleid.
- Het betrekken van Air France/KLM en de Schiphol Group bij deze strategie.
- Het opzetten van de Commissie Regionaal Overleg Lelystad als plaatsvervanger van de huidige Commissie 28.

Het devies voor de middellange termijn is het inlossen van beloften door Schiphol Group. Om deze doelstelling op middellange termijn te realiseren, dienen onmiddellijk activiteiten gestart te worden. Voor de middellange termijn is uitwerking en implementatie van de convenantafspraken essentieel, waarbij Schiphol en mogelijk het Rijk verleid moeten worden anticyclisch in Lelystad Airport te investeren. Dit komt tot uitdrukking in de volgende beleidspunten:

- Schiphol en het Rijk stimuleren anti-cyclisch te investeren in de uitbreiding van de luchthaven (baanverlenging, nieuwe terminal) binnen het nu lopende aanwijzingsverzoek;
- Zelf investeren in landzijdige bereikbaarheid over de weg en spoor;
- Het betrekken van Schiphol Group/SADC bij de ontwikkeling van OMALA BV;
- Optimaliseren van vluchten binnen de nieuwe aanwijzing (2-2,5 mln. passagiersbewegingen), waarbij de luchtvaartmarkt bepalend is, maar met voldoende bestemmingen die belangrijk zijn voor de bedrijven in Flevoland;
- Het vinden van een oplossing voor de general aviation vluchten op Lelystad;
- Inbreng van korte en middellange termijn strategie bij de regionale Alderstafel;
- Het onderzoeken van mogelijkheden om groei buiten de grenzen van het nu lopende aanwijzingsverzoek (4,7 mln. passagiersbewegingen) op basis van nationaal belang te vertalen naar regionale betekenis of compensatie, zodat ook regionaal draagvlak voor dergelijke ontwikkelingen verkregen kan worden. Daarbij staat het realiseren van de gemaakte afspraken binnen het convenant op de eerste plaats, met name het realiseren van de gestelde werkgelegenheidsdoelstelling en de investering door de Schiphol Group.

Het devies voor de provinciale strategie voor beleid op de lange termijn is: compenseren. Er moet worden gezocht naar economische effecten en/of compensatie, indien de luchthaven groeit buiten de gebruiksruimte van de lopende aanwijzing. Eveneens moet afstemming worden bereikt over woningbouwlocaties onder toekomstige vliegroutes, waarbij het uitgangspunt is dat de vliegroutes stedelijk gebied vermijden. Op middellange en lange termijn (2020-2030) dient rekening gehouden te worden met technologische ontwikkelingen zoals stillere vliegtuigen en betere navigatiesystemen. De belangrijkste punten hierbij zijn:

- Het ontwikkelen van directe werkgelegenheid door het realiseren van een home base voor een luchtvaartmaatschappij;
- Het ontwikkelen van indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten door bestemmingenaanbod zoveel mogelijk af te stemmen op vraag van bestaand en toekomstig bedrijfsleven;
- Het stimuleren van clusters bedrijvigheid die een luchthaven belangrijk vinden voor hun bedrijfsvoering;
- Het zoeken naar werkgelegenheid in andere economische sectoren om de regionale negatieve effecten van de invulling van het nationaal belang op Lelystad Airport te compenseren.

Bedrijventerrein Larserpoort

Voor het bedrijventerrein Larserpoort (OMALA) hebben deze varianten van luchtvaart- en luchthavenontwikkelingen ook gevolgen. Om een beeld te krijgen van de mogelijke effecten is gekeken naar een aantal gelijksoortige initiatieven bij andere luchthavens in Europa. Wij hebben geen regionale luchthavens in West-Europa (Nederland, Engeland, Duitsland en België) kunnen identificeren waar ontwikkeling van bedrijfsterrainen direct naast de luchthaven op basis van groei van luchtvaartactiviteiten volledig of grotendeels heeft plaatsgevonden. De geplande ontwikkelingen op verschillende luchthavens zijn qua oppervlakte uit te geven hectares kleiner dan de plannen voor Larserpoort. Lelystad en Flevoland beantwoorden naar onze mening onvoldoende aan de randvoorwaarden voor vestiging van internationale logistieke centra. Science centres op of nabij luchthavens zijn niet of nauwelijks gevonden binnen Europa. Imago-effecten zijn nog niet aangetoond, wel kan verbetering van het ruimtelijk economisch profiel van een regio zorgen voor een verbeterde inbedding van de luchthaven in het economische krachtenveld. Op basis van ons onderzoek blijkt dat de eerder getrokken conclusie over de te verwachten voorwaartse indirecte economische effecten, namelijk dat deze beperkt zullen zijn, wordt bevestigd door de analyse van bedrijfsterrainen nabij regionale luchthavens. De consequentie is dat de ontwikkeling van OMALA vooral afhankelijk is van ontwikkelingen buiten de luchtvaart en luchthaven om.

Indien de luchthaven zich meer zelfstandig kan ontwikkelen, met name op het gebied van zakelijk verkeer en bestemmingen die aantrekkelijk zijn voor reizigers met zakelijk motief, dan kunnen de indirect voorwaartse effecten groter zijn dan nu in de QS MKBA worden ingeschat. Hiervoor is een grote en doelgerichte beleidsinzet nodig.

Segmentering en fasering van bedrijventerrainen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland in relatie tot de ontwikkelingen in omliggende gebieden

Wij hebben vervolgens het bereik van onze visie op de bedrijventerrainen verbreed tot het gehele gebied van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Ook is gekeken of er sprake is van 'intervening opportuniteiten' in de omliggende regio's als het gaat om bedrijventerrainen voor te verplaatsen bedrijven waarvoor ook Flevoland een mogelijke vestigingsplaats zou kunnen zijn. Die 'concurrentie' is nu vooral in Noord-Holland rond Amsterdam/Schiphol aanwezig. In andere omliggende gebieden is vooral sprake van een reservering voor lokaal te verplaatsen bedrijven of zijn afspraken gemaakt over een mogelijke overloop naar Flevoland (respectievelijk Noordwest-Veluwe en PLABEKA). In onze analyses, als benchmark op de Visie Werklocaties van de provincie, is wel duidelijk geworden dat het mogelijk te ontwikkelen aanbod aan bedrijventerrainen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de vraag ruim overtreft. Dit betekent niet dat plannen voor bedrijventerrainen moeten worden afgeblazen. Het lijkt verstandig voor de lange termijn de reserveringen voor reeds bekende plannen voor bedrijventerrainen te handhaven. Maar ook dan geldt: pas bij aantoonbare vraag vindt daadwerkelijke ontwikkeling plaats.

Wanneer onderscheid gemaakt wordt naar type terrein dan blijkt het vooral om een overschot aan gemengde en industriële bedrijventerrainen te gaan. Voor een deel zit dit overschot nog in het planstadium, sturing is nog mogelijk. Er zal in 2020 en 2030, met name in Almere, een tekort aan logistiek en hoogwaardig bedrijventerrein ontstaan. De doelgroepen voor de logistieke bedrijventerrainen zijn verschillend. Er wordt ingezet op natte logistiek, droge logistiek, hoogwaardige logistiek en bulkgoederen. Geografisch

gezien lijkt hierbij geen sprake te zijn van concurrentie tussen gemeenten. De huidige logistieke terreinen en de geplande logistieke terreinen trekken bedrijvigheid aan vanuit een verschillend achterland en richten zich niet op dezelfde logistieke doelgroepen. Wel kan een toekomstig tekort aan logistiek bedrijventerrein in Almere opgevangen worden door omliggende gemeenten.

Een toekomstig tekort aan hoogwaardig bedrijventerrein in Almere kan voorkomen worden door huisvesting van hoogwaardige bedrijvigheid in Midden Flevoland. Dit versterkt de economische structuur van de provincie en voorkomt dat deze bedrijven zich buiten Flevoland vestigen.

Voor de ontwikkeling van industrieel en gemengd bedrijventerrein is fasering belangrijk. Er dreigt een overschot aan deze twee typen bedrijventerreinen te ontstaan. Dit geldt met name voor Midden Flevoland. Ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie (Zeewolde deel), Trekkersveld III, Larserknoop / OMALA en de bedrijventerreinen in Dronten voor gemengde bedrijvigheid leidt tot een overschot aan dit type bedrijventerrein. Vooral de ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie en het Larserknoop / OMALA-terrein (die beide in tegenstelling tot de andere terreinen nog in de zachte planfase zijn) moet naar onze mening niet gelijktijdig plaatsvinden. Het geanalyseerde overaanbod aan bedrijfsterreinen in Flevoland kan, zoals eerder aangegeven, door middel van grootschalige ontwikkeling van de luchtvaart op Lelystad Airport niet of nauwelijks verholpen worden, noch op korte, noch op wat verdere afstand van de luchthaven.

Belangrijke reden is het veronderstelde karakter van de luchtvaart bij grootschalige ontwikkeling, namelijk het niet zakelijke leisure verkeer. Hierdoor blijven de werkgelegenheidseffecten beperkt tot direct aan de luchtvaart gerelateerde bedrijven, die in principe op het huidige luchthaventerrein ingepast kunnen worden.

Wel zou door zorgvuldige afstemming van beleid een autonome ontwikkeling op Larserpoort op gang kunnen komen als gevolg van de verstedelijking van het gebied door complete uitvoering van de Schaalsprong Almere en de bijbehorende verbeterde ontsluiting van Flevoland over de weg en via het spoor. Gelijktijdige ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie en het Larserknoop / OMALA-terrein zal tot overschot van (gemengd) bedrijventerrein leiden. Fasering en afstemming over de concrete inrichting en marketing is belangrijk.

Handelingsperspectief provincie op het gebied van bedrijventerreinen

De provincie heeft sinds de invoering van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (nWro) geen bevoegdheid meer tot het verlenen of onthouden van goedkeuring aan gemeentelijke ruimtelijke plannen. De provincie kan (zoals ieder belanghebbend bestuursorgaan en burgers) via een zienswijze haar provinciale belang inbrengen bij het ontwerpbestemmingsplan. Daar waar de zienswijzen na overleg met de gemeente niet overgenomen worden kan de provincie (op basis van een verordening of daar waar onderbouwd kan worden dat een provinciaal belang in het geding is dat niet in een verordening is vast te leggen) een reactieve aanwijzing geven aan (onderdelen van) het bestemmingsplan. Waar zinvol en gewenst kan de provincie ook zelf een inpassingsplan maken.

Het huidige onderzoek geeft geen concrete aanleiding tot het doen van voorstellen voor het toepassen van het nWro instrumentarium. De ontwikkeling van bedrijvigheid in de nabijheid van de luchthaven is niet direct te relateren aan de ontwikkeling van de luchthaven zelf noch aan een provinciaal belang dat daarbij in het geding zou komen. Op het punt van afstemming van bedrijventerreinen ontwikkeling tussen de gemeenten is in eerste instantie nader overleg met gemeenten over de ontstane situatie gewenst. Indien dit niet leidt tot een gewenste heroriëntatie kan de inzet van het nWro instrumentarium nader onderzocht worden om tot een juiste fasering en segmentering te komen. Daarbij kan overigens al door de provincie gestuurd worden aangezien de ontwikkeling van grote bedrijven in principe eerst in Almere en Lelystad dienen plaats te vinden.

Ook de gebeurtenissen die in de provincie Flevoland zelf op stapel staan geven aanleiding tot een herijking van het provinciale ruimtelijk-economische beleid. Zo wordt er hard gewerkt aan keuzes in het kader van de Schaalsprong Almere en moeten er keuzes worden gemaakt over de ontwikkelingsmaatschappij OMALA. Deze keuzes komen niet in het luchtledige tot stand. Ook andere plannen voor werklocaties in de provincie Flevoland ondervinden hiervan gevolgen. Vooralsnog is echter het Omgevingsplan uit 2006 leidend in de beleidskeuzes van de Provincie. Binnen het Omgevingsplan is ook fasering mogelijk en kan eerst een deel van A6/A27 werklocatie op Larserpoort opgevangen worden.

Het taakstellend ontwikkelen van werklocaties, in combinatie met de grote beschikbare oppervlakte in Flevoland, ertoe leidt dat de huidige jaarlijkse uitgifte ver achterblijft bij het terstond uitgeefbare aanbod. De afzonderlijke gemeenten voeren tot nu toe zonder onderlinge afstemming acquisitie om hun individuele taakstelling te bereiken. Bovendien wordt fors ingezet op gelijksoortige typen bedrijvigheid, namelijk productie, groothandel en logistiek. De oorzaak van deze opstelling lijkt te liggen bij de oorspronkelijke bestuurlijke opzet van de provincie die veel beleidsruimte aan de individuele gemeenten biedt en slechts het noodzakelijke op centraal niveau oppakt. Zo is het ruimtelijk-economisch beleid van de provincie de afgelopen jaren gericht geweest op de ontwikkeling van Gemeentelijke Vestigings Visie (GVV's) binnen het bindend ontwikkelings- en toetsingskader van een Visie Werklocaties, met de bedoeling per gemeente een maatwerk aanpak te formuleren. De provincie wordt vooral bij conflicten gevraagd op te treden. Tot op heden was de bereidheid om gezamenlijk beleid voor terreinen te voeren of voor specialisaties te kiezen nihil. Daarin lijkt naar onze indruk een kentering op gang te komen, mede ten gevolge van de discrepantie tussen vraag en aanbod die langzamerhand is ontstaan. Er lijkt meer ruimte voor een directe benadering waarin de provincie een belangrijke sturende rol op het gebied van bedrijventerreinenplanning op zich neemt. Ook interprovinciaal was er beperkte interactie maar neemt de bereidheid tot samenwerking toe, bijvoorbeeld in het kader van het overleg met de provincies Gelderland, Overijssel en Utrecht, de Noordvleugel Randstad en PLABEKA.

Op basis van deze bevindingen en verwachtingen kan een aanzet worden gegeven voor toekomstig beleid op verschillende termijnen. Op de korte termijn raden wij de provincie aan nog eens haar licht op te steken over de aanpak op het gebied van monitoring en regio-overleg die in andere regio's en stedelijke gebieden wordt gehanteerd, zoals in Noord- en Zuid-Holland. Beleidsontwikkeling lijkt hierin een belangrijke rol te gaan

spelen. De provincie vergaart op die manier de benodigde kennis die op het juiste moment kan worden ingezet. Een voorbeeld uit de provincie Noord-Holland is de zogenoemde regionale bedrijventerreinenvisie die gebruikt wordt om tot regionale afstemming te komen en als input dient voor het provinciale streekplan en de provinciale structuurvisie. Tussen de gemeenten en met de provincie vindt via ambtelijk overleg over deze visie al in een vroegtijdig stadium afstemming plaats over de plannen voor bedrijventerreinen, waardoor de gezamenlijke verantwoordelijkheid wordt benadrukt en besluitvorming wordt vereenvoudigd.

Er zijn echter nog andere middelen voor de provincie beschikbaar om de ontwikkeling van bedrijventerreinen te sturen. Zoals al eerder aangegeven is nog niet duidelijk hoe de nieuwe instrumenten uit de Wro worden ingezet en wat het effect van deze veranderingen zal zijn. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het ingrijpen in noodgevallen, de zogenoemde proactieve of reactieve aanwijzing. Het lijkt daarom verstandig op dit moment in te zetten op andere vormen van beleidscoördinatie en sturing, namelijk specifieke beleidsnota's en verordeningen. Dit laatste instrument zal waarschijnlijk op verzoek van het Rijk al worden ingezet bij het programmeren van bedrijventerreinen in de verschillende provincies.

Zoals eerder opgemerkt zetten veel gemeenten in op productie, groothandel en logistiek. Dat er verschillende soorten logistiek bestaan neemt niet weg dat afstemming tussen de grootschalige bedrijventerreinen OMALA en A6/A27 absoluut noodzakelijk is. Deze twee terreinen zijn te groot om in één keer gezamenlijk op de markt te komen. Uiteraard hangt deze keuze samen met de uitwerking van de Schaalsprong.

Het lijkt aantrekkelijk om een deel van de extra arbeidsplaatsen, bijvoorbeeld als gevolg van de vraag naar bedrijventerreinen in het logistieke en hoogwaardige deel, vanuit Almere naar het overige deel van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland door te schuiven. Maar het blijft onzeker of bedrijven vanuit de Noordvleugel van de Randstad zich naar Lelystad, Dronten of Zeewolde laten verplaatsen. De groei van de regionale werkgelegenheid door vestiging van bedrijven vanuit de omliggende provincies moet, zo blijkt uit recent onderzoek van het RPB, op voorhand niet worden overschat.

Op de middellange termijn kan gedacht worden aan een bedrijfschap of een ontwikkelingsmaatschappij gericht op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Een meermalen toegepaste vorm van regie en samenwerking bij de programmering en ontwikkeling van bedrijventerreinen is een Industrie- of Havenschap. Dit instrument wordt vaak ingezet bij grootschalige bedrijventerreinen, zoals zeehaventerreinen of (boven)regionale terreinen die de draagkracht van een individuele gemeente, waarin het terrein gelokaliseerd is, overstijgt. De provincie kan in een dergelijk schap participeren. Een ander instrument dat kan leiden tot bovenlokale afstemming in de ontwikkeling van bedrijventerreinen is een regionale ontwikkelingsmaatschappij. Voorbeelden daarvan zijn zowel te vinden bij de 'traditionele' regionale ontwikkelingsmaatschappijen zoals LIOF en BOM, als bij nieuwe zoals het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord. Ook hierin kan de provincie financieel en beleidsmatig participeren. De genoemde ontwikkelingsmaatschappijen hebben een bredere functie dan de huidige provinciale ontwikkelingsmaatschappij OMFL die vooral gericht is op acquisitie.

Op de lange termijn kan de provincie de reservering van de nu bekende plannen voor bedrijventerreinen handhaven.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de provincie Flevoland doet zich op dit ogenblik een groot aantal interessante ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor. Met name in Almere en Lelystad worden belangrijke beleids- en investeringsbeslissingen voorbereid die de ruimtelijke inrichting van die steden en hun economische ontwikkeling voor de nabije toekomst zullen bepalen. Een van die belangrijke dossiers betreft de toekomst van de luchthaven Lelystad en de daaraan gekoppelde uitbreiding van het bedrijventerrein Larserpoort. Dit dossier is de directe aanleiding voor het opstellen van een regiovisie¹. Deze, door Provinciale Staten gevraagde nadere uitwerking van het Omgevingsplan, heeft overigens een bredere invalshoek dan de luchthaven en het bedrijventerrein sec. De provincie heeft namelijk behoefte aan een kader, waarbinnen zij regionale en gemeentelijke plannen kan beoordelen. Zij wil daarin haar gewenste rol verder ontwikkelen. Het gaat daarbij niet alleen om haar wettelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden, haar regierol, maar ook om mogelijke sturingspunten en instrumenten. Daarnaast heeft de provincie behoefte aan inzicht over de gevolgen van haar ruimtelijk-economische visie op de omgeving van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Het gaat dan om Noordelijk Flevoland, Zuidwest-Overijssel, Noordwest-Gelderland, het noorden van Utrecht en het zuidoosten van Noord-Holland.

1.2 Vraagstelling

De volgende onderzoeksvragen staan centraal in dit onderzoek:

- 1) *Wat zijn de effecten van verschillende varianten in vlootsamenstelling en de gevolgen daarvan voor de inrichting van het luchthaventerrein, de omliggende infrastructuur en de economie van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Hoe kan je dit beïnvloeden of is dat een gegeven?*
- 2) *Wat zijn de gevolgen, van de ontwikkeling van de luchthaven en het bedrijventerrein Larserpoort, voor de segmentering en fasering van bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland?*
- 3) *Welke synergie kan gerealiseerd worden tussen de schaa sprong Almere en de ontwikkelingen in Lelystad als het gaat om de ontwikkeling van de as Schiphol – Almere – Lelystad?*
- 4) *Welke bestuurlijke en beleidsmatige rol van de provincie is gewenst en welke instrumenten kunnen daarvoor het best worden ingezet?*

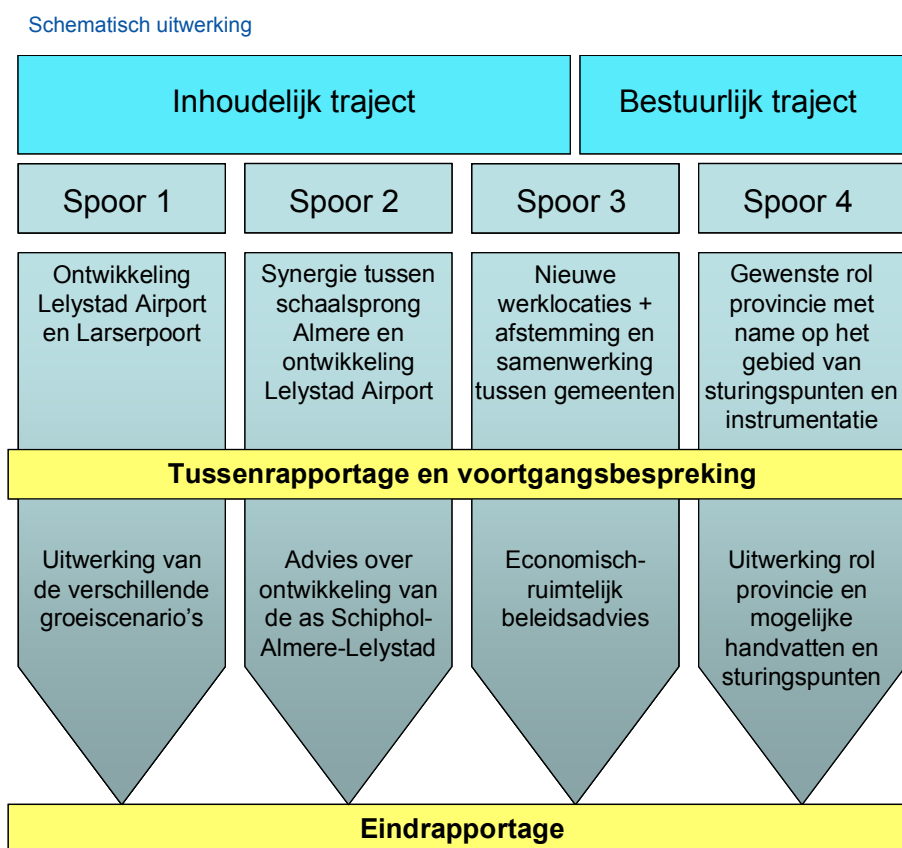
¹ Provincie Flevoland, Startnotitie Ruimtelijk-economische visie Oostelijk en Zuidelijk Flevoland en omgeving.

1.3 Aanpak

De onderzoeksaanpak is verdeeld in vier sporen. De sporen zijn in het figuur hieronder schematisch weergegeven. Het zijn zeker niet vier losstaande sporen, sterker nog de ontwikkeling en keuzes die gemaakt worden voor spoor 1 beïnvloeden de andere sporen.

Naast de vier sporen kan er onderscheid worden gemaakt tussen het inhoudelijke en het bestuurlijke traject van het onderzoek. Spoor 1 en 2 betreffen volledig inhoudelijke onderzoeken, terwijl in spoor 3 (gedeeltelijk) en spoor 4 de nadruk ligt op het bestuurlijke traject.

Figuur 1.1



Gedurende het onderzoek is er regelmatig overleg gepleegd met de Provincie, gemeenten² en andere belanghebbenden. De tussentijdse voortgangrapportages zijn besproken en, indien de discussie daartoe aanleiding gaf, aangepast. Door nauw contact te onderhouden met gemeenten over de beschikbare gegevens werkt de onderhavige rapportage met recente cijfers voor bedrijventerreinenontwikkeling. Voor het bestuurlijke spoor 4 zijn vervolgens twee strategiebijeenkomsten georganiseerd, waarin het mogelijk te voeren beleid aan bod kwam. De resultaten hiervan zijn aangevuld met de inzichten die in de overige overlegmomenten zijn opgedaan.

² Almere, Dronten, Lelystad en Zeewolde

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk gaat hoofdstuk 2 in op de resultaten voor spoor 1. Hierin komen de luchthavenontwikkeling en de (potentiële) bedrijvigheid rondom Lelystad Airport aan bod. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een overzicht van de huidige en geplande bedrijventerreinen in Flevoland en omliggende gebieden. De uitkomsten van de in het kader van dit onderzoek opgestelde vraagprognose worden in hoofdstuk 4 gepresenteerd. De vergelijking met het planaanbod leidt tot de daaropvolgende conclusies. Aan het eind van de rapportage zijn ten slotte enkele bijlagen opgenomen.

2 Ontwikkeling Lelystad Airport en Larserpoort

2.1 Inleiding

Het Omgevingsplan 2006 van de provincie gaf al uitwerking aan de nieuwe ambities en uitdagingen van de provincie Flevoland. In het licht van nieuwe beleidinitiatieven is nu een nieuwe regionale ruimtelijk economische visie voor zuid en oostelijk Flevoland gevraagd. Een belangrijk onderdeel van deze geactualiseerde visie betreft het speerpunt (Omgevingsvisie) Luchthaven Lelystad. Als onderdeel (spoor 1) van de visie gaat dit hoofdstuk in op de mogelijke ontwikkelingen van Lelystad Airport en Larserpoort. Het beantwoordt de volgende vragen:

Wat zijn de effecten van verschillende varianten in vlootsamenstelling en de gevolgen daarvan voor de inrichting van het luchthaventerrein, de omliggende infrastructuur en de economie van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Hoe kan de provincie dit beïnvloeden of is dat een gegeven?

De varianten in vlootsamenstelling en de effecten van verschillende vlootmixen moeten hierbij materiaal opleveren om de gewenste vlootmix beter vast te stellen. Om deze vraag te beantwoorden wordt eerst aandacht gegeven aan de verschillende partijen die bij de relevante markt- en beleidsontwikkelingen betrokken zijn (paragraaf 2.2). Centraal in dit hoofdstuk staan de mogelijke ontwikkelingen van Lelystad Airport. Deze worden middels scenario's uitgewerkt in maatschappelijke kosten en baten, zowel op nationaal als regionaal niveau. Ook wordt aandacht gegeven aan in hoeverre de luchtvaartontwikkelingen en met name de vlootsamenstelling beïnvloed kunnen worden door de Provincie (paragraaf 2.3). Vervolgens wordt vastgesteld wat de invloed van luchtvaart kan zijn op de ontwikkeling van het bedrijventerrein Larserpoort, met name door middel van vergelijking met andere luchthavens (paragraaf 2.4). Ook wordt per scenario vastgesteld of de landzijdige ontsluiting van het luchthavengebied nog verdere verbetering behoeft (weg en/of openbaar vervoer). Op basis van deze analyses wordt een onderdeel van de ruimtelijk economische visie geformuleerd. Dit wordt ten slotte aangevuld met een paragraaf waarin aandacht aan de bestuurlijke aspecten van de luchthavenontwikkeling wordt geschonken.

2.2 Achtergrond: markt, beleid en betrokken partijen

Het luchtvaartterrein Lelystad Airport ligt in de provincie Flevoland, nabij Lelystad. Het luchtverkeer maakt gebruik van een verharde baan van 1250 x 30 meter. Voor ultralichte vliegtuigen is een grasbaan beschikbaar.

Lelystad Airport is momenteel een luchthaven waar vooral trainingsvluchten en recreatieve vluchten plaatsvinden. De vluchten worden zonder luchtverkeersleiding uitgevoerd (Visual Flight Regulations, VFR). In de praktijk houdt dit in dat er alleen gevlogen wordt als de weersomstandigheden het toelaten. In 2007 vonden er in totaal 105.000 vliegtuigbewegingen (starts plus landingen) plaats. Een groot deel van de vliegtuigbewegingen bestaat uit lesvluchten. Verder worden vanaf Lelystad Airport rondvluchten, reclamevluchten en helikoptervluchten gemaakt. Ook landbouwvluchten zijn onderdeel van de activiteiten.

De Schiphol Group, als exploitant van Lelystad Airport, wil de start- en landingsbaan verlengen tot 2.100 meter. Met deze aanpassingen kan de luchthaven groter vliegverkeer ontvangen en zich ontwikkelen ten behoeve van Europese vluchten. Het gaat dan om lijndiensten, zakelijk verkeer en charters. Lelystad Airport is een naamloze vennootschap, de NV Luchthaven Schiphol heeft honderd procent van de aandelen in handen. De luchthaven valt onder het bevoegd gezag van de Rijksoverheid.

De uitbreiding van de luchthaven krijgt zijn bestuurlijk beslag in de aanvraag voor een nieuwe luchthavenaanwijzing in lijn met de PKB Lelystad Fase 2. Hiervoor is door de Luchthaven Lelystad een startnotitie MER opgesteld. De aanwijzing moet uiterlijk in oktober 2009 verleend zijn. Op basis van de verleende aanwijzing heeft de Schiphol Group, als eigenaar van Lelystad Airport, zich middels een convenant met de Provincie Flevoland en Gemeente Lelystad verplicht tot de investeringen die nodig zijn voor baanverlenging en terminal. De aanwijzing regelt ook de openingstijden van de luchthaven en de geluidscontouren, gebaseerd op een indicatieve mix van vliegtuigtypen.

De ontwikkeling van de Luchthaven Lelystad tot een vliegveld dat geschikt is voor een groot aantal commerciële vluchten is ingegeven door de capaciteitsproblemen op Schiphol en de ambitie van de regio om door middel van de luchthaven nieuwe economische activiteiten tot ontwikkeling te brengen. Deze twee invalshoeken zijn terug te vinden in de verschillende beleidsvoornemens en strategieën van de betrokken partijen. Deze verschillen worden veroorzaakt door de verschillende doelstellingen en agenda's. Globaal kunnen vier blokken onderscheiden worden: de luchtvaartsector, de provincie, het Rijk, de gemeenten Lelystad en Almere. Hieronder worden (kort samengevat) de verschillende posities beschreven en wordt afgeleid waar er knelpunten kunnen optreden bij het realiseren van de verschillende beleidsdoelstellingen.

Strategie van de luchtvaartsector

De mainport Schiphol is succesvol ontwikkeld door een goede coördinatie tussen de belangrijkste luchtvaartmaatschappij op Schiphol (nu AF-KLM), de luchthaven en de luchtverkeersleiding. Vanuit deze mainport strategie is de Luchthaven Lelystad een optie om het zogenaamde niet mainport gebonden verkeer uit te plaatsen. Het gaat hier in eerste instantie om charter vluchten en vervolgens om niet mainport relevante vrachtluchten. Vanuit de mainport strategie bezien is het ontwikkelen van vluchten door low cost maatschappijen en/of vluchten naar bestemmingen met veel zakenreizigers op Lelystad (60 kilometer van Schiphol) minder gewenst, aangezien daarmee het economisch fundament van de mainport wordt aangetast. In deze zin ligt Lelystad te dicht bij Schiphol. Daarvoor worden andere argumenten gebruikt zoals interferentie van vluchten van beide luchthavens in het luchtruim. Om de economische interferentie te vermijden

zijn andere functies (Bataviastad) in Flevoland op voldoende afstand van Amsterdam geplaatst om geen verdringingseffecten te veroorzaken.

Provinciaal beleid – grenzen van de PKB en convenant

De Provincie Flevoland en de overige partijen in het convenant van Lelystad Airport maar ook het bedrijfsleven in de provincie, hebben bepaald dat de aangevraagde aanwijzing de grenzen van de groei voor Luchthaven Lelystad inhouden, met name op het gebied van openingstijden en geluidscontouren. Verwacht wordt dat op basis van deze grenzen ongeveer 20.000 vliegtuigbewegingen van het type Boeing 737 NG/A320 en daarmee maximaal 2,0-2,5 miljoen passagiersbewegingen (vertrekkend en aankomend) per jaar mogelijk zijn, indien de geluidsruimte (uit het lopende aanwijzingsverzoek) volledig door Boeing 737 NG en A320 vliegtuigen wordt ingevuld. Daarnaast maakt de provincie zich hard voor die luchtvaartontwikkeling op Luchthaven Lelystad, die de regionale werkgelegenheid het beste stimuleert. In de preambule van het Convenant wordt uitgegaan van 800 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiersbewegingen.

Rijksbeleid - De tafel van Alders, een luchthaven van nationale betekenis en de schaa sprong Almere

De Alders Tafel heeft geleid tot twee adviezen, een voor de korte en een voor de middellange termijn van Schiphol. In de adviezen staat de beperking van de groei van vliegtuigbewegingen op Schiphol en daarmee de overlast voor de Schiphol omgeving centraal. Op korte termijn (2010) is al afgesproken om 10.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad te accommoderen. Van de in 2020 verwachte vraag naar 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol is afgesproken dat er maximaal 510.000 op Schiphol zelf mogelijk zullen zijn (momenteel, in 2007 zijn dat er 436.000). De 70.000 vliegtuigbewegingen die niet op Schiphol geaccommodeerd kunnen worden zullen door middel van inzet van verschillende beleidsinstrumenten op Luchthaven Lelystad en/of Eindhoven Airport worden uitgevoerd. Om deze reden is Luchthaven Lelystad een luchthaven van nationale betekenis. Lelystad wordt in de QS MKBA beter beoordeeld dan Eindhoven door de goede ligging in de Schiphol catchment area. Het Rijk heeft zich achter de bevindingen van de Alders-tafel geschaard met dien verstande dat naast Lelystad en Eindhoven ook Twente Airport een rol kan spelen bij het realiseren van nationale luchthavencapaciteit.

Tegelijk met de mogelijke ontwikkeling van Luchthaven Lelystad heeft het Rijk zich vastgelegd op het realiseren van de Schaa sprong Almere 2030. Deze Schaa sprong heeft tot doel om tot 2030 60.000 woningen in de gemeente Almere te bouwen om de woningvraag in de Noordvleugel van de Randstad op te vangen. Ook worden 100.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd en wordt de gemeente Almere en daarmee Flevoland beter ontsloten.

Gemeentelijk beleid Almere en Lelystad

De gemeente Almere is samen met het ministerie VROM leidend in het uitvoeren van de schaa sprong. Op dit moment zijn de bouwstenen voor de schaa sprong in de vorm van drie ruimtelijke scenario's uitgewerkt. Relevant voor de regionale visie voor de luchthaven is dat in elk van de ruimtelijke scenario's woningbouw is voorzien rond de huidige locatie Almere Hout in het verlengde van de (uitgebreide) Luchthaven Lelystad. Om de doelstelling rond arbeidsplaatsen te realiseren zijn op verschillende locaties in de gemeente Almere kantoor- en bedrijfsterreinontwikkelingen voorzien.

Als onderdeel van haar eigen groeistrategie heeft de gemeente Lelystad woningbouw voorzien ten zuiden van de huidige stad (Warande), waarbij er ook sprake is van de aanleg van een nieuw NS station (Lelystad-Zuid). Aan de andere kant van de snelweg A6 tussen het luchthaventerrein en de snelweg voorziet de ontwikkelingsmaatschappij OMALA NV (een gezamenlijke onderneming van de gemeenten Almere, Lelystad en de provincie Flevoland) een bedrijventerrein dat het huidige Larserpoort verder uitbouwt.

Knelpunten

Uit bovenstaand overzicht worden de volgende knelpunten afgeleid, uitgaande van de huidige beleidsuitgangspunten van de Provincie Flevoland:

- De luchtvaartsector heeft zich tot nu toe terughoudend opgesteld om Luchthaven Lelystad te ontwikkelen. Deze houding wordt vooral ingegeven door de mogelijkheid dat vluchten worden verplaatst die een directe bijdrage leveren aan de mainport filosofie. Dat zijn met name vluchten van de homecarrier op Schiphol (AF-KLM) en andere full service carriers (zie Alders Advies). De mainport strategie werkt in deze zin protectionistisch en door Flevoland wordt gezocht naar een beleid dat complementariteit van regionale luchthavens bevordert, waarbij de markt bepalend blijft voor verdeling van de vraag. De terughoudendheid van de partijen die de mainport vorm geven staat op gespannen voet met de wens van de regionale en lokale overheden in Flevoland vluchten te realiseren met maximale economische effecten. Deze wens van het lokale bedrijfsleven betekent andere bestemmingen en vlootmix dan bij uitplaatsing van niet-mainport gebonden vluchten. Het aantal uit te plaatsen vluchten staat ook op gespannen voet met het lopende aanwijzingsverzoek voor de Luchthaven Lelystad.
- Rijksoverheid V&W. De grenzen aan de uitbreiding van de Luchthaven Lelystad, zoals omschreven in de PKB Fase 2 (politiek een hard gegeven in de provincie, ondersteund door het bedrijfsleven en overgenomen in het lopende aanwijzingsverzoek) geven minder ruimte aan de luchtvaart dan aan de Alders Tafel overeengekomen.
- Rijksoverheid VROM. De woningbouw locatie Almere Hout ligt in het verlengde van de uitgebreide Luchthaven Lelystad, nog wel buiten de beperkingen van de geluidscontouren, maar wel met het potentiële probleem van hinder zoals dat rond Schiphol in het buitengebied speelt.
- Gemeenten. De ambities van de gemeenten (en de provincie) in OMALA dienen afgezet te worden tegen de doelstellingen van de Schaalsprong Almere. In welke mate speelt Lelystad een rol in deze Schaalsprong bij het realiseren en accommoderen van arbeidsplaatsen? Vooral nog wordt uitgegaan van realisatie van de extra 100.000 arbeidsplaatsen in Almere, waardoor Larserpoort gerealiseerd moet worden op basis van de autonome groei van arbeidsplaatsen en bedrijvigheid in en rondom Lelystad. Maar dat kan wellicht veranderen in de nabije toekomst. Immers Almere is ook aandeelhouder in OMALA NV. Ruimte voor werkgelegenheid in Lelystad biedt flexibiliteit aan de doelstellingen van de Schaalsprong Almere.

Om deze knelpunten beter inzichtelijk te maken worden de verschillende strategieën en beleidsdoelstellingen beoordeeld door deze om te zetten naar verschillende scenario's

voor de luchthaven en omgeving. Voor elk scenario worden dan zowel op nationaal als regionaal niveau de maatschappelijke kosten en baten ingeschat.

2.3 Ontwikkelingsmogelijkheden Luchthaven Lelystad

De ontwikkelingsmogelijkheden voor Luchthaven Lelystad laten zich het best omschrijven vanuit de huidige situatie (nulvariant). De huidige situatie is een luchthaven met de huidige baan van 1250 meter, zonder luchtverkeersleiding en voornamelijk klein luchtverkeer.

Mogelijke toekomstscenario's zijn gebaseerd op de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur (baanverlenging), de luchthavenaanwijzing en de uitkomsten aan de Alders Tafel. Daarmee verandert de luchthaven wezenlijk van karakter (Schaalsprong Luchthaven Lelystad?) met in de toekomst het accommoderen van klein zakelijk verkeer (business jets) en grote straalvliegtuigen van mogelijk traditionele luchtvaartmaatschappijen, low cost carriers of charters.

Variant 1: Huidige baanlengte, vlootmix als in de huidige aanvraag voor aanwijzing, waarbij de Boeing 737NG/Airbus jets vervangen zijn door vliegtuigen die wel op de 1250 meter baan passen (Fokker 70, AVRO RJ e.d).

Variant 2: Verlengde baan (2100 meter), vlootmix als in de huidige aanvraag tot aanwijzing.

Variant 3: Verlengde baan (2100 meter), vlootmix van Boeing 737 NG en A320 familie waarmee de aangevraagde geluidsruimte wordt vol gevlogen.

Variant 4: Verlengde baan (2100 meter), met 35.000 vliegtuigbewegingen Boeing 737 NG/A320 familie (Alders variant waarbij de uitgeplaatste vluchten van Schiphol over Luchthaven Lelystad en Eindhoven Airport worden verdeeld).

Variant 5: Verlengde baan (2100 meter), met 70.000 vliegtuigbewegingen Boeing 737 NG/A320 familie (Alders variant waarbij de uitgeplaatste vluchten van Schiphol geheel op Luchthaven Lelystad worden geaccommodeerd).

In tabel 2.1 worden de varianten vergeleken op basis van vliegtuigbewegingen met toestellen die ingezet kunnen worden voor lijndiensten en vakantiecharters van het type Boeing 737 NG/A320. Deze zullen in de maatschappelijke effect analyse de grootste rol spelen, zowel aan baten- als kostenkant.

Tabel 2.1 Passagiers- en vliegtuigbewegingen in het eindjaar 2020

Variant	Passagiers Bewegingen (000)	Vliegtuigbewegingen	Bron
		B737NG/A320	
1	500	0	Inschatting
2	1.000-1.500	5.000	Startnotitie mer
3	2.000-2.500	20.000	Adecs/TO70
4	4.700	35.000	Decisio
5	11.200	70.000	Decisio

2.3.1 Opmerkingen bij varianten

Bij de vijf varianten kunnen nog enkele opmerkingen worden geplaatst.

Stuurbaarheid van varianten

De varianten wekken de suggestie dat de ontwikkelingen op Lelystad Airport van buitenaf te sturen zijn. De mogelijkheden hiervoor op nationaal niveau zijn al gering (Advies Cie. van der Zee) en op regionaal niveau nog minder.

Oorzaak daarvan is dat in een vrije Europese luchtvaartmarkt er geen onderscheid naar nationaliteit of luchtvaartmaatschappij mag worden gemaakt (het beginsel van non-discriminatie) op basis van gelijke toegang tot de markt. Waar het beleid eventueel gestuurd kan worden in geval van schaarste en het beheersen van luchthavencapaciteit via slotregulatie, geldt in eerste instantie hetzelfde uitgangspunt en in tweede instantie het principe van historische rechten. Dit geeft bijzonder weinig ruimte voor luchthavens en overheden om de aanwezigheid en ontwikkeling van luchtvaartmaatschappijen te sturen. Sturing van het soort vliegtuigen is mogelijk op basis van milieu (geluidskenmerken) en impliciet door de lengte van de start- en landingsbaan. Zo kunnen op Londen City eigenlijk alleen regionale jets en straalvliegtuigen terecht, waardoor het vliegveld ongeschikt is voor low cost of charters. Ook bestaat de mogelijkheid om via de tariefstelling bepaalde segmenten aan te trekken dan wel af te stoten (denk aan de ontmoediging van general aviation op Schiphol door een hoge tariefstelling of het aantrekken van low cost carriers door een lage tariefstelling). Tot slot bestaat de mogelijkheid om de combinatie Lelystad-Schiphol om te vormen tot een luchthaven systeem³. Een luchthavensysteem verbindt twee of meer nabijgelegen luchthavens door een gemeenschappelijke grootschalige stedelijke omgeving en door goed openbaar vervoer. Daardoor functioneren de verschillende luchthavens in feite als een systeem van start- en landingsbanen. Dit geeft de mogelijkheid een directie distributie van verkeer te realiseren, mits dit non-discriminatoire wordt ingevuld.

Ontbreken general aviation

Bij de varianten wordt opgemerkt dat in de varianten 3-5 de kleine luchtvaart, die in de huidige aanvraag en startnotitie MER (varianten 1 en 2) een groot aantal vluchten vertegenwoordigt, ontbreekt.

³ Conform de mogelijkheid die EU verordening 2408/92 biedt. Zie SEO, 2007, Luchthavensystemen

In tabel 2.2 wordt een overzicht gegeven van de vliegtuigbewegingen per vliegtuigtype op basis van de huidige benutting en het lopende aanvrijningsverzoek. In het laatste geval zijn het de aantallen uit de startnotitie MER van de luchthaven. Deze aantallen zijn indicatief. Hieruit blijkt dat van de bijna 200.000 vliegtuigbewegingen er 150.000 met vliegtuigen lichter dan 6000 kg startgewicht plaatsvinden en dat van de bijna 56.000 vliegtuigbewegingen met vliegtuigen die meetellen in de Ke geluidscontour er 5000 met de Boeing 737 NG en A320 familie zijn opgenomen. Deze 150.000 vluchten met lichte vliegtuigen en de 59.000 vluchten met helikopters en kleine zakenjets ontbreken voorsnog in de laatste drie varianten.

Tabel 2.2 Vliegtuigbewegingen per jaar huidige benutting (2007) en in de startnotitie MER 2008 (indicatief)

Voorbeeld vliegtuigen	Keuze in AEM	Huidige benutting	
		Lelystad	Aanvraag aanwijzing
MTOW<6t VFR	PA28	84.987	140.000
MTOW<6t IFR	BEC58P	551	10.000
Helicopters	BEC58P	19.100	20.000
Learjet, Falcon, Gulfstream	GIIB	0	4.280
Citation, Learjet, Gulfstream	CNA500	212	5.500
ATR, F50, Beechjet	DHC8	14	3.400
Jetstream, Brasilia, Metroliner	DHC6	214	4.820
EMB 190, Gulfstream, Bae 146	BAE300	0	1.500
F27, DC-3 (Historische vliegtuigen)	HS748A	52	3.900
KE-overig	EMB120	0	40
Boeing 737 NG	737.800	0	2.500
Airbus A320-211	A320-211	0	2.500
Totaal KE		20.143	58.440
Totaal generaal vliegbewegingen		105.130	198.440

Mogelijkheden voor vrachtluchten

Verschillende keren wordt gevraagd waarom er geen variant is opgenomen waarin full freight vluchten van Schiphol naar Luchthaven Lelystad worden uitgeplaatst. Veelal geldt hiervoor het argument dat op Luchthaven Lelystad geen nachtvluchten zijn toegestaan. Dat argument moet echter worden genuanceerd. Volgens de Schiphol Annual Statistics is slechts 11,4% van alle vluchten tussen 23-7 uur op Schiphol (30.838 in 2007) een full freight vlucht. Dat zijn 3500 vluchten per jaar (10 per nacht), ofwel (omgekeerd) 19% van alle full freight vluchten (18.378 in 2007). 81 % van alle vrachtluchten vindt dus overdag plaats. Echter het betreft veelal widebody vliegtuigen (B747, B777, Airbus A300/310), die niet binnen de huidige aanvraag tot aanwijzing en op de toekomstige start- en landingsbaan van Luchthaven Lelystad passen.

Daarnaast speelt hier het probleem dat een groot aantal full freight vluchten door of in opdracht van AF-KLM wordt uitgevoerd en dat deze vluchten geïntegreerd dienen te blijven met de vracht die in combi en passagiersvliegtuigen van AF-KLM vervoerd wordt.

Een ander aspect is de grotere geluidsbelasting door dit soort vliegtuigen. Stel dat er theoretisch 15.000 full freight vluchten in de dagperiode overgeplaatst zouden worden van Schiphol naar Luchthaven Lelystad. Gezien het feit dat deze widebody vliegtuigen veel meer geluid maken dan de Boeing 737 NG en A320 vliegtuigen, waarvan er 15.000 binnen de aangevraagde geluidsruimte passen, biedt Luchthaven Lelystad voor het vrachtsegment momenteel te weinig ruimte.

Tenslotte werkt de (excentrische) geografische ligging van Lelystad nadelig bij het aantrekken van hoogwaardige goederen, die snel naar de afzetgebieden in Midden Europa vervoerd moeten worden.

Nader onderzoek naar de marktontwikkelingen, de schaafeffecten, de marktplaatsargumenten en de door vrachtvluchten benodigde geluidsruimte is gewenst.

2.3.2 Maatschappelijke kosten en baten van de varianten

Totale nationale baten

Uitgangspunt in de bepaling van de maatschappelijke kosten en baten is de Quick Scan KBA zoals die recentelijk is uitgevoerd in het kader van de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol (Decisio, september 2008). In deze MKBA zijn de varianten 4 en 5 zijn reeds beoordeeld ten opzichte van de nulvariant voor Schiphol (geen verdere groei mogelijk dan 520.000 vluchten, geen uitplaatsing van vluchten naar regionale luchthavens). Het gaat hier om maatschappelijke kosten en baten op nationaal niveau. Het saldo van nationale baten en kosten voor de twee varianten conform deze Quick Scan MKBA staat weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 2.3 Effecten (netto contante waarde in miljoenen Euro's) ten opzichte van nulalternatief

	Variant 4: Uitplaatsing verdeeld over Lelystad en Eindhoven	Variant 5: Uitplaatsing volledig op Lelystad
Directe effecten	3.804	3.858
Indirecte effecten	196	273
Externe effecten	-19	51
TOTAAL	3.782	3.986

Bron: Decisio, 2008

Kort samengevat komt de Quick Scan MKBA er op neer dat doorgroei van Schiphol, uitplaatsing naar Lelystad of uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven positieve welvaartseffecten genereren van rond de EUR 4 miljard ten opzichte van de nulvariant; 80 % van de baten wordt veroorzaakt door reistijdwinsten, 10% door de exploitatiewinsten van de luchtvaartmaatschappijen en 10% door de exploitatiewinsten van de luchthavens. Essentieel is de veronderstelling dat de onmogelijkheid van doorgroei van Schiphol boven de 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot vraaguitval en daarmee

welvaartsverliezen leidt. Doorgroei op Schiphol (tot minimaal 580.000 vliegtuigbewegingen) komt dan ook als beste variant uit de Quick Scan MKBA.

Nationale baten van het uitgeplaatste verkeer op Lelystad

Aangezien de Quick Scan MKBA geen onderscheid maakt naar de bijdrage van elke luchthaven en ook geen rekening houdt met de varianten 1-3, is door ECORYS een inschatting gemaakt van de (onderling vergelijkbare) nationale MKBA effecten die aan Lelystad toe te rekenen zijn (tabel 2.4). Hierbij zijn alleen de directe en externe effecten in kaart gebracht.

De effecten van varianten 1-3 zijn ingeschat op basis van relatieve verhoudingen passagiers en vliegtuigbewegingen.

Tabel 2.4 MKBA effecten Lelystad – directe en externe effecten

Variant	Saldo MKBA (alleen Lelystad) NCW (EUR mln)
1	155
2	95
3	510
4	1.360
5	2.860

Bron: Inschatting ECORYS (bijlage A)

Variant 1 scoort beter dan variant 2, aangezien in variant 1 slechts beperkt geïnvesteerd hoeft te worden in de infrastructuur, terwijl in variant 2 rekening is gehouden met een nieuwe terminal. Ook onzeker is de reductie van de visit costs voor luchtvaartmaatschappijen omdat deze variant voorziet in het vliegen met kleinere vliegtuigen die op een 1250 meter baan kunnen worden geacommodeerd. Het gebruik van kleinere vliegtuigen kan een negatief effect hebben op de operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen en hiermee de winst omzetten in een verlies.

Verder blijkt dat variant 4, het uitplaatsen van 35.000 vluchten naar Lelystad, leidt tot een positief saldo van baten minus kosten van bijna € 1,5 miljard (netto contante waarde). Uitplaatsing van 70.000 vluchten naar Lelystad (variant 5) resulteert in een batig saldo van circa € 3 miljard (netto contante waarde).

Geconstateerd kan worden dat varianten 4 en 5, waarbij Lelystad Airport een voorname rol speelt bij het accommoderen van Schiphol vluchten, tot relatief grote positieve MKBA saldi op nationaal niveau leiden. Indirecte effecten, met name werkgelegenheid, worden hierna bij regionale effecten geanalyseerd.

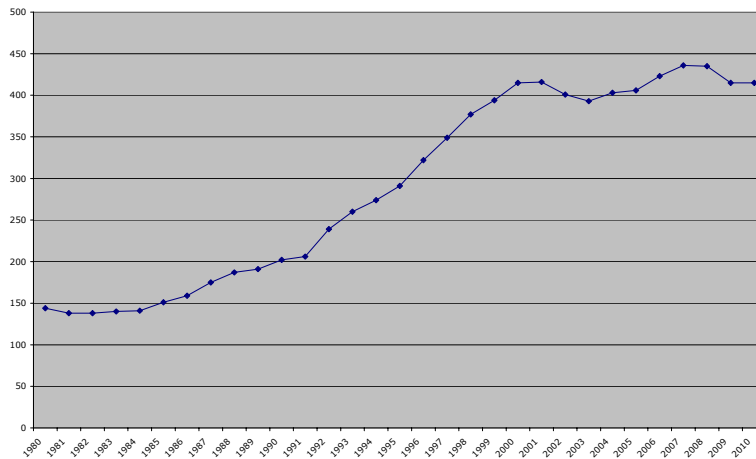
Opmerkingen bij de Quick Scan MKBA

Het past hier niet om in te gaan op de technische uitvoering van de Quick Scan MKBA. Wel zijn twee opmerkingen relevant voor de regionale visie.

Ten eerste de groeiontwikkeling van Schiphol. De Quick Scan gaat uit van een geleidelijke groei van het aantal vliegtuigbewegingen vanaf 2007 naar het eindjaar 2020. Het historische beeld van de groei van Schiphol en de recente uitspraken van de nationale

slotcoördinator voor de groei op Schiphol in de jaren 2009 en 2010 wijzen op een blijvende afvlakking van de groei, die zich sinds 2000 manifesteert. De oorzaak van deze afvlakking ligt in een stagnerende groei van het aantal non-stop bestemmingen en gemiddelde vluchtfrequentie bij AF-KLM, inzet van grotere vliegtuigen en een stabiliserend aantal luchtvaartmaatschappijen. Wanneer mogelijk nieuwe groei op Schiphol in het aantal vliegtuigbewegingen gaat optreden is op dit moment onzeker.

Figuur 2.1 Groei van vliegtuigbewegingen op Schiphol, VTB (000) per jaar

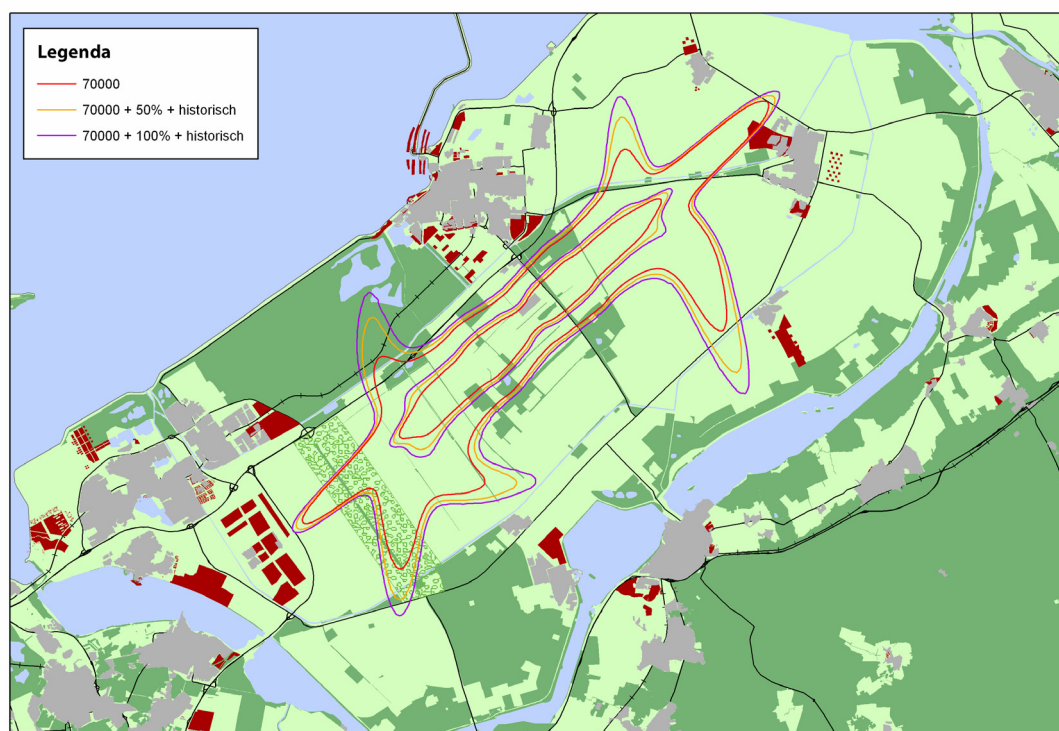


Afgezien van het feit dat een verschuiving van de groei in de tijd naar achteren een matigend effect heeft op de uitkomsten, omdat de verdiscontering toeneemt, is deze afvlakking vooral van belang voor de besluitvorming over de nieuwe infrastructuur op Lelystad Airport. Een besluit dat door de Schiphol Group genomen moet worden.

Een tweede opmerking bij de Quick Scan MKBA betreft het ontbreken van de kleine luchtvaart in de MKBA. Voor de werkgelegenheidseffecten en reistijdwinsten zal dit niet een factor van betekenis zijn. Echter wat betreft geluidscontouren kan dit wel het geval zijn. Een grotere contour leidt tot meer externe effecten en dus een lager MKBA saldo. Uitplaatsing van vluchten van Lelystad naar een andere Nederlandse luchthaven, leidt tot minder economische effecten in de regio, maar maakt per saldo op nationaal niveau geen verschil.

In figuur 2.2 worden de geluidscontouren van Lelystad Airport gegeven op basis van uitplaatsing van 70.000 vliegtuigbewegingen vanaf Schiphol. Hierbij is uitgegaan van een vlootmix zoals die op Schiphol wordt aangetroffen en een etmaalverdeling zonder nachtvluchten. Verder wordt in twee varianten rekening gehouden met Ke vluchten, zoals deze in de startnotitie MER voorkomen. Ook de historische vluchten (Aviodome) worden meegeteld.

Figuur 2.2 Geluidscontouren Lelystad



Figuur 2.2 geeft dus de maximale geluidscontouren van variant 5 met een aantal gevoeligheidsanalyses betreffende klein zakelijk verkeer. Van belang zijn de 47 Lden contouren (de binnenste drie), het equivalent van de 20 Ke contour en de 55 Lden contour (equivalent 35 Ke contour). Binnen de 55 Lden contour wordt een totaal woningbouwverbod gehandhaafd (beperkingengebied) en binnen de 47 Lden contour een informeel bouwverbod, omdat niet meer dan 10% van de woningen ernstige hinder mag ondervinden (afwegingengebied).

Voor de varianten 1-3 geldt dat de interferentie met huidige en toekomstige woningbouwlocaties minimaal zal zijn en dus niet tot bouwbeperkingen of hinderbeleving zal leiden.

Variante 5 geeft problemen met het afwegingengebied, zowel in het zuiden bij de locatie Almere Hout en in het noorden bij Dronten. In de plannen voor Almere-Oost zal er ook woningbouw ten noorden van de A27, noordwaarts richting Zeewolde, plaatsvinden. Indien variante 5 als reële optie blijft bestaan dan zal de Provincie Flevoland zorg moeten dragen voor een goede afstemming met de voorgenomen woningbouw.

Daarbij dient zowel bij variante 4 als 5 rekening te worden gehouden met de hinder in het buitengebied. Dit is momenteel het grootste probleem rond Schiphol, bestaande uit bewoners buiten de berekende geluidscontouren die klagen over overlast van vliegtuigen. Deze hinderproblematiek in het buitengebied is niet in de MKBA opgenomen. Deze hinderbeleving problemen zullen optreden in Almere Oost (Hout) en Dronten. Dit leidt tot een onderschatting van de (negatieve) externe effecten. Samenvattend; bij varianten 1-3 is de ruimtelijke impact en hinderbeleving als gevolg van vliegtuiggeluid beperkt. In

variant 4 zal er zeker een hinderbeleving probleem optreden en in variant 5 is dat probleem nog groter, terwijl mogelijk de 47 Lden contour (afwegingsgebied) over toekomstige woninglocaties komt te liggen. Aangezien de huidige ruimte nog leeg is, is het de opgave voor de Provincie Flevoland om hier tot afstemming te komen. Logisch lijkt het om vliegroutes over woningbouwlocaties te vermijden.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat binnen de PKB er geen negatieve effecten op te ontwikkelen gebieden zoals Almere Oost/Zeevolde West zullen optreden. Dit kan bij varianten 4 en 5 wel het geval zijn. Deze negatieve effecten zijn gekwantificeerd. Bij de ontwikkeling van de oostzijde van Almere ten noorden van de A27 dient terdege rekening gehouden te worden met mogelijke negatieve effecten indien de huidige inzichten en vliegtechnieken toegepast worden. De ontwikkeling van nieuwe technieken (stillere vliegtuigen), navigatietechnieken (waypoints, GPS) en aan- en uitvliegprocedures bieden op termijn kansen om overlastsituaties in Flevoland te voorkomen. Tegelijkertijd is het wel verstandig om bij de planvorming van Almere Oost/Zeevolde West rekening te houden met het geluid van dalende en stijgende vliegtuigen.

2.3.3 Regionale effecten

Regionale effecten zijn de effecten die de regio en haar bewoners raken. Deze effecten verschillen van de nationale effecten die voor alle actoren in de nationale economie worden weergegeven (en niet alleen in de regio rondom Lelystad). Voor de varianten 4 en 5 kunnen deze regionale effecten worden gebaseerd op de Quick Scan MKBA. Dit betreft:

- Reistijdeffecten (EUR 2 mln in 2020). Dit is minder dan 1% van de totale reistijdwinsten op nationaal niveau, omdat de meeste reizigers op de uitgeplaatste vluchten buiten Flevoland wonen.
- Eenmalige externe effecten als gevolg van beperkingen woningbouw (EUR 20 mln in variant 4 en EUR 43 mln in variant 5).
- Externe effecten (lokale emissies van CO₂, NO_x e.d) jaarlijks terugkerend (EUR 1,4-3,3 mln per jaar).

Deze effecten worden in varianten 1, 2 en 3 naar beneden geschaald op basis van passagiersbewegingen en vliegtuigbewegingen.

Qua regionale effecten geeft tabel 2.5 de inschattingen voor 2020 (EUR mln per jaar), inclusief het saldo over de periode 2010-2020 in netto contante waarde (mln EURO).

Tabel 2.5 Regionale KKBA effecten 2020 EUR mln

Variant	Reistijdwinsten	Emissies	Saldo	Eenmalig	Saldo
			NPV 2020	Extern	Regionaal
1	0.2	-0.1	0.1	0	0.1
2	0.5	-0.1	0.4	0	0.4
3	1	-0.5	0.5	0	0.5
4	2	-1.4	0.6	20	-19.4
5	2	-3.3	-1.3	43	-44.3

Bron: Decisio, inschatting Stratagem

Op basis van deze inschattingen zijn de regionale effecten in variant 1-3 licht positief, terwijl de varianten 4 en 5 negatief uitvallen. Kortom, ontwikkeling binnen de grenzen van de PKB is voor de regio (Provincie Flevoland) positief.

Daarnaast is er op regionaal niveau sprake van investeringskosten. Het is op dit moment niet duidelijk hoe deze investeringen verdeeld zullen worden over luchthavenexploitant, nationale en regionale/lokale overheden. In tabel 2.6 worden deze investeringen (EUR mln) per variant vergeleken. Overigens zijn de kosten van luchtverkeersleiding niet opgenomen, ten eerste omdat goede schattingen ontbreken, ten tweede omdat deze investeringskosten per variant nauwelijks zullen verschillen.

Tabel 2.6 Investeringskosten per variant (EUR mln)

Variant	Luchthaven			Isolatie	Landzijdige ontsluiting	
	Terminal	Baan	Overig		Woningen	Weg
1	0	0	0	0	0	0
2	28	60	5	0	0	0
3	28	60	5	0	19	0
4	28	60	5	1.2	19	28
5	67	60	11	1.9	19	28

Bron: Decisio, inschatting Strategem

Investering overig op de luchthaven betreft aanleg van nieuwe weginfrastructuur op het luchthaventerrein. Bij de investeringskosten landzijdig is uitgegaan van een twee keer tweebaansweg en ontsluiting per spoor (trein, lightrail). Er is sprake van het NS station Lelystad Zuid. Onderzoek van de grootste luchthavens in Europa heeft aangetoond dat alleen luchthavens met 5 miljoen passagiersbewegingen of meer via trein of andere railverbinding (metro) zijn ontsloten. Dat wil zeggen dat alleen in variant 5 met 11,2 miljoen passagiersbewegingen het voorziene station Lelystad Zuid een belangrijke functie bij de ontsluiting van de luchthaven verwacht wordt te spelen. Overigens kan een ontsluiting per spoor in alle varianten een nuttige aanvulling zijn.

Werkgelegenheidseffecten

Werkgelegenheidseffecten zijn ook in de Quick Scan MKBA bepaald voor Lelystad. Onderscheiden worden:

- Directe werkgelegenheid (arbeidsplaatsen, die direct samenhangen met luchtvaartactiviteiten, bijvoorbeeld bij luchtvaartmaatschappijen);
- Indirecte achterwaartse werkgelegenheid (arbeidsplaatsen bij toeleveranciers aan de luchtvaart, bijvoorbeeld restaurants op de luchthaven);
- Indirecte voorwaartse werkgelegenheid (arbeidsplaatsen bij bedrijven, die niets met luchtvaart te maken hebben, maar de nabijheid van een luchthaven belangrijk vinden voor de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld Europese hoofdkantoren van bedrijven).

Verder kan onderscheid worden gemaakt, ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijfsterreinen in de directe omgeving van de luchthaven, naar effecten in Lelystad en in de rest van de Provincie. Uitgangspunt voor de analyse van mogelijke

werkgelegenheidseffecten per variant is wederom de Quick Scan MKBA voor variant 4 en 5 waaruit via een inschatting door middel van relatieve verhoudingen is bepaald voor varianten 1-3 hoeveel werkgelegenheid daaruit resulteert. Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten zijn voor kleinere luchthavens niet of nauwelijks vast te stellen. Gedegen marktonderzoek en statistische gegevens ontbreken, of zijn gebaseerd op extrapolatie van gegevens op grotere luchthavens. De werkgelegenheidseffecten in tabel 2.7 zijn het gevolg van overplaatsing van werkgelegenheid uit andere delen van Nederland. Per miljoen passagiersbewegingen (320 FTE) zijn deze aantallen relatief laag in vergelijking met de bevindingen van SEO in 2006.

Tabel 2.7 Werkgelegenheidseffecten in FTE in 2020

Variant	Direct	Indirect	
		Achterwaarts	Voorwaarts
1	150	40	0
2	300	100	0
3	800	200	0
4	1500	400	+?
5	3600	800	+?

Bron: Decisio, inschatting Stratagem

Conform de Quick Scan MKBA wordt verwacht dat de indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten waarschijnlijk vooral in de gemeente Almere optreden en minder in Lelystad, vanwege het feit dat Almere de grootste gemeente is en in de nabijheid van Amsterdam ligt. Momenteel zijn daar reeds nu al de toeleverende bedrijven gevestigd. De directe werkgelegenheidseffecten manifesteren zich op het luchthaventerrein of er vlak naast.

Indien de luchthaven zich meer zelfstandig kan ontwikkelen, met name op het gebied van zakelijk verkeer en bestemmingen die aantrekkelijk zijn voor reizigers met zakelijk motief, dan kunnen de indirect voorwaartse effecten groter zijn dan nu in de QS MKBA worden ingeschat.

De effecten op de concurrentiepositie van de regio Lelystad (voorwaartse effecten) zijn beperkt. In zijn algemeenheid heeft dit te maken met het feit dat er slechts beperkt internationale bedrijvigheid in de regio aanwezig is. Bij uitplaatsing geldt dat dit ook nauwelijks een aantrekkende werking heeft op voorwaartse gelieerde bedrijven omdat het alleen om niet-zakelijke leisure en low cost vluchten gaat. Overigens is niet uit te sluiten dat in geval van low cost vluchten naar zakelijke bestemmingen er in beperkte mate indirecte voorwaartse effecten kunnen optreden. Dit zijn dan bedrijven, die mogelijk op nieuwe kantoorlocaties terecht komen.

Bij overplaatsing vanaf Schiphol zal een groot deel van de directe werkgelegenheid werknemers betreffen die nu op Schiphol werken en grotendeels in Noord- en Zuid Holland en Utrecht wonen. Op termijn zal hier wel een verschuiving in optreden, maar nog steeds kan worden verwacht dat een deel van de werkgelegenheid in andere provincies zal neerslaan.

Uit de Quick Scan MKBA blijkt dat de doelstelling qua werkgelegenheid (800 FTE per 1 miljoen passagiers) uit de preambule van het Convenant Luchthaven Lelystad waarschijnlijk niet gehaald wordt⁴. Dit is opmerkelijk, omdat in 2006 SEO (Langere baan, meer werk?) nog heeft aangegeven dat 800 FTE directe werkgelegenheid per 1 miljoen passagiers realistisch zou zijn. Totale werkgelegenheidseffecten zouden boven de 2000 FTE per 1 miljoen passagiersbewegingen liggen. Wel geeft SEO aan dat het uiteindelijke werkgelegenheidseffect niet direct af te leiden is uit het passagiersvolume, maar juist afhankelijk is van specifieke factoren en beleid. Met name bij directe werkgelegenheid is er een groot verschil tussen kleinere luchthavens (minder dan 5 mln passagiersbewegingen) en de grotere. Op deze grotere luchthavens spelen andere luchthavenfuncties (onderhoud, vliegtuignieuwbouw, vliegdiens, general aviation) een belangrijke rol. Ten tweede is de studie van SEO gebaseerd op oudere cijfers (vaak van voor 2000) en betreffen veel grotere luchthavens. Daarom worden nieuwe ontwikkelingen (low cost carrier luchthavens) en automatisering (ticketing, bagage afhandeling), die voor lagere directe werkgelegenheid per 1 mln passagiersbewegingen zorgen, gemist. Ten derde geeft ook SEO aan dat de spreiding in kengetallen groot is.

De wetenschap over werkgelegenheidseffecten als gevolg van luchtvaart per luchthaven is dus in ontwikkeling. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen verschillende soorten luchthavens.

Indien de SEO cijfers worden geschoond voor de oudere gegevens, vrachtluchthavens en grotere luchthavens, dan ontstaat een meer consistent beeld met recentere inzichten (tabel 2.8).

Tabel 2.8 Werkgelegenheidseffecten van diverse luchthavens

Luchthaven	Jaar	Pax (mln)	Direct	Direct per mmpa
Bron: SEO 2006				
Enschede	2004	0.1	7	70
Groningen	2004	0.2	44	220
Weeze	2004	0.8	300	375
Charleroi	2003	2.0	1500	750
Rotterdam	2004	1.2	1000	833
Eindhoven	2004	0.7	600	857
Bron: Globe 2007				
Charleroi	2003	1.7	700	412
Weeze	2004			400
Carcassonne	2003	0.24	180	750
Frankfurt Hahn	2006			780
Rotterdam Airport	2007	1.1	600	545
Eindhoven Airport	2007	1.1	623	566
Groningen Airport Eelde	2007			400-600
Bron: Stratagem 2007				
FTE per mln extra pax				

⁴ Dit wordt tevens bevestigd uit vergelijkende onderzoeken rondom werkgelegenheid op regionale luchthavens, waarbij airports met een duidelijke leisure motief (charters) een aanzienlijk lager werkgelegenheid effect laten zien (zie bijv. York Consulting, 1998)

Frankfurt Hahn	2007			362
Bournemouth	2007			334
Southampton	2007			441
Bristol	2007			520
Liverpool	2007			690

Wat betreft indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten liggen de conclusies van deze studie, Decisio en SEO op dezelfde lijn, namelijk dat deze zeer beperkt zullen zijn vanwege het feit dat bij uitplaatsing van Schiphol er vooral sprake is van charter en point to point vluchten met vooral niet zakelijke reizigers, die hun herkomst in Nederland hebben. Low cost biedt meer mogelijkheden voor indirecte voorwaartse effecten indien deze ofwel inkomend toerisme accommoderen of naar zakelijke bestemmingen vliegen. Ten slotte wordt nog opgemerkt dat de meeste werkgelegenheidseffecten rond infrastructuur binnen een MKBA analyse als verdringing worden gezien van andere werkgelegenheid. Alleen in geval van een langdurig lokaal werkloosheidsprobleem mogen deze effecten worden meegenomen.

Concluderend kan gesteld worden dat op basis van de beschikbare analyses de werkgelegenheidseffecten bijna geheel direct te maken hebben met de ontwikkeling van de luchtvaart op Lelystad Airport zelf. Hiervoor biedt het bestaande luchthaventerrein voldoende capaciteit. Immers uitgaande van een benodigde hangarruimte van ruim 30 m² per FTE voor bijvoorbeeld onderhoud en conversie van vliegtuigen, passen er 300 FTE per hectare. Van de 230 ha aan totaal luchthaventerrein zijn er dus 12 ha nodig voor een directe werkgelegenheid van 3600 FTE (bij ruimte inefficiënte activiteiten). Indirecte voorwaartse effecten zijn volgende de QS MKBA niet of slechts beperkt te verwachten. Als deze optreden, dan vooral op afstand van de luchthaven in Almere.

Uit de analyse blijkt dat niet de vlootmix voor de directe werkgelegenheidseffecten doorslaggevend is. Hoe meer vliegtuigbewegingen en passagiers, hoe meer directe werkgelegenheid.

In geen van de varianten is de vlootmix doorslaggevend voor een onderscheidend vermogen in indirecte economische of werkgelegenheidseffecten. Het is niet zozeer het totale aantal passagiers of de hoeveelheid Fokker 50 of Boeing 737 NG vluchten, die deze effecten bepalen, maar het aantal zakenreizigers per vlucht. Daarmee worden en het netwerk van bestemmingen en het economisch vestigingsklimaat in de luchthavenomgeving de drijvende krachten achter de economische uitstraling van een luchthaven.

De sturingsmogelijkheden vanuit de nationale en regionale overheid om invloed uit te oefenen op bestemmingenaanbod of in te zetten vliegtuigtype zijn zeer beperkt. De Commissie van der Zee kwam tot de conclusie dat dit alleen mogelijk is via inzet van marketing instrumenten vanuit de regio of luchthaven, ofwel door het ontwikkelen van gecompliceerde en nog niet uitgeteste nieuwe slot allocatie regelingen. In een geliberaliseerde luchtvaartmarkt zijn de mogelijkheden tot sturing nu eenmaal zeer beperkt.

Samenvatting en conclusies

In dit hoofdstuk zijn vijf mogelijke ontwikkelingsvarianten voor Lelystad Airport tot 2020 onderzocht. In tabel 2.9 worden de kwantitatieve uitkomsten samengevat.

Tabel 2.9 Kwantitatieve uitkomsten vijf ontwikkelingsvarianten

Variant	Passagiersbewegingen (000)	Vliegtuigbewegingen B737NG/A3 20	NPV Saldo MKBA nationaal (EUR mln)	NPV Saldo Regionaal (EUR mln)	Werkgelegenheid		
					Direct	Indirect	
						Achterwaarts	Voorwaarts
1	500	0	155	0.1	150	40	0
2	1.000-1.500	5.000	95	0.4	300	100	0
3	2.000-2.500	20.000	510	0.5	800	200	0
4	4.700	35.000	1.360	-19.4	1.500	400	+?
5	11.200	70.000	2.860	-44.3	3.600	800	+?

Uit de analyses zijn de volgende conclusies te trekken:

- Varianten 4 en 5 zijn afhankelijk van groei ontwikkelingen op Schiphol. Deze groei stagneert en de vooruitzichten zijn niet zodanig dat groei in vliegtuigbewegingen de komende paar jaar waarschijnlijk is.
- De effecten op nationaal niveau bij hogere verkeersvolumes zijn sterk positief en rechtvaardigen de investeringen nodig voor de hoge groeivarianten. De regionale effecten zijn bij hoge verkeersvolumes negatief.
- De lage verkeersvolumes (varianten 1-3) zijn relatief bescheiden positief op nationaal en regionaal niveau.
- De grootste effecten bestaan uit beperkingen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling.
- Werkgelegenheidseffecten zijn grotendeels direct aan luchtvaart gerelateerd. Indirecte effecten bestaan niet of treden vooral op in gebieden 30-50 kilometer van de luchthaven (omgeving Almere/Amsterdam).
- Op basis van deze conclusies zou de inspanning van de provincie gericht moeten zijn op het zo snel mogelijk realiseren van de regionale luchthaven. Op korte termijn is het dan belangrijk luchtverkeersleiding en een aantal lijndiensten te realiseren, waarbij niet zozeer op vlootmix maar op bestemmingen een voorkeur wordt uitgesproken. Overigens zijn de mogelijkheden voor sturing in de Europese luchtvaartmarkt minimaal. Voor de middellange termijn is uitwerking en implementatie van de convenant afspraken essentieel, waarbij Schiphol en mogelijk het Rijk verleid moeten worden anticyclisch in Lelystad Airport te investeren. Op langere termijn moet worden gezocht naar economische effecten en/of compensatie, indien de luchthaven groeit buiten de gebruiksruimte van de lopende aanwijzing. Eveneens moet afstemming worden bereikt over woningbouwlocaties onder toekomstige vliegroutes.

2.4 Ontwikkelingsmogelijkheden Larserpoort vanuit de luchtvaart

Benchmark andere luchthavens

Uit de Quick Scan MKBA van Decisio blijkt dat de indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten zeer beperkt worden ingeschat. Dat heeft te maken met de aard van uit te plaatsen vluchten. Zeker charter vluchten hebben geen afgeleide werkgelegenheidseffecten, voor low cost carrier vluchten ligt dat anders, maar dan nog is het netwerk van bestemmingen en de lokale economische bedrijvigheid bepalend. Decisio is van mening dat indien deze effecten optreden de voorwaartse en achterwaartse indirecte werkgelegenheid in Almere worden gecreëerd.

Hierbij is waarschijnlijk nog geen rekening gehouden met de initiatieven van OMALA NV voor uitbreiding van het bedrijventerrein Larserpoort tot een netto uitgave van 215 ha in eerste fase, uiteindelijk doorgroeiend naar 330 ha netto.

Onderzoek is gedaan naar gelijksoortige initiatieven bij andere luchthavens in Europa. In tabel 2.10 worden deze beschreven.

Tabel 2.10 Steekproef Europese luchthavens en bedrijfstreinen

Luchthaven	Naam bedrijfstrein	Omvang (ha)	Bestemming	Fase
Luton	Century Park	42-114	Logistiek	Planning
	Capability Park	30	Kantoren, multinationals	Gerealiseerd
Stansted	Geen		180 bedrijven op luchthaventerrein	
Charleroi	Aeropole	120	Biotech, Science Park	1991 gerealiseerd
Keulen	Geen		Luchtvracht op luchthaventerrein	
Munster/Osnabruck	Airport Park	200	Business en service centre	Planning
Weeze/Niederrhein	Airport City Weeze	250	(kantoren) Industrie	Planning

Opvallend is dat in Charleroi het Aeropole Biotech Park is gerealiseerd, maar deze ontwikkeling heeft zich los van de luchthavenontwikkeling afgespeeld. De bedrijven hadden zich reeds gevestigd, ver voordat Ryanair op Charleroi ging vliegen. Een grote financiële betrokkenheid van de regionale overheid (Wallonië) is zeker een grote bepalende factor geweest in de ontwikkeling van Aeropole. Daar waar bedrijven op het luchthaventerrein worden gerealiseerd is de rol van de luchthavenexploitant bepalend (Keulen, Stansted).

In bijlage B zijn de meer gedetailleerde plannen en realisaties van bedrijfstreinen bij Londen Luton, Munster Osnabruck en Weeze/Niederrhein opgenomen.

Ook de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten op en rond andere Nederlandse regionale luchthavens geeft geen aanleiding om een sterke band tussen luchtvaart en

bedrijfsterreinontwikkeling te veronderstellen. De meeste werkgelegenheidsontwikkelingen zijn autonoom.

Rotterdam Airport heeft tot nu toe een klein kantorenterrein op het luchthaventerrein naast de terminal. Het heeft een beperkte omvang. Daarnaast zijn er vele beleidsinitiatieven, zoals Rotterdam Airport Business Park (200.000 m² kantoor- en bedrijfsruimte), A13 Kennisboulevard en Schieveen. De directe relatie met luchtvaartactiviteiten is tot nu toe beperkt.

Eindhoven Airport heeft het Flight Forum (65 ha), waarop vooral kantoren zijn ontwikkeld. Uit eerder onderzoek (Stratagem/ECORYS 2007) is gebleken dat de hierop gevestigde bedrijvigheid slechts voor een klein deel luchtvaart gerelateerd is. In totaal werken er wel 5000 personen, onder andere bij advocaten en notarissen, accountants, automatiseerders, verhuisbedrijven, standbouwers voor tentoonstellingen en beurzen, leveranciers van kantoorinterieurs en mobiele/draadloze telefoondienstverleners.

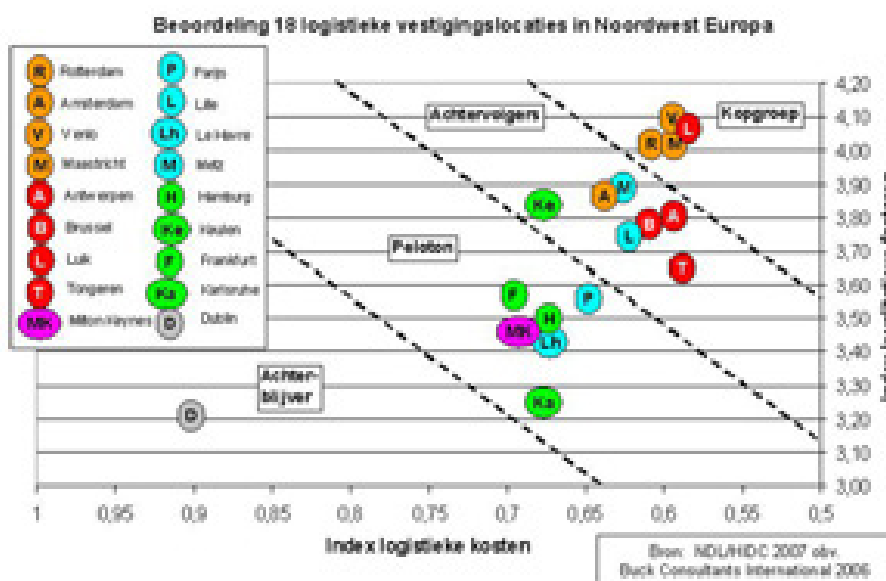
Op Maastricht Aachen Airport wordt een bedrijfsterrein gepland voor logistieke bedrijvigheid (100 hectare bruto, 55 hectare netto). Een aantal bedrijven zijn gevestigd nabij of op de luchthaven, een nieuw terrein is nog in de voorbereidingsfase.

Analyse kansrijke clusters

Twee soorten economische activiteiten worden vaak genoemd bij bedrijfsterreinontwikkeling in of nabij luchthavens: logistieke dienstverlening en science parks.

Bij logistieke dienstverlening allereerst de opmerking dat er vele soorten logistiek bestaan: regionaal, nationaal en internationaal, verder opgedeeld onder andere naar versgoederen, hoogwaardige apparatuur en goederen. Voor Europese Distributiecentra (EDCs) geldt dat deze steeds meer in het zuiden van Nederland, België en Noord Frankrijk terecht komen.

Figuur 2.3 Concurrentiekracht regio's voor logistiek



Uit deze analyse blijkt dat centrale ligging in Europa belangrijk is. Flevoland is wat dat betreft excentrisch ten opzichte van de meest succesvolle logistieke regio's.

Analyses van sciences centres in Europa laat het volgende gemiddelde profiel zien:

- Nabij grote steden
- Nabij universiteiten
- Airports op 30-60 km
- Regio's met kennisagglomeraties
- Gemiddeld 46 ha, 40% kleiner dan 20 ha

Ook voor science centres sluit het profiel van Lelystad niet aan bij een aantal kritische randvoorwaarden. Daarnaast blijkt dat de meeste science centres een afstand van 30-60 minuten niet bezwaarlijk vinden.

Overige aspecten

Bovenstaande bedrijfsterreinen zijn geplande ontwikkelingen. Niet uit te sluiten valt dat er in de toekomst een nieuwe generatie werklocaties rondom vliegvelden kan ontstaan. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn nog niet waargenomen.

Wel is er sprake van een kwaliteitsverbetering van het ruimtelijk economisch profiel van de regio. Dit profiel wordt bepaald door (BCI 1999):

- De ligging in het economisch kerngebied
- De aanwezigheid van hoofdtransport assen
- De productiestructuur van de regio
- De kracht van de ruimere regio

Met name de (toekomstige) aanleg van nieuwe infrastructuur (Hanzelijn, A6/A9, OV SAAL) en de verstedelijking van Flevoland door de Schaalsprong Almere, wordt het ruimtelijk economisch verbeterd waardoor de mogelijke aantrekkingskracht van de luchthaven groter wordt. Of de luchtvaartactiviteiten hierbij een rol spelen, blijft de vraag (zie Flight Forum Eindhoven Airport). In elk geval zullen de ontwikkelingen, luchtvaart

gerelateerd of niet, volgend zijn aan de verbetering van het ruimtelijk economisch profiel en/of van de ontwikkeling van het luchtzijdig product. Een zorgvuldig geformuleerd en (boven) regionaal beleid is een noodzakelijke randvoorwaarde voor de regionale inbedding van de luchthaven.

Ten slotte nog een opmerking over mogelijke imago-effecten van luchthavens voor internationale bedrijvigheid. Dit imago-effect is zeer beperkt. Uiteindelijk blijken altijd kosten en/of opbrengsten de doorslag te geven voor vestiging op of naast een luchthaven.

Samenvatting en conclusies

- Er zijn nog geen regionale luchthavens in West Europa geïdentificeerd, waar ontwikkeling van bedrijfsterreinen direct naast de luchthaven en op basis van groei van luchtvaartactiviteiten heeft plaatsgevonden. De geplande ontwikkelingen op verschillende luchthavens zijn qua oppervlakte uit te geven hectares kleiner dan de plannen voor Larserpoort.
- Lelystad en Flevoland beantwoorden onvoldoende aan de randvoorwaarden voor vestiging van internationale logistieke centra. Science centres op of nabij luchthavens zijn niet of nauwelijks gevonden binnen Europa.
- Imago-effecten zijn nog niet aangetoond. Wel kan verbetering van het ruimtelijk economisch profiel van een regio zorgen voor een verbeterde inbedding van de luchthaven in het economische krachtenveld.
- Uit eerder onderzoek is gebleken dat binnen de PKB er geen negatieve effecten op te ontwikkelen gebieden zoals Almere Oost/Zeevolde West zullen optreden. Dit kan bij varianten 4 en 5 wel het geval zijn. Deze negatieve effecten zijn gekwantificeerd. Bij de ontwikkeling van de oostzijde van Almere ten noorden van de A27 dient terdege rekening gehouden te worden met mogelijke negatieve effecten indien de huidige inzichten en vliegt technieken toegepast worden. De ontwikkeling van nieuwe technieken (stillere vliegtuigen), navigatietechnieken (waypoints, GPS) en aan- en uitvliegprocedures bieden op termijn kansen om overlastsituaties in Flevoland te voorkomen. Tegelijkertijd is het wel verstandig om bij de planvorming van Almere Oost/Zeevolde West rekening te houden met het geluid van dalende en stijgende vliegtuigen.
- Op basis van het onderzoek blijkt dat de eerder getrokken conclusie over de te verwachten voorwaartse indirecte economische effecten, namelijk dat deze beperkt zullen zijn, wordt bevestigd door de analyse van bedrijfsterreinen nabij regionale luchthavens. De consequentie is dat de ontwikkeling van OMALA vooral afhankelijk is van ontwikkelingen buiten de luchtvaart en luchthaven om.

2.5 Beleid met betrekking tot de luchthaven

In de voorgaande paragrafen is aandacht besteed aan de inhoudelijke aspecten van de ontwikkeling van Lelystad Airport en Larserpoort. Nu komt het beleid dat de provincie kan voeren met betrekking tot deze ontwikkelingen aan bod. Hierin wordt eerst de huidige rol van de provincie beschreven, waarna wordt ingegaan op mogelijke strategieën voor zowel de korte, middellange als lange termijn.

2.5.1 Beleid tot nu toe en bevindingen uit de studie

Het beleid van de provincie met betrekking tot de luchthavenontwikkeling heeft zich grotendeels afgespeeld binnen de speelruimte die Schiphol Group als eigenaar en het Rijk als beleidsinitiator hebben gegeven. De provincie heeft verschillende initiatieven genomen om de ontwikkeling van de luchthaven tot regionale luchthaven te bevorderen, met het oog op te verwachten economische effecten. In de afgelopen jaren heeft dat geleid tot:

- Een convenant met de Schiphol Group, de luchthaven zelf en de Gemeente Lelystad, om de aanwijzing van het Rijk en de investering van de Schiphol Group te bespoedigen.
- Een plan van aanpak voor het opzetten van een Commissie Regionaal Overleg Lelystad Airport (CROL) om het draagvlak in de omgeving bij de verdere ontwikkeling tot regionale luchthaven te vergroten.
- Het deelnemen in OMALA BV om de economische effecten van de luchthaven te versterken.

Ondanks deze inspanningen van de provincie, zijn de resultaten miniem. Naar verwachting is de nieuwe aanwijzing in oktober 2009 gereed, maar wel met grote vertraging. Ondertussen is de noodzaak voor de Schiphol Group om in de uitbreiding van Lelystad Airport te investeren, afgenomen als gevolg van de economische recessie. Deze noodzaak hing rechtstreeks samen met het verwachte capaciteitstekort op Schiphol en de accommodatie van niet mainport gebonden vluchten op regionale luchthavens als Lelystad en Eindhoven. Deze noodzaak is vanwege de voorspelde krimp van vluchten op Schiphol flink verminderd.

Verder blijkt uit paragraaf 2.2 dat de regionale effecten (op basis van MKBA methodologie) van een grootschalige ontwikkeling van de luchthaven negatief zullen uitvallen, terwijl de nationale effecten overwegend positief zijn. Met name de veronderstellingen over werkgelegenheidseffecten van de luchtvaart blijken, op basis van nieuwe analyses, tegen te vallen. Niet alleen de directe werkgelegenheidseffecten, maar meer nog de indirecte voorwaartse effecten.

2.5.2 Toekomstig beleid

Gezien deze bevindingen worden de beleidsopties voor de provincie opgedeeld naar drie categorieën: korte termijn, middellange en lange termijn. Voor de lange termijn (2030 en later) lijkt het verstandig de besluitvorming in 2009 en 2010 rond de structuurvisie luchtvaart en Schaalsprong en de implementatie van de programma's en projecten Randstad Urgent af te wachten. Desalniettemin zijn er al eerste richtingen aan te geven.

Korte termijn (2010-2012)

Het devies voor het provinciaal beleid op korte termijn is: operationaliseren van Lelystad als regionale luchthaven met de huidige baan en nieuwe aanwijzing (oktober 2009). Daarbij dient de provincie zich op de volgende activiteiten te richten:

- Om de korte termijn doelstellingen te bereiken zal allereerst de nieuwe aanwijzing in oktober 2009 tot stand moeten worden gebracht. De rol van de provincie bij dit proces is beperkt.

- Het aanbieden van luchtverkeersleiding op Lelystad en luchtruim voor IFR vluchten van Lelystad in samenhang met Schiphol. Dit is belangrijk voor het aantrekken van lijndiensten met relatief kleine vliegtuigen op de huidige baan. Londen City Airport biedt een voorbeeld van een luchthaven met een zelfde baanlengte, waar lijndiensten en zakelijk klein vliegverkeer wordt mogelijk gemaakt. Een dergelijke operatie kan de vraag naar zakelijk vliegverkeer uit Flevoland en Noord Nederland accommoderen (zie ook studie Kamer van Koophandel Flevo-, Gooi- en Eemland, 2008).
- Het vinden van een samenlevingsmodel tussen commercieel verkeer (IFR) en overige vluchten general aviation (VFR).
- Het stimuleren van lijndiensten en bedrijvigheid die deze lijndiensten mogelijk maken door een actief acquisitiebeleid.
- Het betrekken van Air France/KLM en de Schiphol Group bij deze strategie.
- Het opzetten van de CROL als plaatsvervanger van de huidige Commissie 28.

Middellange termijn (2013-2020)

Het devies voor de middellange termijn is verleiden. Dit komt tot uitdrukking in de volgende beleidspunten:

- Schiphol en het Rijk stimuleren anticyclisch te investeren in de uitbreiding van de luchthaven (baanverlenging, nieuwe terminal) binnen het nu lopende aanwijzingsverzoek;
- Zelf investeren in landzijdige bereikbaarheid over de weg en spoor;
- Het betrekken van Schiphol Group/SADC bij de ontwikkeling van OMAVA BV;
- Optimaliseren van vluchten binnen de nieuwe aanwijzing (2-2,5 mln passagiersbewegingen), waarbij de luchtvaartmarkt bepalend is, maar met voldoende bestemmingen die belangrijk zijn voor de bedrijven in Flevoland;
- Het vinden van een oplossing voor de general aviation vluchten op Lelystad;
- Inbreng van korte en middellange termijn strategie bij de regionale Alderstafel.

Lange termijn 2021-2030

Het devies voor de provinciale strategie voor beleid op deze termijn is: compenseren. De belangrijkste punten hier zijn:

- Het ontwikkelen van directe werkgelegenheid door het realiseren van een home base voor een luchtvaartmaatschappij;
- Het ontwikkelen van indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten door bestemmingenaanbod zoveel mogelijk af te stemmen op vraag van bestaand en toekomstig bedrijfsleven;
- Het stimuleren van clusters bedrijvigheid die een luchthaven belangrijk vinden voor hun bedrijfsvoering;
- Het zoeken naar werkgelegenheid in andere economische sectoren om de regionale negatieve effecten van de invulling van het nationaal belang op Lelystad Airport te compenseren.
- Het onderzoeken van mogelijkheden om groei buiten de grenzen van het nu lopende aanwijzingsverzoek (bijvoorbeeld het mogelijk maken van 4,7 mln. passagiersbewegingen) op basis van nationaal belang te vertalen naar regionale betekenis of compensatie, zodat ook regionaal draagvlak voor dergelijke ontwikkelingen verkregen kan worden.

3 Ontwikkeling werklocaties

De provincie en gemeenten in Flevoland hebben de afgelopen jaren verschillende onderzoeken naar hun bedrijventerreinen en kantoorlocaties uitgevoerd. Tevens is er een aanzienlijk aantal strategieën en visies opgesteld. Deze documenten zijn door ons geïnventariseerd in het kader van spoor 2 en 3 van de onderhavige studie. Hierin worden respectievelijk de synergie tussen de Schaalsprong van Almere en de as Schiphol-Lelystad en de nieuwe regionale economische visie voor bijkomende werklocaties in Almere en Lelystad behandeld.

Op basis van het bestaande materiaal en aanvullende bronnen geeft dit hoofdstuk een overzicht van de huidige en geplande ontwikkelingen op het gebied van werklocaties in Flevoland. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan de grotere bedrijventerreinen in Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten die nog over voldoende ruimte beschikken of dat op korte termijn bieden. De selectie van bedrijventerreinen genoemd in deze studie hebben een regionale impact of kunnen dat in de toekomst met de nog beschikbare ruimte hebben. Vandaar dat het van belang is deze terreinen in ogenschouw te nemen voor de ontwikkeling van en advisering over de aanpak van bedrijventerreinen in Flevoland. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan mogelijk concurrerende bedrijventerreinen in de Noordoostpolder, Urk en bedrijventerreinen rondom Flevoland.

Enkele opmerkingen vooraf:

Wanneer gerefereerd wordt aan *harde plannen*, dan worden die plannen voor bedrijventerreinen bedoeld die in vastgestelde bestemmingsplannen zijn opgenomen (en binnen afzienbare tijd uitgevoerd kunnen worden). Met *zachte plannen* worden plannen in voorbereiding en potentiële plannen bedoeld.

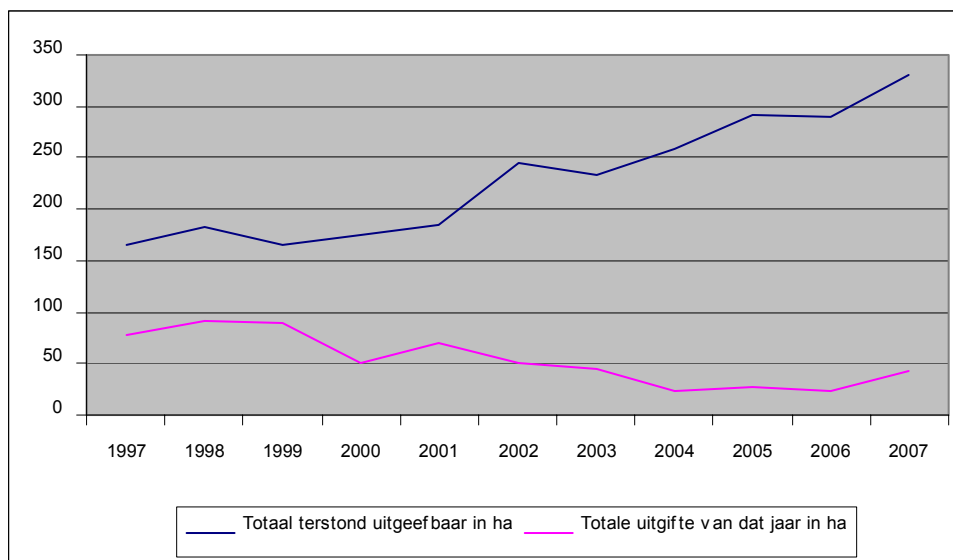
Wanneer gesproken wordt over een *gezonde strategische voorraad*, dan is de voorraad terstond uitgeefbaar bedrijventerrein twee á drie keer zo groot als de gemiddelde jaarlijkse uitgifte. Dit wordt ook wel *frictievoorraad* genoemd. Wanneer gesproken wordt over de *ijzeren voorraad*, dan wordt hiermee de voorraad aan bedrijventerreinen bedoeld die voor de toekomst beschikbaar is. Dit kan berekend worden aan de hand van terstond uitgeefbaar + niet terstond uitgeefbaar bedrijventerrein of aan de hand van harde en zachte plannen. Het is gebruikelijk dat de ijzeren voorraad voorziet in drie tot vijf maal de gemiddelde jaarlijkse uitgifte.

Wanneer gesproken wordt over *terstond uitgeefbaar terrein*, dan wordt het terrein bedoeld dat direct gereed is voor uitgifte, ontsloten is en bouwrijp. Deze grond is in handen van de gemeente, industrie- of havenschap of kan eigendom zijn van een particuliere partij (ontwikkelingsmaatschappij, projectontwikkelaar of andere particuliere eigenaren).

3.1 Flevoland

Eerst is het relevant om te onderzoeken wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot vraag en aanbod van bedrijventerreinen. Wanneer gekeken wordt naar de groei van het terstond uitgeefbaar aanbod in Flevoland (inclusief Urk en de Noordoostpolder) en dat wordt afgezet tegen de jaarlijkse uitgifte, dan is er een discrepantie zichtbaar (figuur 3.1).

Figuur 3.1 Ontwikkeling terstond uitgeefbaar bedrijventerreinen en jaarlijkse uitgifte in hectare voor Flevoland



Bron: IBIS, 2007 en Provincie Flevoland, 2008⁵

Wanneer het aanbod ongeveer twee keer zo groot is als de uitgifte kun je spreken van een gezond ontwikkelingsaanbod. Sinds 2001 is de uitgifte van bedrijventerrein afgenomen en het aanbod van bedrijventerreinen fors toegenomen. Het aanbod van bedrijventerreinen voorziet ruimschoots in de marktvraag (bezien vanuit de gerealiseerde behoefte).

Ook voor de toekomst lijkt Flevoland goed voorzien te zijn met het oog op de harde en zachte plannen voor bedrijventerreinen die op dit moment opgesteld zijn (tabel 3.1). Een deel van de harde plannen (het terstond uitgeefbare deel) voor 2003-2010 is meegenomen in figuur 3.1 (Urk en Noordoostpolder zijn niet geactualiseerd). De overige plannen zouden, wanneer uitgeefbaar, bij het aanbod opgeteld moeten worden.

⁵ Economie en arbeidsmarkt Flevoland 2007-2008

Tabel 3.1 geeft dus de toekomstige plannen weer bovenop het vigerend aanbod weergegeven in figuur 3.1 (terstond + niet-terstond uitgeefbaar bedrijventerrein).

Tabel 3.1 Totaal harde en zachte plannen bedrijventerreinen (in netto hectare)

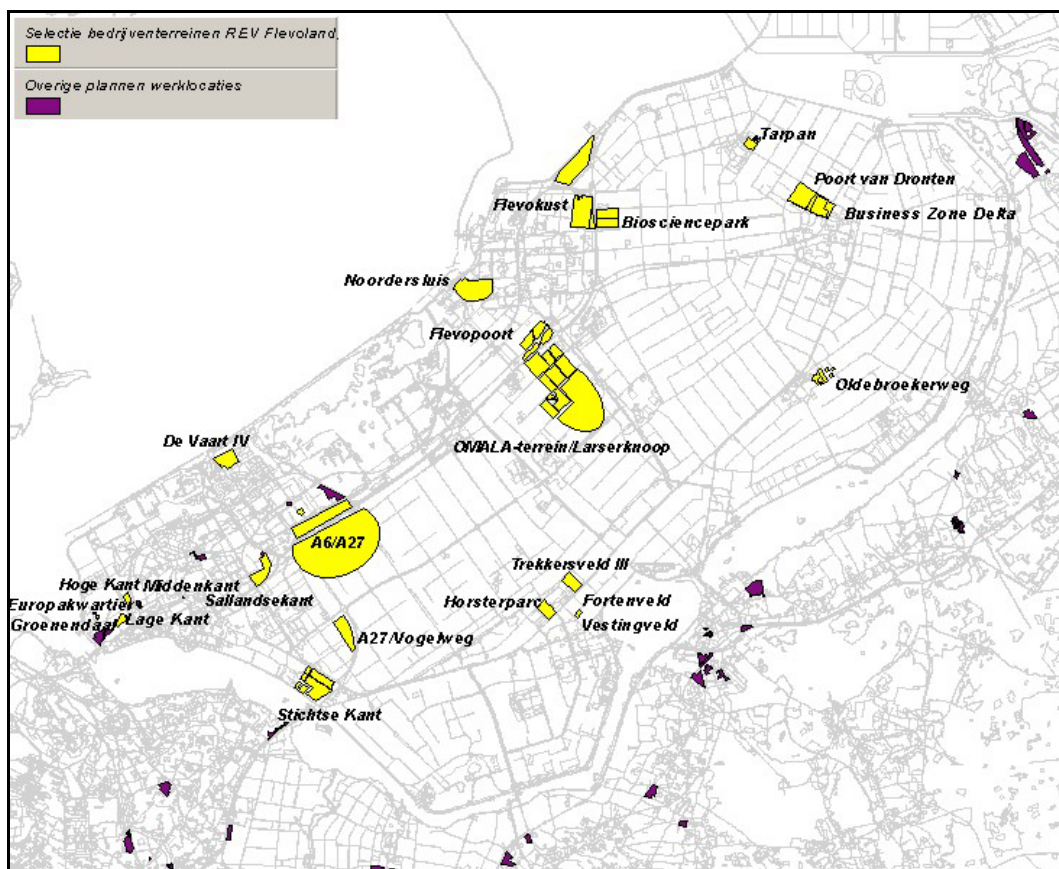
Bedrijventerrein	Harde plannen			Zachte plannen		
	2003-2010	2010-2020	2020-2030	2003-2010	2010-2020	2020-2030
Almere	0,0	89,0	0,0	17,0	153,5	47,0
Dronten	19,0	45,5	0,0	0,0	24,0	0,0
Lelystad	0,0	0,0	10,2	0,0	170,0	280
Noordoostpolder	3,5	0	0	32,3	69,7	0
Urk	10,8	4,6	0	0	10	10
Zeewolde	0,0	0,0	0,0	20,0	137,5	30,0
	33,3	139,1	10,2	69,3	564,7	367

Bron: Visie Werklocaties Flevoland 2020 (2005) & update ECORYS m.b.v. IBIS 2007, Economisch Masterplan werklocatie A6/A27 en gesprekken met de gemeenten

In de onderstaande paragrafen zijn de plannen voor de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten verder uitgewerkt. Hierbij is aandacht voor de positie die de gemeente inneemt ten aanzien van de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Daarnaast is gekeken naar welke bedrijventerreinen verder ontwikkeld worden en voor welk type bedrijvigheid deze terreinen bestemd zijn.

In onderstaand figuur zijn de bedrijventerreinen weergegeven die nog over voldoende ruimte beschikken of dat op korte termijn bieden. De weergegeven selectie van bedrijventerreinen hebben een regionale impact of kunnen dat in de toekomst met de nog beschikbare ruimte hebben.

Figuur 3.2 Selectie van bestaande en toekomstige bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland



3.2 Almere

Binnen Flevoland neemt Almere een bijzondere positie in gezien haar groeiambities ten behoeve van de Schaalsprong. De realisatie van deze opgave ligt wat betreft werklocaties grotendeels in Almere Oost, waar 40 tot 60 duizend nieuwe arbeidsplaatsen worden voorzien. Dit ligt deels op het grondgebied van Zeewolde (A6/A27 Werklocatie).

De groei van werkgelegenheid in Almere moet volgens de ‘Economische visie 2030+’ van de gemeente (concept augustus 2008) uit de onderstaande strategieën voortkomen:

- Optimalisering volgende bedrijvigheid (20 – 30 duizend banen) in sectoren retail, leisure, woonmilieu, onderwijs en verzorgend.
- Groter aandeel clusters Noordvleugel (verplaatsingen regionale bedrijven en vestiging internationale bedrijven – 40.000 banen) in sectoren handel & logistiek, media/creatieve industrie, toerisme en congressen, zakelijke dienstverlening.
- Ontwikkeling eigen pieken (10 000 banen) in sectoren technologie en ICT, technologie en health, starters en bouweconomie.

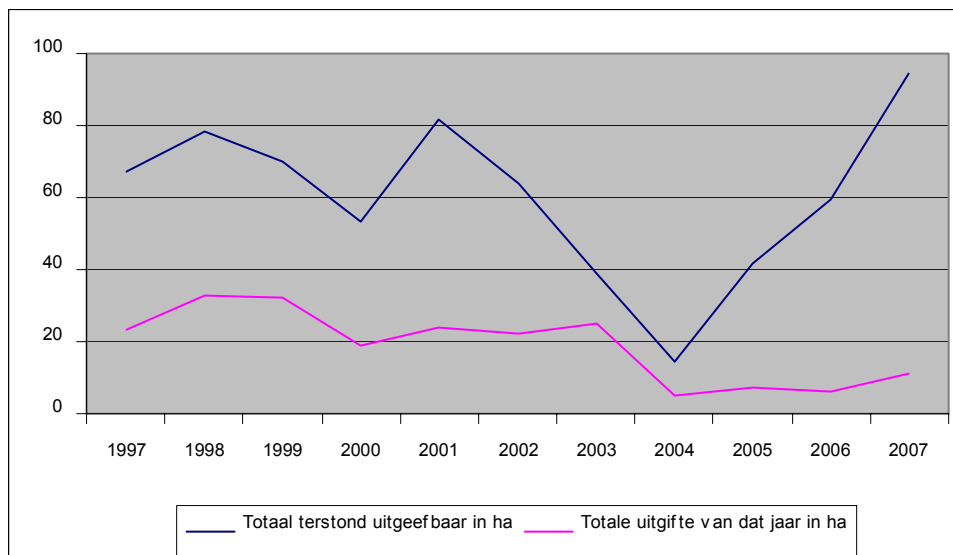
De autonome groei zal bijdragen met zo’n 20 à 30 duizend nieuwe arbeidsplaatsen.

De ruimtebehoefte zal afhangen van de gekozen variant en wordt geschat tussen de 800 en 1000 ha.

Wanneer het terstond uitgeefbaar bedrijventerrein door de jaren heen vergeleken wordt met de jaarlijkse uitgifte, dan is er tot 2002 een parallel verloop zichtbaar (figuur 3.3). In

2003 en 2004 was het aanbod relatief krap ten opzichte van de uitgifte van die jaren, maar het aanbod aan bedrijventerreinen is sindsdien verruimd.

Figuur 3.3 Ontwikkeling terstond uitgeefbaar bedrijventerreinen en de jaarlijkse uitgifte in hectare voor Almere



Bron: IBIS, 2007 en Provincie Flevoland, 2008

In de 'Ruimtelijk Economische Verkenning Almere Oost' (Royal Haskoning 2008) worden verschillende sectoren als kansrijk beschouwd, namelijk grootschalig/hoogwaardig bedrijvigheid zoals transport, logistiek, distributie, industrie & productie (VALmere en ZIENdustrie) en kennis & ICT (Businesspark).

In tabel 3.2 zijn de toekomstige plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Almere weergegeven. Zichtbaar is dat vooral de A6/A27 locatie veel extra hectares op zal leveren wanneer dit terrein ontwikkeld wordt. Hiervoor is een economisch masterplan vastgesteld, maar de uitvoering laat nog even op zich wachten.

Tabel 3.2 Toekomstige plannen ontwikkeling bedrijventerreinen (in netto hectare)

Bedrijventerrein	H/Z plan	Harde plannen			Zachte plannen			Prijs per m2*
		2003-2010	2010-2020	2020-2030	2003-2010	2010-2020	2020-2030	
Almere								
Rederij	Z				2,0			160-280
A6/A27	Z					97,5	47,0	
A27/Vogelweg	Z					40,0		
Stichtsekant	H		89,0					
Lagekant	Z				4,9	7,1		
Europakwartier	Z				4,0			
Groenendaal	Z				1,6	2,4		
Middenkant	Z				4,5	6,5		
Totaal Almere		0,0	89,0	0,0	17,0	153,5	47,0	

Bron: Visie Werklocaties Flevoland 2020 (2005)

*Bron: Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Flevoland 2008

Hieronder volgen de profielen van belangrijke terreinen met de grootste omvang en een regionale functie.

Sallandsekant

Dit terrein richt zich op logistieke dienstverleners en bedrijven met een logistiek karakter tot en met milieucategorie 3. De ligging aan de A6 zorgt voor een goede ontsluiting en biedt een zichtlocatie aan enkele bedrijven. Het terrein is vanaf 2001 uitgegeven en bijna vol. Het terrein beslaat een netto oppervlakte van 45,7 hectare, waarvan 29,9 hectare reeds is uitgegeven en 15,8 hectare terstond uitgifbaar is. De verkoopprijs bedraagt 133-260 euro per m² excl. BTW.

Stichtsekant

Het logistieke terrein wordt als opvolger van Sallandsekant beschouwd en huisvest vooral logistieke bedrijven, distributiecentra en groothandel. Het behoort met De Vaart tot de grootste terreinen van Almere en positioneert zich in de Noordvleugel en Utrecht. De ligging aan de A27 past bij het logistieke karakter van dit terrein en de oriëntatie op nabij gelegen provincies. In de toekomst wordt mogelijk een overslaghaven gerealiseerd. Er is op dit moment nog volop ruimte, de uitgifte is gestart in 2005 en loopt gefaseerd door tot na 2015. De netto oppervlakte van het terrein is 135 hectare, waarvan 40,2 hectare terstond uitgifbaar.

De Vaart

De Vaart I, II en III zijn de oudste terreinen van Almere. Het zijn grootschalige, industriële bedrijventerreinen waarop vooral productiebedrijven uit de hogere milieucategorieën gevestigd zijn. Ondanks enkele verouderde panden is de locatie bijna volledig uitgegeven. De terreinen liggen aan de rand van Almere-buiten, aan de Buitenring. De Vaart heeft nog 4,2 hectare terstond uitgifbaar terrein, de verkoopprijs bedraagt 140-200 euro per m² excl. BTW.

De Vaart IV is een jonger aangrenzend terrein, waarop bedrijven met milieucategorie 4 en 5 terecht kunnen (zware industrie). Het terrein beslaat netto 75 hectare, waarvan 22,7 hectare reeds is uitgegeven. In het totaal is 52,3 hectare uitgifbaar, maar op dit moment niet terstond uitgifbaar. De verkoopprijs is vergelijkbaar met De Vaart I,II en III.

A6/A27

Voor het terrein A6/A27 is in 2004 door de gemeenten Zeewolde en Almere een economisch masterplan gemaakt. Deze economische studie is echter niet langer actueel. Het geplande terrein komt wel terug in recente documenten van zowel Almere als Zeewolde. Zo beschouwt de Ontwikkelingsstrategie Almere Oost (2008) de A6/A27 knoop als (de) locatie voor hoogwaardig bedrijventerrein en als plek waar het 'werken' zich concentreert. De Economische Visie 2030+ (2008) voorziet dat Almere optimaal rendement uit de locaties Stichtsekant en A6/A27 haalt, met een combinatie van logistiek/handel en kantoorfuncties zoals marketing/sale, training en onderzoek. De A6/A27 wordt ook genoemd als locatie voor retail (GDV).

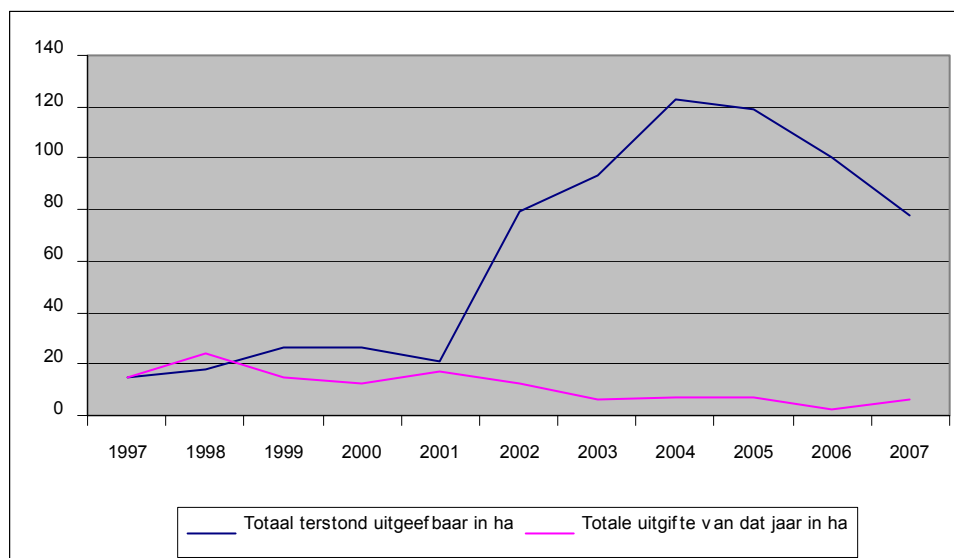
Door de gemeente Zeewolde wordt de werklocatie A6/A27 beschouwd als locatie van bovenregionale betekenis. Hierbij wordt opgemerkt dat deze locatie niet direct bijdraagt aan de doelstellingen uit de Toekomstvisie 'Zeewolde, een generatie verder' (2001) voor wat betreft de gewenste realisatie van werkgelegenheid in en om de kern Zeewolde (GVV)

Zeewolde, 2007). Voor de locatie A6 /A27 wordt een gefaseerde marktintrede verwacht: 50% van het Zeewolde deel in 2012 en het andere deel in 2022. De GVV Zeewolde geeft aan dat deze locatie mogelijk voor milieucategorie 5 geschikt kan zijn. Het tweede document dat de locatie noemt is de recente Contourennota Ontwikkeling Zeewolde (2008). Hierin staat vermeld dat het niet duidelijk is welke concrete ruimtebehoefte er op dit moment voor deze locatie is. Verder wordt in de Contourennota Ontwikkeling Zeewolde (2008) het volgende aangegeven: ‘Het gehele gebied ten zuidwesten van het Oostvaarderswold maakt onderdeel uit van het plangebied van Almere-Oost/Zeewolde West, zoals voorgesteld in de schaa sprongstudie. Dit gebied blijft in agrarisch gebruik totdat blijkt dat functieverandering noodzakelijk is. Bij een toekomstige functieverandering worden bestaande karakteristieken, zoals de lange lijnen en de grootschalige geometrische verkaveling, gerespecteerd’ (Contourennota Ontwikkeling Zeewolde, 2008, p. 38).

3.3 Lelystad

De gemeente Lelystad wil in verband met de aanwezige bedrijventerreinen haar industrieel-logistiek profiel verder uitbreiden. Lelystad heeft een goed mobiliteitsprofiel, dit geldt zowel voor verbindingen over de weg en het spoor als over het water en door de lucht in alle richtingen. De gemeente Lelystad wenst op basis hiervan het logistieke netwerk uit te breiden, met daarbij specifieke aandacht voor het goederenvervoer en de arbeidsmarkt. De gemeente Lelystad heeft aangegeven moeite te hebben de reeds aanwezige hoogwaardige werkgelegenheid te behouden.

Figuur 3.4 Ontwikkeling terstond uitgeefbaar bedrijventerreinen en de jaarlijkse uitgifte in hectare voor Lelystad



Bron: IBIS, 2007 en Provincie Flevoland, 2008

De totale uitgifte aan bedrijventerreinen in Lelystad was tot 2006 dalende, maar is in 2007 en 2008 (11 hectare) weer toegenomen. De verwachting bij de gemeente is dat dit in de toekomst doorzet. Het direct beschikbare aanbod daalt sinds 2004, maar is vanwege het hoge vertrekpunt de komende jaren nog ruim.

De verschillende bedrijventerreinen van Lelystad worden hieronder kort behandeld. Wat is de huidige stand van zaken, welk type bedrijvigheid is er gevestigd en is in de toekomst

gewenst? Zijn er nog mogelijkheden tot uitbreiding? De binnenstedelijke bedrijventerreinen worden hier niet meegenomen, omdat dit vooral kleine bedrijventerreinen betreft die geen regionale impact hebben op de provincie. Daarnaast zijn deze terreinen bijna volledig uitgegeven.

Tabel 3.3 Toekomstige plannen ontwikkeling bedrijventerreinen (in netto hectare)

Bedrijventerrein	H/Z plan	Harde plannen			Zachte plannen			Prijs per m ² *
		2003-2010	2010-2020	2020 - 2030	2003-2010	2010-2020	2020 - 2030	
Lelystad								
Flevopoort cluster 3	H			10,2				
OMALA-terrein /								
Larserknoop	Z					80	240	
Flevokust	Z					90	40	
Totaal Lelystad		0,0	0,0	10,2	0,0	170,0	280	

Bron: Visie Werklocaties Flevoland 2020 (2005) & update ECORYS m.b.v. IBIS 2007 en gesprekken met de gemeenten

*Bron: Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Flevoland (2008)

De uitgifte van grond vindt voornamelijk plaats op Flevopoort. Voor de ontwikkeling van Flevokust en het OMALA-terrein / Larserpoort bestaan zachte plannen.

OMALA-terrein / Larserknoop

Larserpoort is een hoogwaardig bedrijventerrein gelegen aan de A6 en in de buurt van de luchthaven. Het bedrijventerrein is voornamelijk gericht op bedrijvigheid in de sector groothandel, vervoer en communicatie. Het terrein beslaat 44 hectare, waarvan 30 hectare is uitgegeven en 4,3 hectare terstond uitgeefbaar is. De verkoopprijs van dit deel varieert tussen 78 en 90 euro.

Het OMALA-terrein, naast Larserpoort gelegen, moet een hoogwaardig bedrijventerrein, gemengd terrein, industrieterrein en een logistiek (unimodaal) centrum vormen. Kavel Barenbrug, Klunder en T&D maken straks onderdeel uit van het OMALA-terrein. Het gehele OMALA-terrein omvat bruto ongeveer 660 hectare, hiervan is bruto ongeveer 230 hectare bedoeld voor ontwikkeling van de luchthaven en bruto 430 hectare voor de ontwikkeling van bedrijventerrein (netto ongeveer 320 hectare). Voor elk milieutype zal op korte termijn ongeveer 20 hectare ontwikkeld worden. Op het OMALA-terrein is het plan vooralsnog alleen het snelweg- en luchthavengerelateerde kantorenprogramma toe te staan. Bedrijven met de sterkste relatie ten opzichte van de primaire processen op de luchthaven kunnen worden geaccommodeerd op het luchthaventerrein.

Flevokust

Flevokust moet een multimodaal logistiek bedrijventerrein worden. Tevens zal het industrieterrein plaats bieden aan de zwaarste categorie bedrijfsactiviteiten. De ligging aan het water en de A6 maakt havengebonden activiteiten mogelijk. Logistiek en transport zijn in combinatie met een toekomstig overslagcentrum kenmerkend voor dit bedrijventerrein. Als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn zou een derde modaliteit, namelijk goederenvervoer per spoor, hieraan mogelijk kunnen worden toegevoegd. De verwachting is dat tussen 2009 en 2011 ongeveer 90 ha ontwikkeld wordt (10 ha buitendijks en 80 ha binnendijks). Het totale terrein beslaat circa 130 ha netto.

Flevopoort

Flevopoort is het nieuwst ontwikkelde bedrijventerrein van Lelystad. Het heeft een hoogwaardige en representatieve uitstraling en is gericht op een breed spectrum aan bedrijven uit de sector handel, industrie en dienstverlening. Flevopoort beslaat een oppervlakte van netto 82,3 hectare en is verdeeld in een vijftal clusters, wat het aantrekken van een breed spectrum aan bedrijven mogelijk maakt. Ook kunnen er kleinschalige woon-werk locaties worden gevestigd. Clusters 1,2,4 en 5 kunnen de komende jaren uitgegeven worden. Van Flevopoort is 42,2 hectare gemengd bedrijventerrein (cluster 4 en 5) en 20 hectare hoogwaardig bedrijventerrein (cluster 1 en 2). Op cluster 1 (netto 12,8 ha) zijn nog geen bedrijfsgronden uitgegeven vanwege de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen. Dit cluster kan nog niet meegerekend worden als volwaardig hoogwaardig areaal. Cluster 3 is en blijft voorlopig braakliggend terrein, maar is wel in de bestemmingsplannen vastgelegd als een bedrijventerrein. Het totale oppervlak van bedrijventerrein Flevopoort beslaat 82,3 netto hectare, waarvan 46,6 hectare terstond uitgeefbaar is. Hiervan is 16,6 hectare reeds uitgegeven. De huidige verkoopprijs is 74-98 euro per m² excl. BTW.

Noordersluis

Noordersluis is een gemengd bedrijventerrein van netto 128 hectare. Hiervan is reeds 118 hectare uitgegeven en nog 10 hectare terstond uitgeefbaar. Het terrein is goed ontsloten door de N302 die aansluit op de A6 en door de N307, die langs het IJsselmeer loopt. Het terrein wordt vooral gebruikt door bedrijven uit de sector groothandel en industrie. De verkoopprijs varieert tussen de 56 en 65 euro.

Bio Science Park

Het Bio Science Park is een private ontwikkeling van 32 hectare (netto) terstond uitgeefbaar terrein. Uitgifte hiervan heeft nog niet plaatsgevonden.

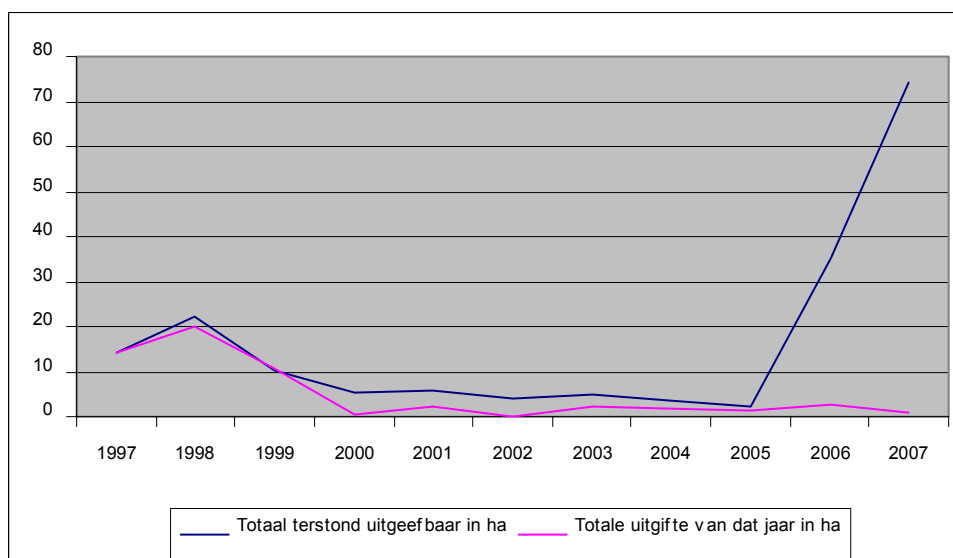
Lelystad Airport

Lelystad Airport is eigendom van de Schiphol Group. Het is een luchthaventerrein van 34 hectare, waarvan 18 hectare reeds is uitgegeven en 7 hectare terstond uitgeefbaar is. Uitbreiding van de luchthaven kan een impuls geven aan de ontwikkeling van dit en omliggende terreinen.

3.4 Zeewolde

De gemeente Zeewolde richt zich vooral op zelfvoorziening en zelfvoorzienend ontwikkelen. De pendelstroom moet worden teruggedrongen door voldoende werkgelegenheid aan te bieden. Dit aanbod moet aansluiten op de beroepsbevolking qua omvang en opleidingsniveau.

Figuur 3.5 Ontwikkeling terstond uitgeefbaar bedrijventerreinen en de jaarlijkse uitgifte in hectare voor Zeewolde



Bron: IBIS, 2007 en Provincie Flevoland, 2008

In de gemeente Zeewolde bestond tot 2005 weinig speling tussen het beschikbare aanbod en de jaarlijkse uitgifte aan bedrijven. Met de komst van het bedrijventerrein Trekkersveld III en Horsterparc is de krapte in het aanbod voorlopig opgelost. Fortenveld, Vestingveld en de A6/A27 werklocatie zijn zachte plannen. Voor de ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie bestaat zoals eerder gesteld een economisch masterplan, maar dit wordt nog niet gerealiseerd.

Tabel 3.4 Toekomstige plannen ontwikkeling bedrijventerreinen (in netto hectare)

Bedrijventerrein	H/Z plan	Harde plannen			Zachte plannen			Prijs per m2*
		2003-2010	2010-2020	2020-2030	2003-2010	2010-2020	2020-2030	
Zeewolde								
Fortenveld	Z				10			
Vestingveld	Z				10			
A6/A27	Z					137,5	30,0	
Totaal Zeewolde		0,0	0,0	0,0	20,0	137,5	30,0	

Bron: Visie Werklocaties Flevoland 2020 (2005) & update ECORYS m.b.v. IBIS 2007 en gesprekken met de gemeenten

*Bron: Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Flevoland (2008)

Alleen de terreinen met nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden worden besproken. Andere bedrijventerreinen zijn (bijna) volledig uitgegeven.

Trekkersveld III

Het bedrijventerrein Trekkersveld III is gericht op grootschalige bedrijven met name in de sectoren productie en logistiek, maar ook in minder mate in de bouw, groothandel, reparatie en onderhoud. Het terrein krijgt het karakter van een modern gemengd terrein. Trekkersveld III is momenteel de grootste locatie die door de gemeente Zeewolde ontwikkeld wordt. Het terrein beslaat 46 hectare, dat volledig beschikbaar is voor uitgifte. Trekkersveld richt zowel op groei en verplaatsing van het gevestigde bedrijfsleven in de omgeving als op bedrijven van buiten Zeewolde. Er is een reële kans dat bedrijven die in

de omliggende regio's krapte kennen een verplaatsing naar Trekkersveld zullen overwegen. De verkoopprijs van dit deel varieert tussen 82 en 88 euro per m² excl. BTW. Het aangrenzende Trekkersveld I en Trekkersveld II (92 ha) zijn grotendeels uitgegeven, nog twee hectare is terstond uitgeefbaar. Voornamelijk agrarische gerelateerde en logistieke bedrijven zijn op deze terreinen gevestigd. De prijs van dit deel bedraagt 102 euro per m² excl. BTW.

Horsterparc

Horsterparc is een nieuw ontwikkelt bedrijventerrein met hoogwaardige bedrijfsruimte, kantoorruimte en modern gemengde bedrijfsruimte. Het terrein is bedoeld voor bedrijven die schone en hoogwaardige productie combineren met kantoorruimte zoals bedrijven uit de sector zakelijke dienstverlening of lichte kennisintensieve industrie en groothandelsbedrijven met showroom. De totale oppervlakte beslaat 28,9 hectare, waarvan 28 hectare terstond uitgeefbaar. Hiervan beslaat 15,7 hectare gemengd terrein en 12,1 hectare hoogwaardig terrein. De verkoopprijs van dit deel varieert tussen 106 en 146 euro per m² excl. BTW.

Fortenveld en Vestingveld

Ten noorden van Polderwijk worden twee bedrijventerreinen ontwikkeld, namelijk Fortenveld (10 hectare) en Vestingveld (10 hectare). Fortenveld zal in aansluiting op Horsterparc met name gericht zijn op hoogwaardige bedrijvigheid, waarbij te denken valt aan zorg, verkoop- marketing- en consultancybedrijvigheid en zakelijke/logistieke dienstverlening. Voor Vestingveld ligt de focus op (door)starters, middenschalgige productie en opslag/distributie en perifere detailhandel (volumieuze goederen). Voor de laatstgenoemde sector is inmiddels een contract gesloten met een marktpartij die de eerste fase van circa 12.000 m² gaat invullen.

A6-A27

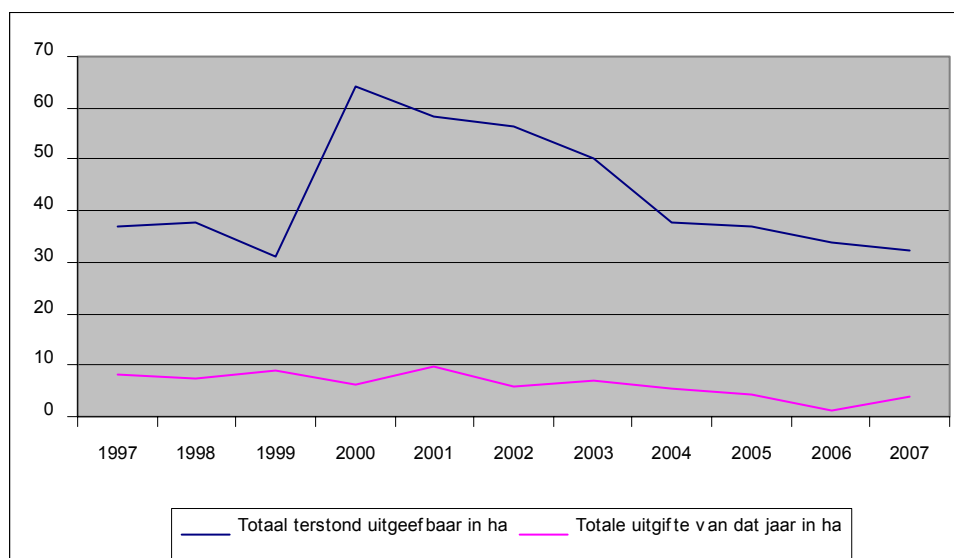
Een beschrijving van de A6-A27 werklocatie is terug te vinden onder de bedrijventerreinenbeschrijving van Almere.

3.5 Dronten

De gemeente Dronten beschouwen wij als een woongemeente met een grote stroom pendelaars. Desondanks is en blijft de ambitie om bedrijven aan te trekken en te behouden door het scheppen van de juiste vestigingsvoorwaarden en gerichte acquisitie. Met de verbeterde Hanzelijn en de N23 zijn de mogelijkheden hiervoor uitgebreid, maar wordt de mogelijkheid tot pendelen ook groter (wonen en werken op één plek is minder relevant).

In figuur 3.6 is zichtbaar dat Dronten een gezonde ontwikkeling doormaakt in het aanbod van bedrijventerreinen ten opzichte van de uitgifte. De uitgifte is sinds 2001 kleiner geworden, maar in 2007 weer iets toegenomen. De gemeente Dronten heeft concrete plannen voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Een deel van het bedrijventerrein Poort van Dronten (voorheen Rendierweg) en de uitbreiding Oldebroekerweg worden in 2009-2010 bouwrijp gemaakt.

Figuur 3.6 Ontwikkeling terstond uitgeefbaar bedrijventerreinen en de jaarlijkse uitgifte in hectare voor Dronten



Bron: IBIS, 2007 en Provincie Flevoland, 2008

In tabel 3.5 zijn de toekomstige ontwikkelingen weergegeven. Deze terreinen en het bedrijventerrein Business Zone Delta worden na de tabel verder toegelicht.

Tabel 3.5 Toekomstige plannen ontwikkeling bedrijventerreinen (in netto hectare)

Bedrijventerrein	H/Z plan	Harde plannen			Zachte plannen			Prijs per m ² **
		2003-2010	2010-2020	2020 - 2030	2003-2010	2010-2020	2020 - 2030	
Dronten								
Poort van Dronten	H/Z	19	34,5			24,0		65-85
Uitbreiding Oldebroekerweg	H		11					59-127*
Totaal Dronten		19,0	45,5	0,0	0,0	24,0	0,0	

Bron: Visie Werklocaties Flevoland 2020 (2005) & update ECORYS m.b.v. IBIS 2007 en gesprekken met de gemeenten

* geldt voor het bestaande deel

**Bron: Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Flevoland (2008)

Business Zone Delta

Dit terrein is bedoeld voor gemengde bedrijvigheid. De netto oppervlakte van het terrein bedraagt 59,1 hectare, waarvan 41,8 hectare reeds is uitgegeven en nog 17,3 hectare terstond uitgeefbaar is. De verkoopprijs bedraagt 64 euro per m² excl. BTW.

Oldebroekerweg

Oldebroekerweg is een gemengd bedrijventerrein van netto 13,8 hectare, waarvan nog 4,3 hectare terstond uitgeefbaar is. De uitbreiding van Oldebroekerweg beslaat netto 11 hectare, deze is nog niet terstond uitgeefbaar.

Poort van Dronten

Bedrijventerrein Poort van Dronten is een nieuw bedrijventerrein in Dronten van netto 79,5 hectare. Dit terrein wordt in 2010 voor een deel uitgeefbaar (19 hectare in 2010) en in 2015 wordt een volgend deel bouwrijp gemaakt (34,5 hectare). Het terrein is bedoeld voor gemengde bedrijvigheid waarbij op een strook van het terrein ook de mogelijkheid

tot vestiging van enkele bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën is toegestaan. Het bedrijventerrein ligt naast de Hanzespoorlijn en krijgt via de geplande N23 rechtstreekse aansluiting op de A6 in het westen en op de N50 in het oosten.

Tarpan

Het bedrijventerrein Tarpan, gelegen in Swifterbant, beslaat netto 18,6 hectare. Hiervan is reeds 7,6 hectare uitgegeven en is 7,8 hectare terstond uitgifbaar. Het terrein is gericht op het aantrekken van gemengde bedrijvigheid. De ligging nabij de A6 en in de toekomstig ontsloten door de N23 maakt het terrein geschikt voor de vestiging van distributie- en handelsbedrijven. De verkoopprijs op dit terrein varieert tussen 56 en 67 euro per m² excl. BTW.

3.6 Concurrerende terreinen

Wanneer gekeken wordt naar de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Flevoland is het goed ook rekening te houden met de ontwikkeling van nabij gelegen bedrijventerreinen in omliggende regio's. Deze bedrijventerreinen zouden tot concurrentie met bedrijventerreinen in Almere, Lelystad, Dronten en Zeewolde kunnen leiden. Onder concurrentie verstaan we hier het aanbieden van een vergelijkbare functie van het bedrijventerrein en de beschikbare ruimte. Terreinen in de Noordoostpolder, Urk en buiten Flevoland met eenzelfde functie en ruimteaanbod kunnen ervoor zorgen dat bedrijvigheid zich niet in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland vestigt maar naar omliggende gebieden. Hiervoor zijn een aantal bedrijventerreinen in de gemeenten Noordoostpolder en Urk, alsmede in de provincies Gelderland, Overijssel, Noord Holland en Utrecht geselecteerd. Dit zijn terreinen met een vergelijkbare omvang of doelgroep.

Met het oog op concurrentie tussen bedrijventerreinen is vooral het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid interessant. De meeste bedrijfsverplaatsingen van reeds gevestigde bedrijven vinden immers binnen de eigen (arbeidsmarkt)regio (94 procent) of zelfs binnen de eigen gemeente (75 procent) plaats.⁶ Voor grote bedrijven is de bereikbaarheid van werknemers (binnen 45 minuten) belangrijk, voor kleine bedrijven lijkt dit minder te gelden. De groei van de provinciale werkgelegenheid door vestiging van bedrijven vanuit de omliggende provincies moet dus niet worden overschat. Verplaatsingen vanwege de aanwezigheid van bijzondere elementen (bijvoorbeeld een luchthaven) zijn ook meegenomen in de gegeven percentages, deze zijn immers op het totaal aantal bedrijfsverplaatsingen gebaseerd.

3.6.1 Noordoostpolder

De gemeente Noordoostpolder heeft een acquisitie- en promotieoffensief ingezet, met resultaat. De uitgifte is sinds 2006 toegenomen. Ook in de toekomst wordt nog groei verwacht. Hieronder zijn de terreinen met ruimte/groeimogelijkheden weergegeven.

De Munt II – fase 1

De Munt II Fase 1 is een gemengd bedrijventerrein gelegen in Emmeloord. Het terrein beslaat een netto oppervlakte van 14 hectare, waarvan 13,2 hectare terstond uitgifbaar

⁶ RPB, 2007, Verhuizingen van bedrijven en werkgelegenheid.

is. De verkoopprijs op dit terrein varieert tussen 56 en 74 euro. De Munt II Fase II (netto 31 hectare) wordt momenteel ontwikkeld tegen dezelfde prijs. In de toekomst zal ook Munt III ontwikkeld worden, maar dit is nog een zacht plan.

Kavel B61

Kavel B61 is een gemengd bedrijventerrein gelegen bij Creil. Het terrein beslaat een netto oppervlakte van 7 hectare, waarvan 5,3 hectare terstond uitgeefbaar is. De verkoopprijs op dit terrein is 34 euro per m².

Ecopark

Ecopark is een hoogwaardig bedrijventerrein bij Emmeloord. Het terrein beslaat een netto oppervlakte van 9 hectare, waarvan 8,5 hectare terstond uitgeefbaar is. Het terrein is particulier bezit. De verkoopprijs op dit terrein varieert tussen 60 en 88 euro.

3.6.2 Urk

De gemeente heeft drie bedrijventerreinen, namelijk Lemsterhoek, Kamperhoek en Zwolsehoek. De eerste twee terreinen zijn reeds volledig uitgegeven. Bedrijventerrein Zwolsehoek is het laatst aangelegde bedrijventerrein aan de zuidzijde van de Urkervaart en is nog volop in ontwikkeling. Op dit moment zijn fase I en II helemaal afgerond.

Zwolsehoek fase III, IV en fase V

Zwolse Hoek fase I en II zijn reeds volledig uitgegeven (32,3 netto hectare). Op fase III en IV (samen netto 34,5 hectare) zijn nog enkele kavels uitgeefbaar (8,2 hectare terstond uitgeefbaar). Het nieuwste gedeelte, fase V is nog niet volledig afgerond. Dit terrein beslaat netto 17 hectare, waarvan 15,7 hectare uitgeefbaar is en 3,6 hectare is terstond uitgeefbaar. Er worden momenteel op dit gedeelte nieuwe kavels verkocht, zowel aan (nieuwe) Urker bedrijven, als aan bedrijven van buitenaf. De grondprijs per m² is in Zwolse Hoek fase III 43 euro en in Fase IV 54 tot 62 euro per m².

3.6.3 Overijssel (Noord)

Zuiderzeehaven/Haatland (Kampen)

De Zuiderzeehaven (gekoppeld aan het industrieterrein Haatlandhaven) is een bedrijventerrein van netto 47 hectare gelegen in Kampen. Hiervan is 5 hectare reeds uitgegeven en nog 42 hectare terstond uitgeefbaar. Het is vooral op watergebonden bedrijvigheid gericht. De locatie is daarnaast geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Het nabijgelegen bedrijventerrein Rijksweg 50 ligt tussen het industrieterrein Haatland (beslaat netto 184 hectare en is reeds volledig uitgegeven) en de Zuiderzeehaven in. Dit terrein beslaat netto 40 hectare, waarvan een kleine 12 hectare reeds is uitgegeven en ruim 6 hectare is terstond uitgeefbaar. Bedrijvenpark Rijksweg 50 is een gemengd bedrijventerrein. IJsseldelta Zuid is een provinciaalplan dat nog als zoekgebied is bestempeld, maar in de toekomst (planning is 2026) mogelijk ontwikkeld wordt en ook nabij de Zuiderzeehaven, Haatland en Bedrijvenpark Rijksweg 50 gevestigd zal zijn.

3.6.4 Gelderland (Noord Veluwe)

Lorentz Oost (Harderwijk)

Lorentz Oost is gelegen in de gemeente Harderwijk. Het wordt een hoogwaardig bedrijvenpark van netto 44 hectare dat vanaf 2012 wordt uitgegeven. Het terrein is gelegen naast bedrijventerrein Lorentz (gericht op het zwaardere type industrie) en Lorentz 1990 (een gemengd bedrijventerrein) van samen ongeveer 130 hectare. Dit terrein is bijna volledig uitgegeven. Het terrein wordt vooral door bedrijven uit regio Noord-Veluwe gebruikt en Lorentz Oost is ook voor deze bedrijven bedoeld.

Hattermerbroek (Hattem)

Hattermerbroek is een bedrijventerrein van netto 40 hectare die door samenwerking tussen de gemeente Hattem, Heerde en Oldebroek tot stand komt (H₂O). Tot 2010 worden de eerste 25 hectare uitgegeven. Het terrein is bedoeld als een gemengd bedrijventerrein specifiek voor bedrijven uit de genoemde gemeenten. Bedrijven die onder milieucategorie 3b of lager vallen zijn welkom op het terrein. Uitzondering hierop vormt het Hattemse plandeel (het ‘Hattemse oksel’) waar bedrijven tot milieucategorie 4b zijn toegestaan.

De verwachting is dat Noord Veluwe de komende 10 jaar nog voldoende ruimte heeft voor de vestiging van bedrijven uit de eigen regio. Verplaatsing naar Flevoland vindt ook nu al plaats, maar zou in de toekomst versterkt kunnen worden met name door ruimtevragende bedrijven (zoals logistiek).

3.6.5 Utrecht

Strijkviertel (Utrecht)

Het bedrijventerrein valt onder de inrichting van de Centrale Zone. Dit gebied verbindt de nieuwbouw in Leidsche Rijn met de bestaande stad van Utrecht. De oppervlakte van het terrein beslaat 40 ha, waar een inrichting met C-bedrijven staat gepland. De zonering wat betreft milieucategorie staat nog niet vast. Het terrein is goed ontsloten via de A12 en A2 en deels ook bereikbaar met openbaar vervoer waardoor daar arbeidsintensieve bedrijvigheid kan worden gevestigd. In de toekomst wordt het terrein mogelijk doorgetrokken naar Rijnenburg. Bedrijven die overwegen te verplaatsen kunnen bedrijventerrein Strijkviertel prefereren boven een locatie in bijvoorbeeld Flevoland, dit wordt ook wel interventie opportunity genoemd.

3.6.6 Noord-Holland

In de Schipholregio vinden we een aantal luchthavengebonden terreinen terug die nog (deels) uitgifbaar zijn. Het gaat hierbij grotendeels om harde plannen.

A4-zone west

De A4-zone west is een zeer groot logistiek terrein direct aan de rijksweg A4 ten zuiden van de vrachtafgebieden van Amsterdam Airport Schiphol en het bedrijventerrein Schiphol Logistics Park. Van de 127 ha uitgifbare grond wordt 120 ha op de langere termijn ontwikkeld. Dit terrein wordt ontsloten door de aanleg van de N201+ op de A4. Het is de bedoeling om dit terrein op de vrachtafgebieden van Schiphol aan te sluiten, als onderdeel van de gebiedsvisie ACT – Beyond Logistics.

Schiphol Logistics Park

Het Schiphol Logistics Park maakt ook deel uit van deze visie. Hier komt logistieke, luchthaven gebonden bedrijvigheid die grootschalig van aard is. De 47 ha beschikbare ruimte wordt gefaseerd uitgegeven.

Airport Business Park Amsterdam Osdorp

Het gemengde terrein Airport Business Park Amsterdam Osdorp is ongeveer 40 ha in omvang waarvan 20 ha direct uitgeefbaar is. Hier kunnen kleine en middelgrote logistieke bedrijven terecht. Er wordt veel aandacht besteed aan de kwalitatieve uitstraling van het terrein.

Zwanenburg-zuid

Het grootste oppervlak aan niet-terstond uitgeefbare grond op droog terrein is te vinden op Zwanenburg-zuid in Haarlemmermeer waar 210 ha netto beschikbaar komt na 2030. Dit grote terrein is geschikt voor transport en distributie.

Lijnden West en Schiphol Zuid-Oost

Tenslotte beschikt de gemeente Haarlemmermeer nog over twee middelgrote transport en distributieparken, Lijnden West en Schiphol Zuid-Oost. Samen hebben deze terreinen nog eens 83 hectare terstond uitgeefbaar. Lijnden West betreft echter plancapaciteit na 2030.

De President

Niet direct luchthavengebonden maar wel in de buurt van Schiphol (ten zuiden van Hoofddorp) ontwikkelt de gemeente Haarlemmermeer het hoogwaardige terrein De President. Hier komen lokale, regionale en internationale bedrijven uit het midden- en hoogwaardige segment terecht die zelfstandige of gezamenlijke bedrijfsruimte zoeken voor zakelijke dienstverlening, logistiek, handel en industrie. De uitgifte loopt maar er is nog ongeveer 40 ha uitgeefbaar.

In het gebied tussen Purmerend, Amsterdam, Amstelveen en Aalsmeer vinden we nog 5 andere, mogelijk concurrerende, bedrijventerreinen.

Sloterdijk III Noord, Atlaspark West en Oost, Amstelveen-Zuid, De Baansteer Noord

In de gemeente Amsterdam is (en komt) er nog ongeveer 30 ha vrij op Sloterdijk III Noord voor distributie en transport. Ook op Atlaspark West en Oost wordt nog terrein ontwikkeld met een omvang van 90 ha. Deze terreinen zijn bedoeld voor havengerelateerde logistieke activiteiten waaronder opslag, handel en distributie en deels als 'zware industrie' getypeerd. Ze worden aangesloten op het landelijke goederenspoornet en op de weg via de nog aan te leggen Westrandweg. In Amstelveen komt een bedrijventerrein Amstelveen-Zuid voor lokale en regionale bedrijvigheid. Dit terrein van 75 ha bruto wordt doorsneden en ontsloten door het nieuwe tracé van de N201. De gemeente Purmerend ontwikkelt ten slotte op termijn De Baansteer Noord, een gemengd terrein van 81 ha. Dit betreft een zacht plan.

Regionaal Bedrijventerrein Robbenplaat

Het laatste terrein wat we hier noemen vanwege de omvang is het hoogwaardige Regionaal Bedrijventerrein Robbenplaat waar op termijn 86 hectare uitgeefbaar terrein komt. Dit terrein is gesitueerd in de gemeente Wieringermeer (Kop van noord Holland).

Bedrijventerreinen in het Gooi

Tevens zijn in en rond het Gooi nog een aantal kleine bedrijventerreinen gelegen, dan wel in de ontwerpfase of studiefase. Samen zouden deze terreinen ongeveer 50 hectare grond beslaan, maar een groot deel is nog niet gerealiseerd. Bovendien zijn de terreinen voornamelijk gericht op het opvangen van lokale bedrijvigheid.

3.6.7 Grondprijzen concurrerende terreinen

Over de grondprijzen van de genoemde terreinen is helaas weinig informatie beschikbaar. Om een zeer grove indicatie van de grondprijzen in omliggende provincies te geven is in het IBIS bedrijvenlocaties bestand (2007) de gemiddelde verkoopprijs berekend. Prijsinformatie is echter beperkt in deze database ingevoerd en kan daarom slechts als indicatie van het prijsniveau worden beschouwd.

- Flevoland: 67 - 80
- Gelderland: 113 - 145 euro
- Overijssel: 59 - 69
- Noord-Holland – onvoldoende informatie
- Utrecht: 163 – 202

Flevoland vraagt op basis van deze indicatie verhoudingsgewijs lage grondprijzen ten opzichte van Gelderland en Utrecht.

3.7 Conclusie

De ontwikkeling van bedrijventerreinen in Flevoland gaat snel. De provincie heeft veel ruimte tot haar beschikking die dit mogelijk maakt. De uitgifte van bedrijventerreinen blijft echter achter ten opzichte van de ontwikkeling van terstond uitgeefbaar bedrijventerrein. Dit kan twee dingen betekenen:

- Er is weinig vraag (ten opzichte van het aanbod) vanuit de markt naar bedrijventerreinen (in Flevoland)
- Er is wel vraag, maar het aanbod sluit niet aan op deze vraag

Het laatste lijkt niet direct het geval. Er is dus een relatief groot aanbod aan nieuwe terreinen. Het terstond uitgeefbare aanbod is zelfs zodanig groot dat het belangrijk is de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in fases te laten verlopen, om het risico op onuitgegeven terrein te beperken. Ook is de nodige afstemming tussen gemeenten in Flevoland en omliggende regio's vereist om onnodige concurrentie te voorkomen.

Naast het enorme aanbod en de relatief geringe uitgifte vallen nog drie aspecten op:

- Elke gemeente heeft ruimte om nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen of heeft deze zelfs al klaar liggen, dit is vrij uniek
- Elke gemeente is ook zelf bezig de bedrijventerreinen te vullen d.m.v. acquisitie, zonder rekening met andere Flevo-gemeenten te houden of elkaar te gebruiken om de acquisitiepositie te versterken
- Alle gemeentes zetten fors in op hetzelfde type bedrijvigheid, namelijk bedrijven actief in productie, groothandel en logistiek

De ruimtelijk-economische visie voor nieuwe werklocaties in Almere en Lelystad moet hiermee rekening houden. Bovendien biedt deze inventarisatie aanknopingspunten voor het beleidsadvies ten behoeve van de afstemming en samenwerking tussen gemeenten.

4 Vraag en aanbod confrontatie

In hoofdstuk 3 is een inventarisatie gemaakt van de huidige en geplande ontwikkelingen op het gebied van werklocaties in Flevoland. In dit hoofdstuk vergelijken we de vraag en aanbodgegevens van bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland, ook wel een vraag-aanbod confrontatie genoemd. Hieronder worden kort de genomen stappen toegelicht.

Stap 1: Vergelijking prognoses op totalen (paragraaf 4.1)

Om de vraag naar bedrijventerreinen in beeld te kunnen brengen is door ECORYS eerst een werkgelegenheidsraming opgesteld. De gebruikte werkgelegenheidsgegevens voor de raming van ECORYS zijn gebaseerd op de Regionale Economische Jaarcijfers van het CBS. Deze cijfers zijn beschikbaar voor de gemeente Almere en de subCOROP Flevoland Midden. Toelichting op het prognosemodel is in bijlage C weergegeven.

Vervolgens is vanuit de werkgelegenheidsprognoses de ruimtebehoefte per sector op bedrijventerreinen berekend. Dit gebeurt met behulp van twee inputvariabelen, namelijk het in Flevoland verwachte terreinquotiënt in 2020 en 2030 per gehanteerde bedrijfssector en de locatievoorkeur van deze sectoren, i.c. het gemiddelde werkgelegenheidsaandeel van deze sectoren op bedrijventerreinen in Nederland (zie bijlage E en F).

Tot slot zijn de werkgelegenheidsraming en de ruimtebehoefteraming bedrijventerreinen van ECORYS vergeleken met de Visie Werklocaties (2005). ECORYS kijkt vanuit de te verwachten werkgelegenheidsgroei (in fte) naar de ruimtebehoefte van bedrijven. In de Visie Werklocaties (2005) is als uitgangspunt een taakstellende werkgelegenheidsgraad genomen.

Belangrijk om te onthouden is het volgende:

Nadruk ligt op bedrijventerreinen

De focus ligt in dit onderzoek op de vraag naar bedrijventerreinen. De weergegeven vraag is dus exclusief de mogelijke ontwikkeling van kantorenlocaties, voorzieningenlocaties en groeimogelijkheden betreffende werken aan huis.

Stap 2: Ruimteaanbod (paragraaf 4.2)

In paragraaf 4.2 is een inventarisatie gemaakt van de huidige voorraad aan bedrijventerreinen en de bestaande plannen (harde en zachte plannen uit hoofdstuk 3) voor ontwikkeling van bedrijventerreinen in Almere en Midden Flevoland. Er is tevens onderscheid gemaakt naar type terrein (industrieel, gemengd, logistiek en hoogwaardig terrein).

Stap 3: Ruimtevrage per sector (paragraaf 4.3)

In deze paragraaf is ruimtebehoefteraming van ECORYS per sector weergegeven. Welke sectoren hebben naar verwachting de grootste ruimtebehoefte? Dit is van belang om te weten naar welk type bedrijventerrein de grootste vraag zal uitgaan.

Stap 4: Confrontatie vraag-aanbod (paragraaf 4.4)

De raming van de te verwachten ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen in Almere en Midden Flevoland wordt vergeleken met het huidige en geplande aanbod per type terrein. In hoeverre sluiten vraag en aanbod op elkaar aan?

Stap 5: Vergelijking terreinen naar doelgroep (paragraaf 4.5)

Hetzelfde type terrein wil nog niet zeggen dat ook dezelfde doelgroep bedoeld wordt. Daarom is in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verschillende terreinen met hun doelgroepen. Inzicht in de doelgroep is van belang om uitspraken te kunnen doen over mogelijke concurrentie tussen terreinen.

Stap 6: Conclusie en aanbevelingen (paragraaf 4.6)

Tot slot worden op basis van de bevindingen in de voorgaande paragrafen conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Deze vraag-aanbod confrontatie wordt ten slotte aangevuld met een paragraaf waarin aandacht aan de bestuurlijke aspecten van de ontwikkeling van werklocaties in Almere en overige gemeenten in Midden Flevoland wordt geschonken.

4.1 Vergelijking prognoses op totalen

In de Visie Werklocaties 2005 wordt voornamelijk met twee demografische prognoses gewerkt, een Groei Plus (GP) en een Middenvariant (MV). Door hier een taakstellende werkgelegenheidsgraad⁷ van respectievelijk 90% en 80% aan te koppelen worden werkgelegenheidsniveaus voor GP90% en MV80% geraamd. Het aantal arbeidsplaatsen per sectie wordt vervolgens berekend aan de hand van CPB scenario's. Onze vraagraming wordt tegen deze cijfers afgezet. Ter vergelijking zijn ramingen voor twee CPB scenario's opgesteld; Global Economy (GE) en Transatlantic Market (TM). De genoemde werkgelegenheidscijfers zijn gebaseerd op arbeidsvolumes (fte) werknemers in de gemeente Almere en Midden Flevoland, stand 2006 (CBS, Regionale economische jaarcijfers, 2008). Hieronder volgen de prognoses voor Almere en Midden Flevoland.

Almere

In de werkgelegenheidprognoses voor Almere wordt zichtbaar dat in de Visie Werklocaties Flevoland (2005) duidelijk op een hogere groei is ingezet dan ECORYS verwacht. In bijlage D is de uitsplitsing naar sector weergegeven. Dit verschil wordt verklaard door de gehanteerde uitgangspunten, namelijk een raming op basis van groeiverwachtingen van regio en sectoren (ECORYS) dan wel op basis van werkgelegenheidsgraden (Visie Werklocaties).

⁷ De werkgelegenheidsgraad wordt gedefinieerd als het coëfficiënt van het aantal fulltime arbeidsplaatsen en de beroepsbevolking

Tabel 4.1 Werkgelegenheidsprognose Almere (in fte)

	ECORYS		Visie Werklocaties	
	TM	GE	MV80%	GP90%
2020	78.500	81.500	98.248	120.694
2030	117.100	124.900	123.695	166.195

Bron: Prognosemodel ECORYS en Visie Werklocaties

De taakstellende ambities van de Visie Werklocaties leiden tot een hogere prognose voor het arbeidsvolume in Almere. Ook met een lagere participatiegraad van de beroepsbevolking zorgt de keuze van het hoge groei GE scenario voor een aanzienlijke werkgelegenheidsprognose. De huidige werkgelegenheidsgraad bedraagt 68%⁸ en ligt daarmee ruim beneden het ambitieniveau van zowel 80 als 90%.

Vanuit de werkgelegenheidsprognoses is het mogelijk de ruimtebehoefte op bedrijventerreinen te voorspellen. Vanuit de Visie Werklocaties is alleen van het hoge groeiscenario de te verwachten ruimtebehoefte bekend (tabel 4.2). Omdat het zogenoemde Transatlantic Market scenario⁹ door het Rijk en andere provincies wordt gehanteerd bij ramingen voor bedrijventerreinen, is het ter vergelijking door ECORYS berekend en ook hier opgenomen.

In tabel 4.2 is de totale behoefte aan bedrijventerreinen inclusief bestaande voorraad weergegeven aan de hand van de werkgelegenheidsprognose voor 2020 en 2030.

Tabel 4.2 Ruimtebehoefteraming bedrijventerreinen Almere (netto ha)

	ECORYS		Visie Werklocaties
	TM	GE	GE (GP90%)
2020	772	786	913
2030	1156	1200	1312

Bron: Prognosemodel ECORYS en Visie Werklocaties

De ramingen voor de ruimtebehoefte van bedrijventerreinen in beide zichtjaren bij ECORYS liggen duidelijk lager dan bij de Visie Werklocaties (2005). Dit is niet verwonderlijk gezien de lagere werkgelegenheidsprognoses waarvan onze raming uitgaat.

Midden Flevoland

Wanneer gekeken wordt naar de werkgelegenheidsprognoses van Midden Flevoland dan wordt zichtbaar dat ook hier in de Visie Werklocaties met een hogere groeiprognoze is gerekend.

⁸ Flevoland statistiek 2008

⁹ Het Transatlantic Market scenario is een van de vier scenario's uit de Lange Termijnverkenning van het CPB. Global Economy is eveneens een scenario van het CPB. De andere, hier niet toegepaste, scenario's heten Regional Communities en Strong Europe.

Tabel 4.3 Werkgelegenheidsprognose Midden Flevoland (in fte)

	ECORYS		Visie Werklocaties	
	TM	GE	MV80%	GP90%
2020	44.400	46.900	55.692	68.415
2030	52.500	57.500	61.940	83.222

Bron: Prognosemodel ECORYS en Visie Werklocaties

De taakstellende ambities van de Visie Werklocaties leiden dus ook hier tot een hogere prognose voor de fulltime werkgelegenheid. De huidige werkgelegenheidsgraad van Midden Flevoland bedraagt 74%¹⁰ en ligt daarmee onder het ambitieniveau van zowel 80 als 90%.

Vanuit de werkgelegenheidsprognoses kan vervolgens de te verwachten ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen in Midden Flevoland berekend worden. Ook hier geldt dat het TM scenario ontbreekt in de Visie Werklocaties, maar ECORYS heeft dit ter vergelijking aan de raming toegevoegd.

Tabel 4.4 Ruimtebehoefteraming bedrijventerreinen Midden Flevoland (netto ha)

	ECORYS		Visie Werklocaties
	TM	GE	GE (GP90%)
2020	414	435	977
2030	491	535	1.362

Bron: Prognosemodel ECORYS en Visie Werklocaties

De raming van de ruimtebehoefte in de Visie Werklocaties ligt 2 tot 2,5 keer hoger dan die van ECORYS. De hoge ambities gelden dus niet alleen voor Almere maar zijn ook doorgetrokken naar de rest van Flevoland.

4.2 Ruimteaanbod

Bekend is nu de werkgelegenheidsprognose en de te verwachten ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen. In paragraaf 4.1 is alleen het totaal weergegeven, in paragraaf 4.2 wordt dit uitgesplitst naar sector. In deze paragraaf onderzoeken we eerst wat het huidige en geplande aanbod aan bedrijventerreinen is voor Almere en Midden Flevoland voordat vergelijking mogelijk is. De terreinen zijn ingedeeld naar type terrein namelijk; industrieel, logistiek, gemengd en hoogwaardige bedrijventerreinen.

Almere

De netto omvang van de bestaande terreinen is bekend vanuit IBIS (2007). De plannen uit de Visie Werklocaties zijn hierbij opgeteld en er is overleg geweest met de gemeente om tot een beeld te komen van het toekomstige aanbod naar terreintype.

¹⁰ Flevoland statistiek 2008

Tabel 4.5 Huidige en toekomstig aanbod aan bedrijventerreinen in Almere*

	Huidige voorraad	Plannen (hard+zacht)			Totaal huidig en plannen tot 2020	Totaal huidig en plannen tot 2030
		2003-2010	2010-2020	2020-2030		
Logistiek						
Hollandsekant	27,4				27,4	27,4
Sallandsekant	45,7				45,7	45,7
Stichtsekant fase 1 en 3	26,0		21,0 (H)		47,0	47,0
Subtotaal logistiek	99,1	0,0	21,0	0,0	120,1	120,1
Gemengd						
Gooisekant	32,4				32,4	32,4
Hogekant	16,0				16,0	16,0
Markerkant	29,0				29,0	29,0
Poldervlak	28,0				28,0	28,0
Randstad	10,5				10,5	10,5
De Steiger	22,1				22,1	22,1
Veluwsekant Oost + West	37,7				37,7	37,7
Lagekant		4,9 (Z)	7,1 (Z)		12,0	12,0
Middenkant		4,5 (Z)	6,5 (Z)		11,0	11,0
Stichtsekant gemengd		13,0 (H)	41,0 (H)		54,0	54,0
A6 / A27 (+ A6-Park)**			62,0 (Z)		62,0	62,0
A27/vogelweg			40,0 (Z)		40,0	40,0
Subtotaal gemengd	175,7	22,4	156,6	0,0	354,7	354,7
Industrieel						
De Vaart I, II, III	148,7				148,7	148,7
De Vaart 4	75,0				75,0	75,0
De Vaart 5 en 6					0,0	0,0
Subtotaal industrieel	223,7	0,0	0,0	0,0	223,7	223,7
Hoogwaardig						
A6 / A27			50,0 (Z)		50,0	50,0
Gooisepoort 1e&2e fase	20,0				20,0	20,0
Stichtsekant fase 4			29,0 (Z)		29,0	29,0
Subtotaal hoogwaardig	20,0	0,0	79,0	0,0	99,0	99,0
Subtotaal Binnenstedelijk	50,1	4,0 (H)	32,5 (Z)		86,6	86,6
Totaal***	568,6	26,4	289,1	0,0	884,1	884,1

* Op basis van IBIS 2007, Flevoland Statistiek 2008, factsheets terreinen en gesprekken met de gemeenten

** A6-Park is 70 hectare bruto, dit is ongeveer 47 netto hectare (A6/A27 gemengd is 15 ha.)

*** Agrarische terreinen zijn hierin niet opgenomen omdat de oppervlakte niet in verhouding staat tot het aantal arbeidsplaatsen

Het huidige aanbod in Almere bedraagt circa 570 hectare bedrijventerrein, waarvan het grootste gedeelte gepland is als gemengd of industrieel bedrijventerrein. Tot en met 2020 zijn er voor 268 hectare aan harde en zachte plannen in Almere. Dit komt vooral voort uit de plannen voor ontwikkeling van Stichtsekan (hard plan) en de A6/A27 werklocatie (zacht plan). Tot 2030 komt daar nog voor 47 hectare bij. Dit kan meer worden indien ervoor wordt gekozen een deel van de A6/A27 werklocatie later dan 2020 te ontwikkelen, zoals nu is weergegeven.

Midden Flevoland

Voor Midden Flevoland is ook het huidige en toekomstige aanbod van bedrijventerreinen in beeld gebracht, onderverdeeld naar de vier type bedrijventerreinen.

Tabel 4.6 Huidige en toekomstig aanbod aan bedrijventerreinen in Midden Flevoland*

	Huidige voorraad	Plannen (hard+zacht)			Totaal huidig en plannen tot 2020	Totaal huidig en plannen tot 2030
		2003-2010	2010-2020	2020-2030		
Logistiek						
Luchthaven	34,0				34,0	34,0
Larserknoop/ OMALA**			20,0 (Z)	60,0 (Z)	20,0	80,0
Flevokust			30,0 (Z)	13,0 (Z)	30,0	43,0
A6/A27 deel Zeewolde			45,0 (Z)		45,0	45,0
Subtotaal logistiek	34,0	0,0	95,0	73,0	129,0	202,0
Gemengd						
Trekkersveld III***	52,0				52,0	52,0
Schepenveld	11,1				11,1	11,1
Business zone delta	59,1				59,1	59,1
Tarpan	18,6				18,6	18,6
De noord	21,5				21,5	21,5
Fazantendreef	25,8				25,8	25,8
Oldebroekerweg	13,8		11,0 (H)		24,8	24,8
De driehoek	26,6				26,6	26,6
De kolk	13,1				13,1	13,1
Spelwijk	14,0				14,0	14,0
Poort van Dronten		19,0 (H)	58,5 (H+Z)		77,5	77,5
Larserknoop/ OMALA			20,0 (Z)	60,0 (Z)	20,0	80,0
A6/A27 deel Zeewolde			30,0 (Z)	30,0 (Z)	30,0	60,0
Flevopoort 1,2,3,4&5	42,2			10,1 (H)	42,2	52,3
Subtotaal gemengd	297,8	19,0	119,5	100,1	436,3	536,4
Industrieel						
Trekkersveld I & II	92,0				92,0	92,0
Noordersluis	124,2				124,2	124,2
Flevokust			60,0 (Z)	27,0 (Z)	60,0	87,0
Larserknoop/ OMALA			20,0 (Z)	60,0 (Z)	20,0	80,0
Oostervaart Oost	21,4				21,4	21,4

Oostervaart	104,0				104,0	104,0
Subtotaal industrieel	341,6	0,0	80,0	87,0	421,6	508,6
Hoogwaardig						
Horsterparc	28,9				28,9	28,9
Fortenveld		10,0 (Z)			10,0	10,0
Vestingveld		10,0 (Z)			10,0	10,0
Bioscience park noord	12,0				12,0	12,0
Bio science park zuid	20,0				20,0	20,0
Larserknoop/ OMALA			20,0 (Z)	60,0 (Z)	20,0	80,0
Flevopoort 1 en 2	20,0				20,0	20,0
A6/A27 deel Zeewolde			30,0 (Z)		30,0	30,0
Larserpoort 12 3	44,0				44,0	44,0
Subtotaal hoogwaardig	124,9	20,0	50,0	60,0	194,9	254,9
Subtotaal Binnenstedelijk	44,9		32,5 (Z)		77,4	77,4
Totaal	843,2	39,0	377,0	320,1	1259,2	1579,3

* Op basis van IBIS 2007, Flevoland Statistiek 2008, factsheets terreinen en gesprekken met de gemeenten

** Larserknoop/ OMALA, netto totaal 320 hectare, hiervan 80 ha verdeeld over de vier type terreinen voor 2010-2020 en ditzelfde voor de resterende 240 ha voor 2020-2030

*** IBIS 2007 ging van 45 hectare uit, na update vanuit de gemeente Zeewolde blijkt het om netto 52 hectare te gaan

Midden Flevoland heeft meer ruimte tot haar beschikking dan Almere. Dit is goed terug te zien in het huidige aanbod aan bedrijventerreinen. Hier geldt ook dat gemengde en industriële terreinen het beeld van het aanbod domineren. Het aandeel hoogwaardig bedrijventerrein ligt hoger dan in Almere, maar het aandeel logistieke bedrijventerrein ligt daarentegen momenteel nog fors lager. Voor 2020 bestaan voor 416 hectare aan harde en zachte plannen en voor 2030 komt daar nog eens circa 320 hectare bij. Ook hier geldt dat ontwikkeling van de A6-A27 werklocatie (een zacht plan) grotendeels weergegeven is in de periode 2010-2020, maar dit zou ook later kunnen plaatsvinden.

4.3 Ruimtevrage per sector

In deze paragraaf wordt de behoeftesraming van ECORYS nader uitgewerkt naar bedrijfssectoren. Er is onderscheid gemaakt naar 26 sectoren en hiervan is de ruimtevrage in hectares berekend voor het TM en het GE scenario. De werkgelegenheidsraming en de gebruikte terreincoëfficiënten en locatievoorkeur voor een bedrijventerrein per sector zijn in bijlage D en E weergegeven.

Almere

Zichtbaar is dat bedrijven in de sector ‘groothandel’, ‘overige industrie’, ‘zakelijke diensten’ en ‘detailhandel en reparatie’ de grootste vraag naar bedrijventerreinen vertonen.

Tabel 4.7 Raming ruimtebehoefte bedrijventerreinen per sector in hectare in Almere

	Transatlantic Market		Global Economy	
	2020	2030	2020	2030
Voeding & Genot	10,6	15,3	12,2	19,4
Overige Industrie	72,4	102,1	63,8	82,0
Chemische, rubber- en kunststofverwerkende industrie	8,6	11,1	8,3	10,6
Basismetaal	0,0	0,0	0,0	0,0
Metaalproducten	58,5	70,0	54,5	63,9
Elektrotechn. Industrie	5,9	6,0	3,9	6,0
Transportm. Industrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Aardolieindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Delfstoffenwinning	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbaar Nut	0,0	0,0	0,0	0,0
Bouw	27,5	40,0	32,6	53,2
Woningbezit	2,9	4,3	3,3	5,4
Groothandel	289,2	466,9	294,1	479,8
Detailhandel+Reparatie	77,5	119,1	78,6	122,4
Water en Luchtvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Vervoer over land	32,8	51,5	40,1	66,8
Dienstverlening tbv vervoer	4,3	7,6	5,8	9,1
Communicatiebedrijven	2,1	3,2	2,5	4,1
Banken en Verzekeringen	2,3	3,3	2,4	3,6
Horeca	3,8	5,5	3,8	5,7
Zakelijke diensten	115,6	163,4	121,1	175,2
Overige dienstverlening	16,0	22,7	16,6	24,8
Zorg	16,8	28,4	17,8	31,1
Overheid	24,6	35,8	25,0	36,6
	771,4	1156,2	786,4	1199,7

Bron: Prognosemodel ECORYS (2008)

In het totaal van het TM scenario wordt tot 2020 een ruimtebehoefte van circa 772 hectare aan bedrijventerreinen verwacht en in 2030 van circa 1156 hectare (dit is inclusief 2020). Voor het GE scenario ligt de te verwachten ruimtebehoefte iets hoger, met circa 786 hectare voor 2020 en 1200 hectare voor 2030.

Midden Flevoland

De naar verwachting grootste ruimtevragers van ruimte op bedrijventreinen in de toekomst in Midden Flevoland zijn bedrijven uit de sector ‘groothandel’, ‘detailhandel en reparatie’, ‘vervoer over land’ en ‘zakelijke diensten’.

Tabel 4.8 Raming ruimtebehoefte bedrijventreinen per sector in hectare in Midden Flevoland

	Transatlantic Market		Global Economy	
	2020	2030	2020	2030
Voeding & Genot	21,1	24,2	24,5	31,3
Overige Industrie	33,7	37,9	30,0	30,9
Chemische, rubber- en kunststofverw. industrie	23,1	23,9	22,7	23,2
Basismetaal	0,0	0,0	0,0	0,0
Metaalproducten	15,7	14,3	14,0	14,3
Elektrotechn. Industrie	1,7	1,7	1,7	1,7
Transportm. Industrie	6,5	6,7	6,5	6,7
Aardolieindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Delfstoffenwinning	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbaar Nut	6,3	7,7	7,0	9,1
Bouw	18,4	21,4	22,0	28,9
Woningbezit	1,5	1,7	1,7	2,2
Groothandel	95,0	122,4	97,4	127,5
Detailhandel+Reparatie	47,7	58,1	48,7	60,2
Water en Luchtvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Vervoer over land	30,8	37,9	38,1	51,2
Dienstverlening tbv vervoer	15,8	19,5	18,6	25,5
Communicatiebedrijven	0,0	0,0	0,0	0,0
Banken en Verzekeringen	0,6	0,7	0,6	0,8
Horeca	3,0	3,5	3,2	3,8
Zakelijke diensten	38,2	43,1	40,5	46,5
Overige dienstverlening	21,4	24,9	22,9	27,4
Zorg	9,6	12,9	10,2	14,4
Overheid	24,2	28,0	24,8	29,1
	414,3	490,5	435,1	534,7

Bron: Prognosemodel ECORYS (2008)

In het totaal van het TM scenario in Midden Flevoland wordt tot 2020 een ruimtebehoefte van circa 414 hectare aan bedrijventreinen verwacht en in 2030 van circa 491 hectare (dit is inclusief 2020). Voor het GE scenario ligt de te verwachten ruimtebehoefte iets hoger, met circa 435 hectare voor 2020 en 535 hectare voor 2030.

Wanneer specifiek ingezet wordt op een bepaalde sector is een hardere groei mogelijk. Zo kan de ontwikkeling van bedrijventrein Flevokust (voor water en vervoergerelateerde bedrijvigheid) leiden tot een hogere werkgelegenheids groei in deze sectoren dan nu is geprognosticeerd.

4.4 Confrontatie vraag en aanbod

In de voorgaande paragrafen is de ruimtevraag naar bedrijventerreinen en het ruimteaanbod in beeld gebracht. Vraag en aanbod worden in deze paragraaf met elkaar vergeleken aan de hand van het type bedrijventerreinen. Hoeveel vraag is er naar een bepaald type bedrijventerrein en in hoeverre sluit het huidige aanbod + harde en zachte plannen hierop aan?

Almere

Hieronder is de vraag en aanbod confrontatie van bedrijventerreinen weergegeven voor zowel het TM scenario als het GE scenario voor Almere. De verdeling van sector naar type terrein is weergegeven in bijlage F.

Tabel 4.9 Vraag en aanbod confrontatie bedrijventerreintypen Almere in hectares

Type terrein	Transatlantic Market 2020			Transatlantic Market 2030		
	Vraag	Aanbod	Verschil	Vraag	Aanbod	Verschil
Industrie	156	224	68 ha	205	224	19 ha
Gemengd	116	355	239 ha	175	355	180 ha
Logistiek	326	120	-206 ha	526	120	-406 ha
Hoogwaardig	173	99	-74 ha	250	99	-151 ha
Totaal (excl. Binnenstedelijk)	772	798	27 ha	1156	798	-358 ha
Totaal (incl. Binnenstedelijk)		884			884	
Type terrein	Global economy 2020			Global economy 2030		
	Vraag	Aanbod	Verschil	Vraag	Aanbod	Verschil
Industrie	143	224	81 ha	182	224	42 ha
Gemengd	123	355	232 ha	194	355	161 ha
Logistiek	340	120	-220 ha	556	120	-436 ha
Hoogwaardig	180	99	-81 ha	268	99	-169 ha
Totaal (excl. Binnenstedelijk)	786	798	12 ha	1200	798	-402 ha
Totaal (incl. Binnenstedelijk)		884			884	

Note 1. De sector 'groothandel' is nu op een logistiek terrein geplaatst, maar zou evengoed ook op een gemengd terrein gevestigd kunnen zijn

Note 2. De sector 'banken en verzekeringen' zijn nu op een gemengd terrein geplaatst, maar zou evengoed ook op een hoogwaardig terrein gevestigd kunnen zijn

Note 3. Door afrondingen kan het totaal van de optelsom met 1 hectare verschillen

Met betrekking tot het TM scenario 2020 en 2030 is er voldoende aanbod aan bedrijventerreinen voor bedrijven die op het type industrieel of gemengd terrein gevestigd willen zijn. Op basis van het TM scenario in 2020 en in meerdere mate in 2030 is de verwachting dat er tekort zal zijn aan logistieke bedrijventerreinen met de huidige plannen. Dit tekort lijkt groter dan het in werkelijkheid zal zijn, aangezien bedrijven uit de sector groothandel zowel op een logistiek als op een gemengd terrein gevestigd kunnen zijn. Toch kan de vraag naar logistiek terrein niet volledig opgevangen worden door het aanbod gemengd terrein. Voor wat betreft hoogwaardige terreinen is er een tekort in aanbod in 2020 en dit tekort loopt fors op in 2030 met de huidige plannen.

Wanneer gekeken wordt naar het GE scenario dan is een zelfde patroon zichtbaar als bij het TM scenario. Ook met een hogere groei en vraagprognose is er voldoende aanbod in 2020 en 2030 wat betreft industrieel en gemengd terrein. Ook voor het GE scenario geldt dat door het deels plaatsen van bedrijven uit de sector groothandel op een gemengd bedrijventerrein het tekort aan logistieke terreinen in 2020 en 2030 iets verminderd kan worden. Het aanbod van hoogwaardige bedrijventerreinen is ook in het GE scenario onvoldoende.

Midden Flevoland

Hieronder is de vraag en aanbod confrontatie van bedrijventerreinen weergegeven voor zowel het TM scenario als het GE scenario voor Midden Flevoland.

Tabel 4.10 Vraag en aanbod confrontatie bedrijventerreintypen Midden Flevoland in hectares

Type terrein	Transatlantic Market 2020			Transatlantic Market 2030		
	Vraag	Aanbod	Verschil	Vraag	Aanbod	Verschil
Industrie	108	422	314 ha	117	509	392 ha
Gemengd	71	436	365 ha	85	536	451 ha
Logistiek	142	129	-13 ha	180	202	22 ha
Hoogwaardig	93	195	102 ha	109	255	146 ha
Totaal (excl. Binnenstedelijk)	414	1182	768 ha	491	1502	1011 ha
Totaal (incl. Binnenstedelijk)		1259			1579	
Type terrein	Global economy 2020			Global economy 2030		
	Vraag	Aanbod	Verschil	Vraag	Aanbod	Verschil
Industrie	106	422	316 ha	117	509	392 ha
Gemengd	76	436	360 ha	96	536	440 ha
Logistiek	154	129	-25 ha	204	202	-2 ha
Hoogwaardig	98	195	97 ha	117	255	138 ha
Totaal (excl. Binnenstedelijk)	435	1182	748 ha	535	1502	968 ha
Totaal (incl. Binnenstedelijk)		1259			1579	

Note 1. De sector 'groothandel' is nu op een logistiek terrein geplaatst, maar zou evengoed ook op een gemengd terrein gevestigd kunnen zijn

Note 2. De sector 'banken en verzekeringen' zijn nu op een gemengd terrein geplaatst, maar zou evengoed ook op een hoogwaardig terrein gevestigd kunnen zijn

Note 3. Door afrondingen kan het totaal van de optelsom met 1 hectare verschillen

Voor Midden Flevoland is zichtbaar dat zowel in het TM scenario 2020 en 2030 als het GE scenario 2020-2030 er voldoende aanbod en plannen zijn om in de vraag naar industrieel-, gemengd- en hoogwaardig terrein te voorzien. Er lijkt een licht tekort aan aanbod van logistieke bedrijventerreinen te ontstaan, maar dit kan ruimschoots opgevangen worden door het aanbod gemengde bedrijventerreinen. Zoals vermeld is bijvoorbeeld bedrijvigheid uit de sector 'groothandel' nu volledig op een logistiek terrein geplaatst, maar zou evengoed op een gemengd bedrijventerrein gevestigd kunnen zijn. Daarnaast moet opgemerkt worden dat bij de zachte plannen in 2020-2030 netto 240 hectare bedrijventerrein Larserknoop / OMALA evenredig verdeeld zijn over de vier type terreinen. Dit hoeft uiteraard in de toekomst niet het geval te zijn.

4.5 Terreinen naar doelgroep

In deze paragraaf worden de verschillende terreinen met hun doelgroepen vergeleken. De doelgroepen zijn een indicatie van hetgeen op het terrein gevestigd is of waarvoor het terrein bedoeld is. Dit betekent niet dat er helemaal geen andere bedrijven gevestigd zijn of kunnen worden dan hier genoemd.

Almere

De bedrijventerreinen in Almere zijn voornamelijk gericht op de lagere milieucategorieën met uitzondering van bedrijventerrein ‘De Vaart’. De belangrijkste doelgroepen vormen de ‘ambachtelijke en licht industriële bedrijven’ en de meer ruimte intensieve bedrijven gericht op logistiek, groothandel en productiebedrijven. Op de werklocatie A6/A27 is de veelzijdigheid van type doelgroepen het grootst. Dit is in potentie dan ook één van de grotere bedrijventerreinen van Almere.

Tabel 4.11 Vergelijking tussen de terreinen en hun doelgroep, waarbij onderscheid gemaakt is naar milieucategorie (mc)

	mc 2		mc 3/3.2							mc 4	mc 5	
	bedrijven met uitgebreide showroomfunctie	Dienstverlening / marketing	Ambachtelijke en licht industriële (productie) bedrijven	Handel en zakelijke dienstverlening	ICT en grafische industrie	(Perifere) detailhandel	Logistieke bedrijven	Groothandel	Distributiecentra	Productiebedrijven / industrie	Productiebedrijven / industrie	Productiebedrijven / industrie
Almere												
Gooisepoort 1e&2e fase												
Randstad												
Hogekant												
Markerkant												
Poldervlak												
De Steiger												
Middenkant												
Stichtsekant fase 1 en 3												
Hollandsekant												
Sallandsekant												
A6/A27												
A27/vogelweg												
Gooisekant												
Veluwsekant Oost+West												
Lagekant												
De Vaart I, II, III												
De Vaart 4												

Bedrijventerrein Gooisekant, Veluwekant Oost+West en De Vaart I, II en III, die als doelgroep groothandel en productie/industrie hebben, zijn zo goed als uitgegeven. Dit geldt niet voor de andere terreinen met dezelfde doelgroep.

Wanneer ingezet wordt op bijvoorbeeld logistieke bedrijvigheid betekent dit niet dat het om hetzelfde type logistieke bedrijvigheid gaat. Zo wordt op de A6/A27 werklocatie ingezet op droge logistiek, terwijl Stichtsekan (ook) inzet op natte logistiek.

Midden Flevoland

In Midden Flevoland wordt op de beschikbare en geplande bedrijventerreinen vooral ingezet op logistieke bedrijven, groothandel, distributiecentra en productiebedrijven/industrie. Doelgroep van de kleinere bedrijventerreinen (die voornamelijk al uitgegeven zijn) zijn vooral ambachtelijke en licht industriële (productie) bedrijven. Het betreft vooral laagwaardige bedrijvigheid.

Tabel 4.12 Vergelijking tussen de terreinen en hun doelgroep, waarbij onderscheid gemaakt is naar milieucategorie (mc)

Midden Flevoland	mc 2				mc 3/3.2						mc 4	mc 5		
	Themapark	Starters	Bedrijven met uitgebreide showroomfunctie	Dienstverlening / marketing	Ambachtelijke en licht industriële (productie) bedrijven	Handel en zakelijke dienstverlening	ICT en grafische industrie	(Perifere) detailhandel	Logistieke bedrijven	Groothandel	Distributiecentra	Productiebedrijven / industrie	Productiebedrijven / industrie	Productiebedrijven / industrie
Luchthaven (Lelystad)														
Bioscience park (Lelystad)														
Vestingveld (Zeewolde)														
De noord (Dronten)														
Fazantendreef (Dronten)														
Oldebroekerweg (Dronten)														
De driehoek (Dronten)														
Spelwijk (Dronten)														
Poort van Dronten (Dronten)														
Larserknoop/ OMALA (Lelystad)														
Horsterparc (Zeewolde)														
Fortenveld (Zeewolde)														
Flevopoort (Lelystad)														
Larserpoort 123 (Lelystad)														

Schepenveld (Zeewolde)														
Business zone delta (Dronten)														
Tarpan (Dronten)														
De kolk (Dronten)														
Noordersluis (Lelystad)														
A6 / A27 (Zeewolde)														
Trekkersveld III (Zeewolde)														
Flevokust (Lelystad)														

Ook hier dient opgemerkt te worden dat bijvoorbeeld de doelgroep logistiek niet per definitie hetzelfde hoeft te zijn. Zo wordt bij Flevokust ingezet op onder andere natte logistiek (nabijheid haven), terwijl dit bij de A6/A27 werklocatie niet het geval is.

4.6 Conclusie & aanbevelingen

Uit de voorgaande paragrafen is duidelijk geworden dat het aanbod aan bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de vraag overtreft. Wanneer onderscheid gemaakt wordt naar type terrein dan blijkt het vooral om een overschot aan gemengde en industriële bedrijventerreinen te gaan. Er zal in 2020 en 2030 met name in Almere een tekort aan logistiek en hoogwaardig bedrijventerrein ontstaan.

De doelgroepen voor de logistieke bedrijventerreinen zijn verschillend. Er wordt ingezet op natte logistiek, droge logistiek, hoogwaardige logistiek en bulkgoederen. Geografisch gezien lijkt hierbij geen sprake te zijn van concurrentie tussen gemeenten. De huidige logistieke terreinen en de geplande logistieke terreinen trekken bedrijvigheid aan vanuit een verschillend achterland en richten zich niet op dezelfde logistieke doelgroepen. Wel kan een toekomstig tekort aan logistiek bedrijventerrein in Almere opgevangen worden door omliggende gemeenten. Hierdoor wordt de economische structuur van de provincie versterkt.

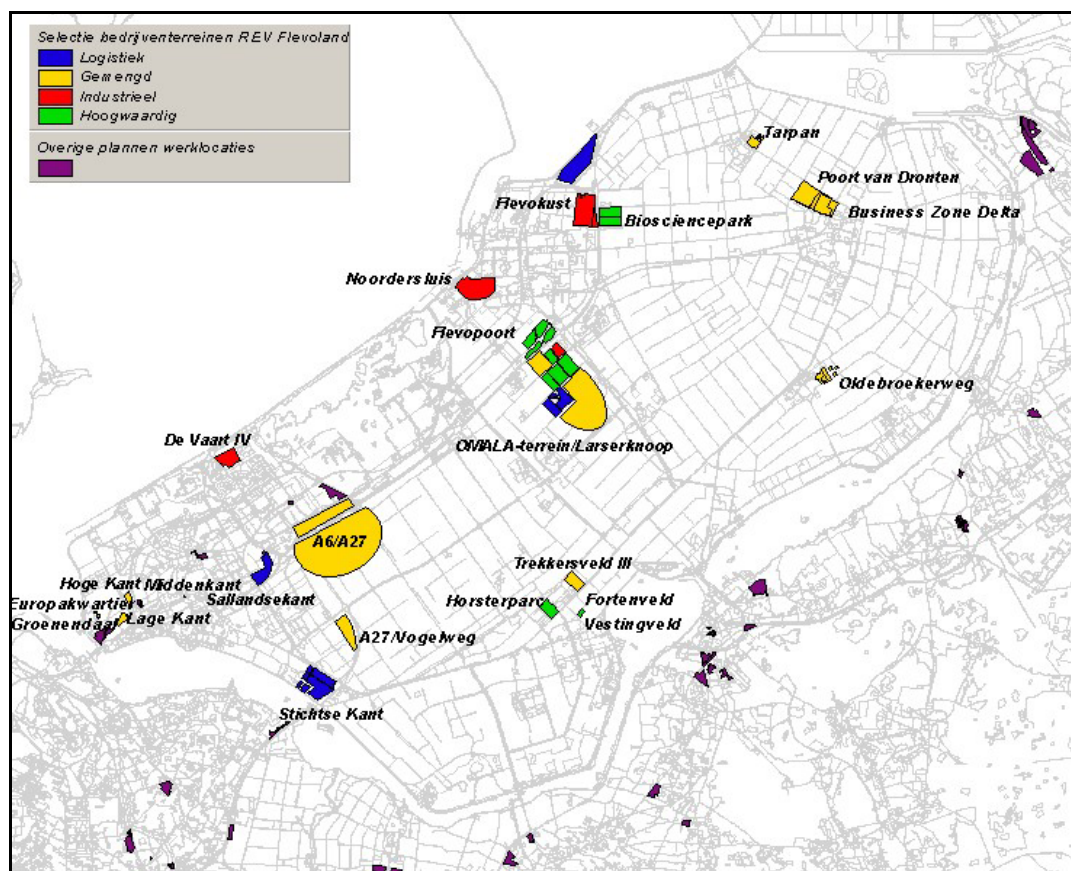
Een toekomstig tekort aan hoogwaardig bedrijventerrein in Almere kan voorkomen worden door huisvesting van hoogwaardige bedrijvigheid in Midden Flevoland. Dit versterkt de economische structuur van de provincie en voorkomt dat deze bedrijven zich buiten Flevoland vestigen.

Voor de ontwikkeling van industrieel en gemengd bedrijventerrein is fasering belangrijk. Er dreigt een overschot aan deze twee typen bedrijventerreinen te ontstaan. Dit geldt met name voor Midden Flevoland. Ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie (Zeewolde deel), Trekkersveld III, Larserknoop / OMALA en de bedrijventerreinen in Dronten voor gemengde bedrijvigheid leidt tot een overschot aan dit type bedrijventerrein. Vooral de ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie en het Larserknoop / OMALA-terrein (die beide in tegenstelling tot de andere terreinen nog in de zachte planfase zijn) moet naar onze mening niet gelijktijdig plaatsvinden. Het geanalyseerde overaanbod aan bedrijfsterreinen in Flevoland kan namelijk door middel van grootschalige ontwikkeling van de luchtvaart op Lelystad Airport niet of nauwelijks verholpen worden, noch op korte, noch op wat verdere afstand van de luchthaven.

Belangrijke reden is het veronderstelde karakter van de luchtvaart bij grootschalige ontwikkeling, namelijk het niet zakelijke leisure verkeer. Hierdoor blijven de werkgelegenheidseffecten beperkt tot direct aan de luchtvaart gerelateerde bedrijven, die in principe op het huidige luchthaventerrein ingepast kunnen worden.

Wel zou door zorgvuldige afstemming van beleid een autonome ontwikkeling op Larserpoort op gang kunnen komen als gevolg van de verstedelijking van het gebied door complete uitvoering van de Schaalsprong Almere en de bijbehorende verbeterde ontsluiting van Flevoland over de weg en via het spoor. Gelijktijdige ontwikkeling van de A6/A27 werklocatie en het Larserknoop / OMALA-terrein zal tot overschot van (gemengd) bedrijventerrein leiden.

Figuur 4.1 Overzicht van de selectie van bedrijventerreinen naar type terrein



Noot: Het is niet mogelijk verschillende type terreinen op één locatie weer te geven (zoals op de A6/A27 werklocatie). Hiervoor heeft ECORYS een keuze moeten maken voor de weergave van één type terrein.

De gemeente Lelystad heeft ten opzichte van de andere gemeenten relatief veel industrieel bedrijventerrein. Op basis van de geprognosticeerde ruimtebehoefte aan industrieel bedrijventerrein en het huidige en toekomstige aanbod aan industrieel bedrijventerrein is een mismatch zichtbaar. Almere heeft voldoende industrieel bedrijventerrein in voorraad om in de toekomstige vraag te kunnen voorzien. De gemeente Lelystad zal dan ook weinig profijt hebben van de Schaalsprong Almere wat betreft de komst van industriële bedrijvigheid. Fasering is voor de gemeente Lelystad belangrijk om te voorkomen dat er een overschot aan industrieel bedrijventerrein ontstaat.

4.7 Beleid met betrekking tot ontwikkeling van werklocaties

In de voorgaande paragrafen is aandacht besteed aan de inhoudelijke aspecten van de ontwikkeling van werklocaties in Almere en overige gemeenten in Midden Flevoland. Nu komt het beleid dat de provincie kan voeren met betrekking tot deze ontwikkelingen aan bod.

De provincie heeft sinds de invoering van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (nWro) geen bevoegdheid meer tot het verlenen of onthouden van goedkeuring aan gemeentelijke ruimtelijke plannen. De provincie kan (zoals ieder belanghebbend bestuursorgaan en burgers) via een zienswijze haar provinciale belang inbrengen bij het ontwerpbestemmingsplan. Daar waar de zienswijzen na overleg met de gemeente niet overgenomen worden kan de provincie (op basis van een verordening of daar waar onderbouwd kan worden dat een provinciaal belang in het geding is dat niet in een verordening is vast te leggen) een reactieve aanwijzing geven aan (onderdelen van) het bestemmingsplan. Waar zinvol en gewenst kan de provincie ook zelf een inpassingsplan maken.

Het huidige onderzoek geeft geen concrete aanleiding tot het doen van voorstellen voor het toepassen van het nWro instrumentarium. De ontwikkeling van bedrijvigheid in de nabijheid van de luchthaven is niet direct te relateren aan de ontwikkeling van de luchthaven zelf noch aan een provinciaal belang dat daarbij in het geding zou komen. Op het punt van afstemming van bedrijventerreinen ontwikkeling tussen de gemeenten is in eerste instantie nader overleg met gemeenten over de ontstane situatie gewenst. Indien dit niet leidt tot een gewenste heroriëntatie kan de inzet van het nWro instrumentarium nader onderzocht worden om tot een juiste fasering en segmentering te komen. Daarbij kan overigens al door de provincie gestuurd worden aangezien de ontwikkeling van grote bedrijven in principe eerst in Almere en Lelystad dienen plaats te vinden.

Ook de gebeurtenissen die in de provincie Flevoland zelf op stapel staan geven aanleiding tot een herijking van het provinciale ruimtelijk-economische beleid. Zo wordt er hard gewerkt aan keuzes in het kader van de Schaa sprong Almere en moeten er keuzes worden gemaakt over de ontwikkelingsmaatschappij OMALA. Deze keuzes komen niet in het luchtledige tot stand. Ook andere plannen voor werklocaties in de provincie Flevoland ondervinden hiervan gevolgen. Vooralsnog is echter het Omgevingsplan uit 2006 leidend in de beleidskeuzes van de Provincie.

Hierin wordt eerst de huidige rol van de provincie beschreven, waarna wordt ingegaan op mogelijke strategieën voor zowel de korte, middellange als lange termijn.

4.7.1 Beleid tot nu toe en bevindingen uit de studie

De voorgaande analyse beschrijft hoe het taakstellend ontwikkelen, in combinatie met de grote beschikbare oppervlakte in Flevoland, ertoe leidt dat de huidige jaarlijkse uitgifte ver achterblijft bij het terstond uitgeefbare aanbod. Uit de bijeenkomsten blijkt dat de afzonderlijke gemeenten tot nu toe zonder onderlinge afstemming acquisitie voeren om hun individuele taakstelling te bereiken. Bovendien wordt fors ingezet op gelijksoortige typen bedrijvigheid, namelijk productie, groothandel en logistiek. De oorzaak van deze opstelling lijkt te liggen bij de oorspronkelijke bestuurlijke opzet van de provincie die veel beleidsruimte aan de individuele gemeenten biedt en slechts het noodzakelijke op

centraal niveau oppakt. Zo is het ruimtelijk-economisch beleid van de provincie de afgelopen jaren gericht geweest op de ontwikkeling van Gemeentelijke Vestigings Visie (GVV's) binnen het bindend ontwikkelings- en toetsingskader van een Visie Werklocaties, met de bedoeling per gemeente een maatwerkplan te formuleren. De provincie wordt vooral bij conflicten gevraagd op te treden. Tot op heden was de bereidheid om gezamenlijk beleid voor terreinen te voeren of voor specialisaties te kiezen nihil. Uit de reacties in de verschillende bijeenkomsten blijkt echter een kentering op gang te komen, mede ten gevolge van de discrepantie tussen vraag en aanbod die langzamerhand is ontstaan. Er lijkt meer ruimte voor een directe benadering waarin de provincie een belangrijke sturende rol op het gebied van bedrijventerreinenplanning op zich neemt. Ook interprovinciaal was er beperkte interactie maar neemt de bereidheid tot samenwerking toe, bijvoorbeeld in het kader van het overleg met de provincies Gelderland, Overijssel en Utrecht, de Noordvleugel Randstad en PLABEKA. In onze analyses, als benchmark op de Visie Werklocaties van de provincie, is wel duidelijk geworden dat het mogelijk is te ontwikkelen aanbod aan bedrijventerreinen in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de vraag ruim overtreft. Dit betekent niet dat plannen voor bedrijventerreinen moeten worden afgeblazen. Het lijkt verstandig voor de lange termijn de ruimtelijke reserveringen voor reeds bekende plannen voor bedrijventerreinen te handhaven. Maar ook dan geldt: pas bij aantoonbare vraag vindt daadwerkelijke ontwikkeling plaats.

4.7.2 Toekomstig beleid

Op basis van de bovenstaande bevindingen en verwachtingen kan een aanzet worden gegeven voor toekomstig beleid op verschillende termijnen.

Korte termijn (2010-2012)

Het wordt de provincie aangeraden om haar licht op te steken in andere regio's en stedelijke gebieden, zoals in Noord- en Zuid-Holland.

- **Beleidsontwikkeling**

Beleidsontwikkeling lijkt hierin een belangrijke rol te gaan spelen. De provincie vergaart op die manier de benodigde kennis die op het juiste moment kan worden ingezet. Een voorbeeld uit de provincie Noord-Holland is de zogenoemde regionale bedrijventerreinvisie die gebruikt wordt om tot regionale afstemming te komen en als input dient voor het provinciale streekplan en de provinciale structuurvisie. Een voorbeeld uit de provincie Noord-Holland is de zogenoemde regionale bedrijventerreinvisie die gebruikt wordt om tot regionale afstemming te komen en als input dient voor het provinciale streekplan en de provinciale structuurvisie. Tussen de gemeenten en met de provincie vindt via ambtelijk overleg over deze visie al in een vroegtijdig stadium afstemming plaats over de plannen voor bedrijventerreinen, waardoor de gezamenlijke verantwoordelijkheid wordt benadrukt en besluitvorming wordt vereenvoudigd.

- **Wro**

Er zijn echter nog andere middelen voor de provincie om de ontwikkeling van bedrijventerreinen te sturen. Zo is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden waardoor de bevoegdheden van de provincie zijn veranderd (zie Inleiding). De

provincie kan (zoals ieder belanghebbend bestuursorgaan en burgers) via een zienswijze haar provinciale belang inbrengen bij het ontwerpbestemmingsplan. Daar waar de zienswijzen na overleg met de gemeente niet overgenomen worden kan de provincie (op basis van een verordening of daar waar onderbouwd kan worden dat een provinciaal belang in het geding is dat niet in een verordening is vast te leggen) een reactieve aanwijzing geven aan (onderdelen van) het bestemmingsplan. Waar zinvol en gewenst kan de provincie ook zelf een inpassingsplan maken.

Zoals eerder opgemerkt zetten veel gemeenten in op productie, groothandel en logistiek. Dat er verschillende soorten logistiek bestaan neemt niet weg dat afstemming tussen de grootschalige bedrijventerreinen OMALA en A6/A27 absoluut noodzakelijk is. Deze twee terreinen zijn te groot om gezamenlijk op de markt te komen. Uiteraard hangt deze keuze samen met de uitwerking van de Schaalsprong. Daarbij is het van belang te beseffen dat de A6/A27 locatie niet op korte termijn ontwikkeld kan worden. OMALA kan wel snel beginnen. Bij een voorgestelde fasering in de ontwikkeling van deze bedrijventerreinen kan vervolgens gekeken worden welke segmenten op welk terrein het beste kunnen worden geacommodeerd.

Het lijkt aantrekkelijk om een deel van de extra arbeidsplaatsen, bijvoorbeeld als gevolg van de vraag naar bedrijventerreinen in het logistieke en hoogwaardige deel, vanuit Almere naar het overige deel van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland door te schuiven. Maar het blijft onzeker of bedrijven vanuit de Noordvleugel van de Randstad zich naar Lelystad, Dronten of Zeewolde laten verplaatsen. De meeste bedrijfsverplaatsingen vinden immers binnen de eigen regio (94 procent) of zelfs binnen de eigen gemeente (75 procent) plaats.¹¹ De groei van de regionale werkgelegenheid door vestiging van bedrijven vanuit de omliggende provincies moet op voorhand niet worden overschat.

Middellange termijn (2013-2020)

Op de middellange termijn kan gedacht worden aan een bedrijfschap of ontwikkelingsmaatschappij.

- Bedrijfschap (bijv. Industrie- of Havenschap)

Een meermalen toegepaste vorm van regie en samenwerking bij de programmering en ontwikkeling van bedrijventerreinen is een Industrie- of Havenschap. Dit instrument wordt vaak ingezet bij grootschalige bedrijventerreinen, zoals zeehaventerreinen of (boven)regionale terreinen die de draagkracht van een individuele gemeente, waarin het terrein gelokaliseerd is, overstijgt. De provincie kan in een dergelijk schap participeren.

- Ontwikkelingsmaatschappij

Een ander instrument dat kan leiden tot bovenlokale afstemming in de ontwikkeling van bedrijventerreinen is een regionale ontwikkelingsmaatschappij. Voorbeelden daarvan zijn zowel te vinden bij de 'traditionele' regionale ontwikkelingsmaatschappijen zoals LIOF en BOM, als bij nieuwe zoals het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord. Ook hierin kan de provincie financieel en beleidsmatig participeren. De huidige provinciale ontwikkelingsmaatschappij OMFL heeft nu een beperkte functie omdat zij vooral op

¹¹ RPB, 2008, Verhuizingen van bedrijven en groei

acquisitie is gericht. Op de lange termijn kan de provincie de reservering van de nu bekende plannen voor bedrijventerreinen handhaven.

Lange termijn (2021-2030)

Op de lange termijn kan de provincie de reservering handhaven.

Bijlage A

Inschatting KKBA effecten

Deze bijlage beschrijft beknopt de KKBA uitkomsten van de verschillende varianten.

Startpunt zijn de twee scenario's die zijn onderscheiden in de Quick Scan MKBA (Decisio, september 2008):

- Uitplaatsing van 35.000 vluchten naar Lelystad (scenario's 4a-b)
- Uitplaatsing van 70.000 vluchten naar Lelystad (scenario's 4c-d)

Hierbij is in deze fase van de studie alleen naar de directe en externe effecten gekeken. Anders dan in de Quick Scan KBA zijn apart de effecten voor het verkeer op Lelystad en Eindhoven in kaart gebracht. Tezamen met het batig saldo op Schiphol leiden deze opgeteld tot de MKBA baten zoals gepresenteerd in de Decisio studie.

Algemene uitgangspunten

Er is zoveel mogelijk aangesloten bij de gehanteerde aannames van Decisio in hun MKBA Middellange termijn Schiphol. Dit betreft o.a.:

- discontovoet van 5.5%
- Looptijd van de KBA van 40 jaar
- Nulalternatief: Schiphol groeit door tot 545.000 vluchten en zit daarna vol.
- Er is een vervoersvraag van 616.000 vluchten
- Er dient derhalve 71.000 vluchten te worden uitgeplaatst om de vraag te kunnen accommoderen.

Er is een inschatting voor beide scenario's gemaakt van de directe en externe effecten ten opzichte van dit nulalternatief. Bij het scenario van 35.000 vluchten naar Lelystad hebben we tevens in beeld gebracht wat de effecten zijn als de resterende vluchten om de volledige vraag van 616.000 vliegbewegingen te accommoderen, wordt opgevangen door Lelystad. In dat geval worden er 36.000 vluchten uitgeplaatst naar Eindhoven (616.000 totale vraag +/- 35.000 op Lelystad).

Uitgangspunten ter bepaling van de effecten

De positieve directe effecten vloeien voort uit:

- Visit costs: de kosten voor carriers zijn op Lelystad (of Eindhoven) lager dan op Schiphol. Dit is een besparing voor de carriers.
- Commerciële opbrengsten: opbrengsten uit de exploitatie van parkeerterreinen en concessies.
- Reistijdwinsten voor gebruikers: doordat de volledige vraag á 616.000 vliegtuigbewegingen geacommodeerd wordt, betekent dit dat gebruikers (passagiers) niet meer via buitenlandse velden hoeven te reizen, maar via

Lelystad. Dit levert een reistijdvoordeel en reiskostenvoordeel op. Tevens is hierin verwerkt dat in het nulscenario een deel van de vraag niet kon worden geacommodeerd.

De negatieve directe effecten betreffen de investeringen en onderhoudskosten:

- Investeringskosten in luchthaven: aanleg van luchthaveninfrastructuur (airside en landside).
- Investeringskosten in de landzijdige bereikbaarheid: aanleg van nieuwe infrastructuur (wegen en OV) om de passagiersstroom te kunnen accommoderen.
- Kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur.
- Isolatiekosten voor huizen om geluidshinder te reduceren.

De externe effecten betreffen de volgende aspecten:

- Afname woningwaarde: waardering van de geluidsbelasting, uitgedrukt in een afname van de woningwaarde.
- Opportunity costs ruimtebeslag: door het vastleggen van de geluidscontour kunnen bepaalde gebieden niet meer voor andere functies worden gebruikt.
- Emissiekosten: waardering van emissies door het luchtverkeer.

Uitkomsten varianten 4 en 5

De uitkomsten van de KKBA voor beide scenario's wordt gepresenteerd in de volgende tabel. Hieruit blijkt dat in het scenario van het uitplaatsen van 35.000 vluchten naar Lelystad dit leidt tot een positieve saldo van baten minus kosten van bijna € 1,4 miljard (netto contante waarde). Indien wordt meegenomen dat er dan tevens 36.000 vluchten moeten worden uitgeplaatst naar Eindhoven om aan de vervoersvraag te voldoen, dan blijkt dat dit leidt tot een positieve netto-opbrengst van ruim € 1 miljard (netto contante waarde).

Uitplaatsing van 70.000 vluchten naar Lelystad resulteert in een batig saldo van circa € 3 miljard (netto contante waarde).

Uitkomsten KKBA, netto contante waarden ten opzichte van nulalternatief, in miljoenen euro (directe en externe effecten)

Mln euro Netto Contante waarde	Variant 4		Variant 5
	35000 vluchten Lelystad	36.000 vluchten Eindhoven	70.000 vluchten Lelystad
Commerciële revenues	€ 234	€ 213	€ 448
Visit costs reducties	€ 113	€ 143	€ 216
Reistijdwinsten	€ 1.283	€ 886	€ 2.649
Investeringskosten airside	€ 90	€ 45	€ 135
Investeringskosten landside	€ 58	€ 81	€ 138
Beheer en onderhoud	€ 34	€ 22	€ 48
Isolatiekosten	€ 1	€ 0	€ 2
Landzijdige infra	€ 45	€ 28	€ 45
Afname woningwaarde	€ 1	€ 75	€ 2

Opportunity costs ruimtebeslag	€ 18	€ 22	€ 37
Emissiekosten	€ 25	€ 23	€ 48
Saldo	€ 1.358	€ 947	€ 2.858

Uitkomsten varianten 1, 2 en 3

Voor variant 1 tot en met 3 zijn geen varianten doorgerekend in de Decisio studie. Hiervoor zijn de effecten geschat op basis van afschaling van verschillende posten waarbij onderscheid wordt gemaakt voor de verschillende posten. Hierbij zijn uitsluitend de effecten voor Lelystad in beeld gebracht. Indien het restant wordt opgevangen op Eindhoven of additioneel op Schiphol vallen hier eveneens baten te verwachten. Deze baten bij elkaar opgeteld geven weer het totale beeld weer voor de nationale MKBA welke consistent is met de presentatie in de Quick Scan MKBA.

Voor variant 1 t/m 3 zijn er de volgende (voorlopige) uitkomsten:

Mln euro	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Netto Contante waarde	0 vluchten Lelystad (+250.000 pax)	5.000 vluchten Lelystad	15.000 vluchten Lelystad
Commerciële revenues	€ 24	€ 33	€ 100
Visit costs reducties	€ 5	€ 16	€ 48
Reistijdwinsten	€ 131	€ 183	€ 550
Investeringskosten airside	€ 0	€ 90	€ 90
Investeringskosten landside	€ 0	€ 8	€ 25
Beheer en onderhoud	€ 0	€ 34	€ 34
Isolatiekosten	€ 0	€ 0	€ 1
Landzijdige infra	€ 0	€ 0	€ 19
Afname woningwaarde	€ 0	€ 0	€ 1
Opportunity costs ruimtebeslag	€ 2	€ 3	€ 8
Emissiekosten	€ 4	€ 4	€ 11
Saldo	€ 154	€ 94	€ 510

Variant 1 scoort hierbij gunstiger dan variant 2, aangezien het aantal vervoerde extra passagiers in deze optie slechts beperkt lager is (250.000 ten opzichte van 350.000) terwijl er niet extra geïnvesteerd hoeft te worden in de infrastructuur. Overigens zouden hier wel kosten mee gemoeid kunnen zijn (bijv. middels een nieuwe terminal) maar hier is vooralsnog van afgezien. Ook onzeker is de reductie van de visit costs voor luchtvaartmaatschappijen omdat deze variant voorziet in het vliegen met kleinere vliegtuigen die op een 1250 meter baan kunnen worden geacommodeerd. Het gebruik van kleinere vliegtuigen kan een negatief effect hebben op de operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen en hiermee de winst omzetten in een verlies.

Bijlage B

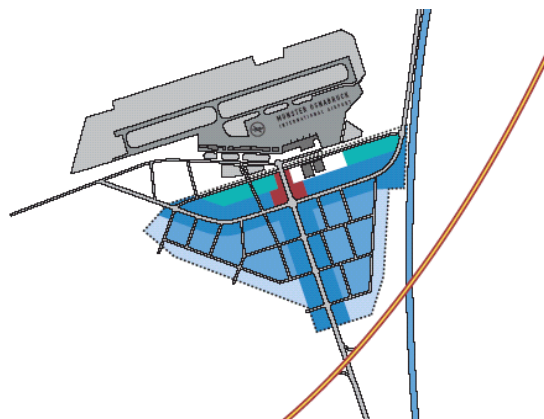
Buitenlandse bedrijventerreinen

London Luton Century Park

Astral purchased a 282 acres site adjoining London Luton Airport in November 2005 for the development of a distribution / warehouse park. The purchase was financed by Irish Nationwide. The development plot totals 104.5 acres with additional plots A,B & C totalling 178 acres. The development plot has been master planned to provide an "on air" facility of 400,000 sq ft, a regional warehouse of 700,000 sq ft and a variety of other unit sizes



Airport Park Munster/Osnabruck



200 hectares total area – the platform for your business of tomorrow

A highly modern business and services centre will be built on an initial area of 50 hectares, where 1,700 new jobs will be created.

Another 200 hectares are available to transform the AirportPark FMO into a premium address.

Ref: <http://www.airportparkfmo.de>

Airport City Weeze

On a 620 hectare area around the Airport Weeze, a new industrial zone has been created to satisfy the needs of the logistics, aviation and leisure industries. The former RAF base has over 500 accommodation and functional buildings, hangars and usable tarmac surfaces. Potential investors and business-owners can benefit from five different zones in the Airport City Weeze, each with a different focus of activity.



● **Airport Weeze:**
The linchpin of the Airport City Weeze.

● **Industrial area:**
These industrial areas have immediate access to the aviation surfaces and are therefore particularly well suited to air traffic and air freight-related activities.

● **The Plaza zone:**
The central Plaza zone with its hotel and catering services will form a unit with the airport terminal.

● **The Park zone:**
This space, laid out in the style of a park and with structures spread out across the area, is intended to be used for activities connected with leisure and relaxation.

● **The Entré zone:**
All of the Airport City's visitors, passengers, employees and customers will pass through the attractive Entré zone.

Bijlage C

Toelichting prognosemodel analyse economische ontwikkeling

Algemene toelichting prognosemodel

Na een periode met afwisselend groei- en krimpcijfers is de economische ontwikkeling in Nederland de afgelopen jaren positief geweest. Het is de vraag welke ontwikkeling de productiestructuren van de verschillende regio's de komende 10-20 jaar zullen laten zien, waarbij het beleidsmatig interessant is om te zien wat daarbij in de gebieden op eigen kracht (zowel door de marktpartijen als door het beleid) kan worden bereikt.

Met behulp van de zogenoemde shift-and-share analyse kan de groei van de regionale economie of de werkgelegenheid worden gesplitst in een nationale component, een structuurcomponent ('industrial mix') en een regionale component ('regional shift'). Wat betekenen deze componenten en welke functie hebben ze in de analyse:

- Nationale component (groei Nederland): een indicatie voor conjuncturele invloeden;
- Structuurcomponent: een indicatie voor een gunstige of ongunstige sectorstructuur als deze vergeleken wordt met de sectorstructuur op nationaal niveau;
- Regionale component, een indicatie voor kwaliteit van het ondernemerschap en een (on)gunstig regionaal vestigingsklimaat als vergeleken wordt met de nationale groei.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de nationale component de belangrijkste factor is: m.a.w. een hoge nationale groei heeft voor regio's en steden een sterker effect dan een gunstige sectorstructuur of een gunstig vestigingsklimaat. Voor een gezonde economische ontwikkeling is het echter ook van belang te beschikken over voldoende sectoren die nationaal groei vertonen (structuurcomponent) en die bovendien op regionaal niveau ook kunnen groeien (regionale component). Daarmee onderscheiden regio's zich van elkaar.

Technische toelichting prognosemodel

De techniek shift-and-share analyse is in de vakliteratuur niet onomstreden. Sinds de introductie door Dunn en Perloff in 1960 is de shift-and-share methode het onderwerp geweest van brede kritiek op zowel theoretische als empirische gronden. Een belangrijk kritiekpunt is dat het in feite een deterministische techniek betreft, die geen verklarende kracht heeft en daarom moeilijk voor analyses en prognoses gebruikt kan worden. In de jaren zeventig en negentig zijn echter pogingen gedaan om deze nadelen van de shift-and-share methode op te heffen. Daarbij worden de groeicomponenten door middel van een regressie/variantieanalyse-methode getoetst op hun statistische significantie, zodat een

beoordeling kan plaatsvinden van de verklarende en daarmee ook voorspellende kracht van het model en haar onderdelen.

ECORYS maakt voor haar prognoses van de regionale en stedelijke economie gebruik van een ‘full-analogue regression model of the shift-share method’, die Patterson (1991) ten behoeve van de analyse van de regionale werkgelegenheidsontwikkeling in Nieuw-Zeeland heeft ontwikkeld¹². Dit betekent dat een regio-specifiek of stedelijk regressiemodel wordt toegepast met de volgende notatie:

$$y_i = \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + z,$$

waarbij:

y_i : de reële groei van de economie of arbeidsvolume in regio i ,

x_1 : de nationale groeicomponent van de economie of arbeidsvolume,

x_2 : de structuurcomponent van de groei van de economie of arbeidsvolume in regio i ,

$\beta_{1,2}$: de richtingscoëfficiënten van x_1 en x_2 , en

z : een constante, die een indicatie geeft van de regionale component in de groei van de economie of arbeidsvolume.

In het regressiemodel wordt getoetst of er sprake is van een te verklaren en daarmee te voorspellen ontwikkeling van de economie en het arbeidsvolume op grond van de nationale ontwikkeling (indicator voor de conjunctuur) en de sectorstructuur (de samenstelling van bedrijfstakken). Het regiospecifiek regressiemodel wordt in eerste instantie geschat met behulp van historische tijdreeksen (1995-2006).

Daarbij wordt gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- de regionale economische jaarcijfers 1995-2007 van het CBS,
- de banen van werknemers 1995-2007 van het CBS.

Ten behoeve van de prognoses worden de nationale en sectorale gegevens in de 4 scenario's uit de Lange Termijn Verkenning van het Centraal Planbureau, te weten Regional Communities (RC), Strong Europe (SE), Transatlantic Market (TM) en Global Economy (GE) gebruikt om voorspellingen te kunnen doen voor de periode tot 2020.

¹² Murray G. Patterson, A note on the formulation of a full-analogue regression model of the shift-share method. In: Journal of regional science, vol. 31, no. 2, 1991, pp. 211-216.

Bijlage D

Werkgelegheidsprognoses naar bedrijfsklasse

Almere

Werkgelegheidsprognose naar bedrijfsklasse, zichtjaar 2020 (verschillen Visie werklocaties t.o.v. ECORYS)

Bedrijfsklasse	ECORYS GE	Visie Werklocaties GP90%	Verschil %	Visie Werklocaties MV80%	Verschil %	ECORYS TM
Landbouw	513	0	-100%	0	-100%	498
Visserij	0	0	0%	0	0%	0
Industrie	5.828	8.449	45%	6.877	18%	6.215
Bouw	3.521	6.035	71%	4.912	40%	2.974
Handel, horeca	20.724	33.794	63%	27.509	33%	20.437
Vervoer, opslag	4.306	6.035	40%	4.912	14%	3.658
Financiële instellingen	2.405	7.242	201%	5.895	145%	2.304
Zakelijke dienstverlening	21.070	21.725	3%	18.667	-16%	20.031
Overheid en onderwijs	9.144	12.069	32%	8.842	7%	9.007
Gezondheids- en welzijnszorg	10.853	18.104	67%	14.737	36%	10.262
Overige dienstverlening	3.200	7.242	126%	5.895	84%	3.100
Totaal	81.564	120.694	48%	98.248	21%	78.485

Doordat wij niet over de sectorstructuur voor 2030 beschikken, zoals die gehanteerd is in de Visie Werklocaties, beperken we de vergelijking tot de ramingen voor 2020. Zoals uit de tabel kan worden afgelezen zijn de verschillen tussen bedrijfsklassen aanzienlijk. De verschillen zijn relatief groot bij de financiële instellingen. In absolute zin lopen de ramingen voor de bedrijfsklasse handel/horeca het meest uiteen.

Midden Flevoland

Werkgelegenheidsprognose naar bedrijfsklasse, zichtjaar 2020 (verschillen Visie werklocaties t.o.v. ECORYS)

Bedrijfsklasse	ECORYS GE	Visie Werklocaties GP90%	Vershil %	Visie Werklocaties MV80%	Vershil %	ECORYS TM
Landbouw	853	2.439	186%	1.986	133%	820
Visserij	0	0	0%	0	0%	0
Industrie	4.472	5.973	34%	4.862	9%	4.514
Bouw	2.749	3.398	24%	2.766	1%	2.301
Handel, horeca	9.805	19.781	102%	16.103	64%	9.498
Vervoer, opslag	3.374	3.172	-6%	2.582	-23%	2.825
Financiële instellingen	684	1.368	100%	1.114	63%	650
Zakelijke dienstverlening	6.242	11.649	87%	9.483	52%	6.019
Overheid en onderwijs	9.348	6.814	-27%	5.547	-41%	8.843
Gezondheids- en welzijnszorg	6.226	8.118	30%	6.608	6%	5.832
Overige dienstverlening	3.145	5.704	81%	4.643	48%	3.097
Totaal	46.900	68.415	46%	55.692	19%	44.400

De verschillen zijn relatief groot bij de financiële instellingen en handel/horeca. In absolute zin lopen de ramingen voor de bedrijfsklasse handel/horeca het meest uiteen.

Bijlage E

Terreinquotiënten

Almere en Midden Flevoland

Gebruikte terreinquotiënten en het percentage werkgelegenheid in bedrijven per sector dat op een bedrijventerrein is gevestigd

	Terreinquotiënten		Locatievoorkeur
	2020	2030	2003, NL
Voeding & Genot	285	290	0,69
Overige Industrie	394	402	0,67
Chemische, rubber- en kunststofverw. industrie	357	364	0,78
Basismetaal	0	0	0,4
Metaalprodukten	218	223	0,8
Elektrotechn. Industrie	218	223	0,78
Transportm. Industrie	218	223	0,75
Aardolieindustrie	0	0	0,1
Delfstoffenwinning	0	0	0,52
Openbaar Nut	509	519	0,48
Bouw	154	157	0,52
Woningbezit	148	147	0,19
Groothandel	369	386	0,66
Detailhandel+Reparatie	461	459	0,23
Water en Luchtvaart	378	395	0,48
Vervoer over land	378	395	0,48
Dienstverlening tbv verv	378	395	0,38
Communicatiebedrijven	42	41	0,36
Banken en Verzekeringen	67	65	0,14
Horeca	300	299	0,09
Zakelijke diensten	170	165	0,34
Overige dienstverlening	300	299	0,17
Zorg	273	273	0,06
Overheid	273	273	0,1

Bron: CPB/RPB, Bedrijfslocatiemonitor en eigen berekeningen ECORYS

Bijlage F

Toedeling van sectoren

Verdeling sectoren naar terreintype

Sector	Type terrein
Voeding & Genot	industrie
Overige Industrie	industrie
Chemische, rubber- en kunststofverw. industrie	industrie
Basismetaal	industrie
Metaalprodukten	industrie
Elektrotechn. Industrie	industrie
Transportm. Industrie	industrie
Aardolieindustrie	industrie
Delfstoffenwinning	industrie
Openbaar Nut	industrie
Bouw	gemengd
Woningbezit	gemengd
Groothandel	logistiek / gemengd
Detailhandel+Reparatie	gemengd
Water en Luchtvaart	logistiek
Vervoer over land	logistiek / gemengd
Dienstverlening tbv verv	logistiek / gemengd
Communicatiebedrijven	gemengd
Banken en Verzekeringen	gemengd / hoogwaardig
Horeca	gemengd
Zakelijke diensten	hoogwaardig
Overige dienstverlening	hoogwaardig
Zorg	hoogwaardig
Overheid	hoogwaardig

Bron: ECORYS