

Notitie Strategisch Acquisitiebeleid 2014

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Samenvatting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 De productiestructuur van de Lelystadse economie	6
Hoofdstuk 3 Economische Indicatoren	9
Hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen	23
Hoofdstuk 5 Specialisatie	31
Hoofdstuk 6 Aanpak	35

Samenvatting

We staan aan de vooravond van economisch herstel. De mate waarin dit herstel zich zal manifesteren is moeilijk te voorspellen. Toch zullen een aantal *may be's* van nu kunnen worden omgezet in een aantal *sure's*.

Omdat conjuncturele verbeteringen niet al te lang meer op zich zullen laten wachten, wordt de tijd rijp geacht om het Strategische Acquisitiebeleid te actualiseren; wanneer zich straks weer kansen voordoen, zullen we over voldoende instrumentarium dienen te beschikken om deze ook te verzilveren.

De sectoren die samen het Industrieel-logistiek profiel (handel, transport, logistiek, maak) vormen, het profiel waar Lelystad met haar acquisitie-activiteiten al enkele jaren op inzet, hebben het onder moeilijke omstandigheden nog steeds onverminderd goed gedaan. Nog steeds is de zakelijke dienstverlening het zorgenkindje.

Kijken we naar enkele economische indicatoren dan zien we dat de stedelijke economie zich redelijk heeft gehouden in de voorbije crisisjaren; de hoge werkloosheid is vooral te wijten aan het massaal verdwijnen van banen buiten Lelystad. Structureel blijven een aantal verbeteringen aanhouden: de stedelijke beroepsbevolking is steeds beter gekwalificeerd.

De relatieve positie van Lelystad als (goederenvervoer)knooppunt is verbeterd en zal verder verbeteren. Belangrijk hierbij zijn de komst van de Hanzelijn en het Randstad-Urgent project SAA. De uitbreiding van de luchthaven en de komst van een binnenvaarthaven zullen deze positie ook in de toekomst verder versterken.

De stedelijke economie wordt steeds meer blootgesteld aan marktkrachten vanuit centrum-periferie-systemen in de nabijheid (Amsterdamse en Zwolse regio). Dit mist zijn uitwerking niet zal er op termijn toe leiden dat bepaalde sectoren het goed zullen blijven doen en andere sectoren in Lelystad zwaar onder druk komen.

Voor goede acquisitie zijn drie elementen van essentieel belang:

1. Geschikte werklocaties
2. Gerichte acquisitie
3. Positionering en samenwerking in regionaal verband.

In de acquisitie wordt focus aangebracht. We gaan ons richten op drie clusters:

1. Industrieel-logistieke sectoren
2. Aerospace en MRO
3. Leisure economie

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Eind 2011 stelde het college een strategische acquisitienota op. Doel was om te bezien of Lelystad nog op het goede spoor zat met het aantrekken van banen en welke acquisitie-inspanning daar in economisch mindere tijden bij zou passen. In 2011 waarde de crisis in volle omvang.

Nu, een paar jaar later is de werkloosheid weliswaar nog steeds hoog, maar instellingen als het CPB ¹ en DNB zien licht aan het einde van de tunnel.

Wanneer straks het herstel terugkeert, is het voor Lelystad belangrijk om de vruchten te plukken.

Lelystad doet het in economisch opzicht altijd bovengemiddeld goed wanneer de conjunctuur weer opveert. Deze opleving van de conjunctuur zou wel eens mooi kunnen samenvallen met de uitbreiding van Lelystad Airport en de aanleg van Haven Flevokust.

Van groot belang dus om te bezien of de acquisitiecapaciteit is toegerust voor het verzilveren van de kansen die binnenkort gaan komen. Daarom heeft het college van burgemeester en wethouders de nota "Strategische Acquisitiebeleid" laten actualiseren.

Deze actualisering volgt nauwgezet de indeling en onderwerpen van nota uit 2011.

"Na twee jaren van krimp vertoont de Nederlandse economie in 2014 weer enige groei. Door incidentele factoren, zoals het warmterecord gedurende de winter, kromp het bruto binnenlands product (bbp) in het eerste kwartaal van 2014 fors. Daardoor blijft de economische groei dit jaar met 0,2% heel bescheiden. Onderliggend vertoont de economie echter onmiskenbaar tekenen van herstel. Dit vertaalt zich in het verder aantrekken van de bbp-groei tot 1,6% in zowel 2015 als 2016, het hoogste groeitempo sinds het uitbreken van de kredietcrisis. Hiermee bereikt de reële productie eind 2016 het niveau van vlak voor het uitbreken van de kredietcrisis. Het in Nederland gebruikelijke conjuncturele herstelpatroon – waarbij eerst de uitvoer aantrekt, dan de investeringen en daarna de particuliere consumptie – is in de raming zichtbaar. Sinds de tweede helft van 2013 zijn de bedrijfsinvesteringen krachtig opgeveerd. In 2014 neemt de particuliere consumptie nog af, maar onder invloed van een substantiële stijging van het reëel beschikbaar inkomen van huishoudens en een geleidelijk herstel van de woningmarkt groeit vanaf 2015 ook de consumptie. Dit leidt ertoe dat in 2016, voor het eerst sinds 2009, de binnenlandse bestedingen evenveel bijdragen aan de bbp-groei als de uitvoer."

Uit: DNB Economische Ontwikkelingen en Vooruitzichten, nr 7, juni 2014

¹ Economische vooruitzichten 2014 en 2015, juniraming 2014, CPB

1.2 Afbakening

De nota uit 2011 die hier wordt geactualiseerd, bevatte een evaluatie van het industrieel-logistiek profiel (ILP) van Lelystad uit 2003. Dit profiel stond na evaluatie nog recht overeind, zo was de conclusie. Rond die tijd (juni 2011) verscheen ook een studie² van Pieter Tordoir³ over Lelystad. Dit bevestigde de koers van het economisch beleid. Het ILP is nog springlevend. Een enkele modificatie was nodig en leidde tot Industrieel-logistiek profiel 2.0.

In deze notitie wordt die evaluatie-exercitie niet meer herhaald. Wel wordt het profiel, de gewenste productiestructuur (in banen), weer even naar voren gehaald. Nu in het SBI 2008 format. Het CBS is overgeschakeld naar een nieuwe Standaard Bedrijfsindeling.

In het verlengde van de evaluatie van het ILP, is gekeken naar de acquisitiefunctie. Destijds werd focus aangebracht op de "sleutelsectoren" van het ILP (industrie, logistiek, distributie, handel) en een beperkt aantal andere clusters (Aerospace, MRO⁴, life sciences, agrifood) en werd de capaciteit ingekort. Dit was min of meer noodgedwongen: de financiële positie van de gemeente noopte tot keuzes en in een tijd waar ondernemers meer aan het overleven zijn dan aan het verplaatsen of herhuisvesten (als ze daarbij al krediet zouden krijgen), leek dat toentertijd een logische keuze. Nu de economie herstel laat zien en bedrijfsinvesteringen aantrekken, wordt in deze update onderzocht, of de acquisitiefunctie dient te worden versterkt.

1.3 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt de geactualiseerde productiestructuur van Lelystad naar voren gehaald. In Hoofdstuk 3 kijken we naar de ontwikkeling van enkele andere belangrijke kenmerken van de Lelystadse economie in de afgelopen jaren; wat zijn de grote lijnen en wat is bijvoorbeeld de betekenis van de crisis geweest. In Hoofdstuk 4 staan we stil bij belangrijke economische trends en (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de betekenis ervan voor Lelystad om in Hoofdstuk 5 in te gaan op de verwachte ontwikkeling van de productiestructuur in de toekomst. Ten slotte wordt in Hoofdstuk 6 gekeken naar wat dit nu voor consequenties heeft voor de gemeentelijke acquisitie-inspanningen.

² Economische Perspectieven voor Lelystad, Routes voor stedelijke en regionale synergie, juni 2011, Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir.

³ Professor in Economic Geography and Urban Planning at the University of Amsterdam

⁴ In de Update Werkgelegenheidseffecten Ontwikkeling Lelystad Airport van Stratagem Strategic Research BV (11 juni 2014) wordt vrij nauwkeurig beschreven welke kansen er liggen voor het aantrekken van bepaalde soorten MRO (maintenance, repair en overhaul). Bij de afdeling EVO is ook een toenemende belangstelling van dergelijke bedrijven waargenomen.

2. De productiestructuur van de Lelystadse economie

In dit hoofdstuk kijken we naar de gewenste productiestructuur zoals die destijds door de raad is vastgesteld en de vorderingen die tot nu toe zijn gemaakt, om vervolgens de cijfers te presenteren in de nieuwe Standaard bedrijfsindeling: SBI 2008.

2.1. De gewenste productiestructuur: industrieel-logistiek profiel uit 2001

Het industrieel-logistiek profiel betrof in hoofdzaak een taakstelling voor de sleutelsectoren Industrie, Handel, Vervoer & Communicatie alsmede Zakelijke dienstverlening. In 2003 werd ook voor de andere sectoren een eindbeeld geformuleerd (Figuur 1). Om het eindbeeld van de andere zes sectoren te bereiken werd geen extra beleid geformuleerd; er werd destijds voor die sectoren een inschatting gemaakt van de autonome groei.

Overigens hield de inzet op het industrieel-logistiek profiel een flinke groei van het totaal aantal banen in. Gerekend vanaf 2001 moesten er bijna 10.000 nieuwe voltijds banen bijkomen.

Figuur 1 Taakstelling voortvloeiend uit Industrieel-logistiek profiel, 2001, SBI'93

	2001	Taakstelling	Gewenste eindbeeld productiestructuur
Niet-commerciële dienstverlening	9.089	2.101	11.190
Zakelijke dienstverlening	4.841	2.859	7.700
Financiële dienstverlening	395	105	500
Vervoer en Communicatie	991	1.429	2.420
Handel	3.436	1.964	5.400
Horeca	350	50	400
Bouwnijverheid	1.100	50	1.150
Industrie	2.579	1.321	3.900
Landbouw en Visserij	101	-31	70
Totaal	22.822	9.918	32.740

Bron: Gemeente Lelystad, Naar een sterke economie in Lelystad, 2003, bewerking O&S

De taakstelling komt door de gehanteerde methodiek vrij exact over. Aangezien de productiestructuur echter is opgebouwd uit 'slechts' negen (hoofd)sectoren, geeft de toekomstige productiestructuur eerder meer een richting aan dan een blauwdruk voor de toekomstige stedelijke economie.

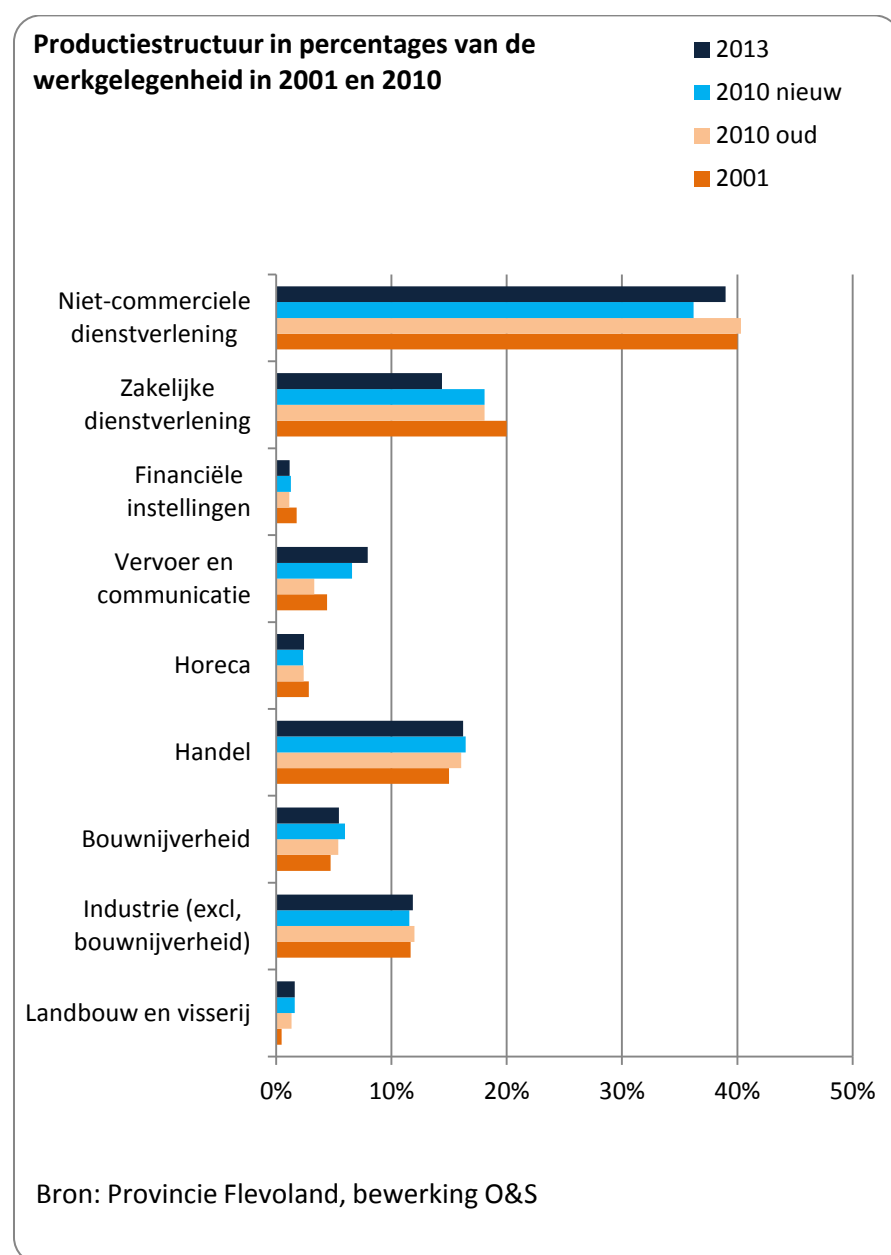
2.2 Stand van Zaken van de productiestructuur in Lelystad in voltijds banen

Hieronder een compleet overzicht van de productiestructuur van Lelystad: van 2001 (uitgangssituatie ten tijde van de vaststelling van het ILP, SBI'93); "2010 oud" (de beschikbare data ten tijde van de evaluatie van het ILP, SBI'93); "2010 nieuw" (de data gegoten in de nieuwe Standaard Bedrijfsindeling, SBI 2008), en; de laatste stand van zaken in 2013, (SBI 2008).

Een paar conclusies uit de nota in 2011 staan nog steeds:

1. De op goederengerichte sectoren doen het in Lelystad goed/blijven in tact (ook in tijden van crisis);
2. De zakelijke dienstverlening is structureel aan het dalen; de zakelijke dienstverlening trekt naar de dienstencentra buiten Lelystad;
3. De bouwsector heeft het zwaar;

Figuur 2 De huidige productiestructuur (2013) afgezet tegen de gewenste productiestructuur en de uitgangssituatie in 2001, SBI'93 en SBI 2008



Een aantal nieuwe conclusies dringen zich op:

4. Het aandeel in de niet-zakelijke dienstverlening neemt opnieuw toe; dit wordt vooral veroorzaakt door een explosieve groei van de werkgelegenheid in de zorg. Lelystad maakt hier vermoedelijk een inhaalslag. Toch wordt verwacht dat het aandeel zorg binnen de sector Niet-zakelijke dienstverlening (waar ook het openbaar bestuur deel van uit maakt) in Lelystad op termijn zal dalen. Deels door dezelfde concentratiekrachten als bij de zakelijke dienstverlening (zie paragraaf 4.1.3.) maar ook omdat we aan de vooravond staan van een ombuigingsoperatie in de zorg in Nederland. De zorginstellingen draaien hoofdzakelijk op premiegeld dat wordt ingehouden op salarissen. Die AWBZ-premiegeldten zijn al jaren niet meer kostendekkend; het Rijk past structureel bij. Aanstaande hervormingen dienen hieraan een einde te maken.
5. De horeca stijgt; de horeca profiteert wellicht in bescheiden mate van de groei van het toerisme⁵;
6. De handel (o.a. detailhandel en groothandel) is gekrompen. Binnen deze sector wordt dit vooral veroorzaakt door de daling van het aandeel detailhandel.

Al met al bevestigen de nieuwe cijfers bevestigen het beeld uit 2011: de sleutelsectoren die het ILP 2.0 uitmaken doen het goed in Lelystad en/of hebben de crisis doorstaan.

⁵ Economie en Arbeidsmarkt 2013-2014, Thema Vrijtijdseconomie Provincie Flevoland

3. Economische indicatoren

In dit hoofdstuk kijken we naar andere belangrijke kenmerken van de Lelystadse economie. Centraal hierbij staat de ontwikkeling die Lelystad daarbij de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. We kijken in dit hoofdstuk onder andere naar de kenmerken van het Lelystadse bedrijfsleven, de werkgelegenheidsontwikkeling, de werkloosheid, de kenmerken van de beroepsbevolking, en de ruimtelijk-economische structuur (waaronder werklocaties).

3.1 Bedrijven

3.1.1. Aantal vestigingen

Lelystad telt 6.678 vestigingen (2013). Dit is inclusief alle publieke werkgevers zoals de Provincie Flevoland of de Rechtbank. In de periode 1990-1999 groeide het aantal vestigingen met 1.711 tot in totaal 3.351. In de daarop volgende periode, 2000-2009, groeide het aantal vestigingen met 2.436 (!) tot een totaal van 5.787. De laatste vier jaar is het aantal vestigingen met een kleine 900 vestigingen doorgestegen naar 6.678. De verklaring hiervoor is de toename van het aantal starters: een gevolg van de economische crisis in combinatie met een toegenomen behoefte aan meer flexibiliteit op de arbeidsmarkt.

3.1.2. Kenmerken

Binnen de top 25 van grootste werkgevers treffen we 'slechts' 6 (profit) bedrijven aan (w.o. TNT, BAM Materieel en Marfo); de overige 19 zijn non-profit instellingen die (in)direct via (re)allocatie van verplichte (AWBZ-)premiegeld en/of uit belastinggeld gefinancierd worden (Bijlage 1).

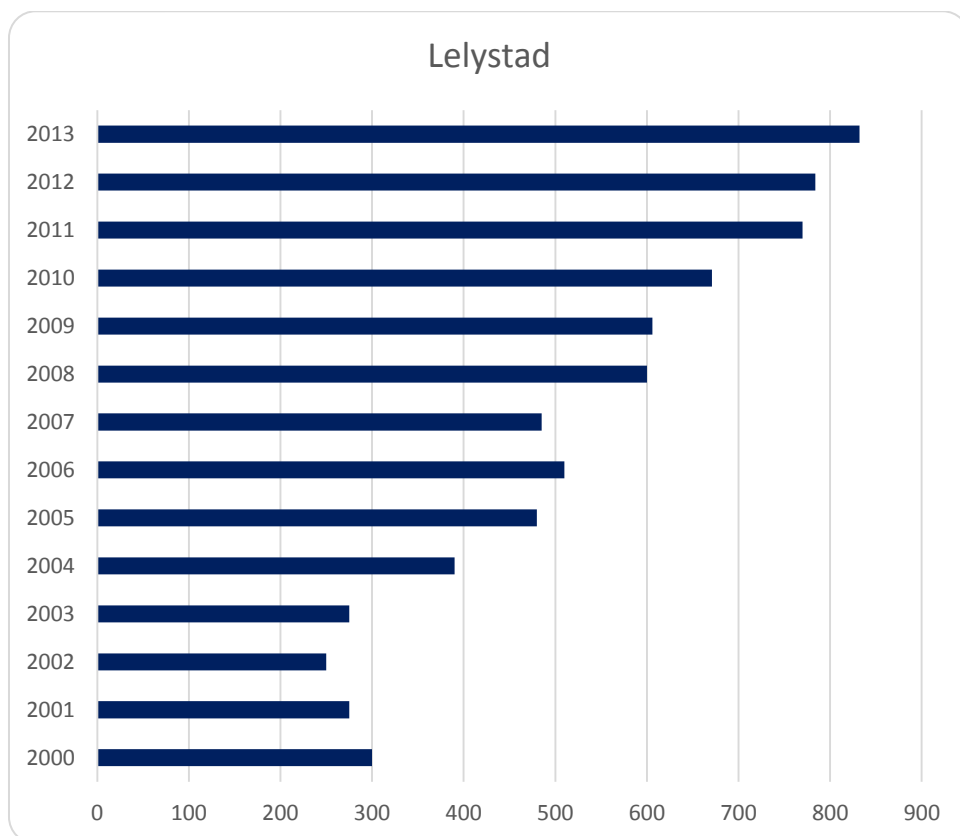
Het merendeel van het bedrijfsleven is te typeren als het kleinere MKB-bedrijf.

Wanneer we kijken naar de grotere bedrijven (met meerdere vestigingsplaatsen), valt op dat het hier geen hoofdkantoren betreft (met uitzondering van Feenstra), maar bedrijfsonderdelen van grotere bedrijven die vaak op meerdere plekken in Nederland zijn gevestigd. Naast alle bekende formules in de detailhandel geldt dit ook voor Marfo (Martinair Amsterdam), Orgaworld (Shanks, Verenigd Koninkrijk), McCain ("McCain Nederland", Hoofddorp; McCain Canada).

Met uitzondering van het Europees Distributie Centrum van Giant kent Lelystad geen hoofd- of regionale vestigingen van (inter)nationaal opererende bedrijven. De bedrijfsonderdelen die in Lelystad gevestigd zijn en die als stuwende bedrijvigheid (niet-lokaalverzorgend) te kenschetsen zijn, zijn met name de meer ruimte-extensieve, goederengerichte delen van een onderneming: of het nu gaat om productie (McCain), distributie (Topa) of opslag (BAM Materieel).

3.1.3 Starters: ZZP-ers, gazelles en DGA's

Aantal starters in Flevoland en Lelystad ligt op één van de hoogste niveaus van Nederland. Het hoge aantal starters wijst op een flinke economische dynamiek. Het stimuleren van het starten van een eigen bedrijf is met deze hoge aantallen niet nodig. Het accent zou meer moeten liggen in het bevorderen van een gedegen voorbereiding om de slagingskansen van starters te vergroten.

Figuur 3 Aantal starters in Lelystad 2000-2013

Bron: Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland.

Er is een belangrijk verschil tussen bepaalde groepen starters: We onderscheiden tegenwoordig ZZP-ers (zelfstandigen zonder personeel), gazelles (snelle groeiers) en directeur-groootaandeelhouders (DGA's). De Zzp-er is voor zichzelf begonnen en verhuurt de eigen arbeid ('uurtje-factuurkje'). Zo wordt vaak gebruik gemaakt van een overspannen arbeidsmarktsituatie en regelt men buiten CAO's om extra flexibiliteit en een hogere beloning. ZZP-ers komen vaker voor in sectoren waar de arbeidsmarkt wat krappere is; denk bijvoorbeeld aan de zorg. Een belangrijke reden om ZZP-er te worden is de vrijheid die ontstaat waardoor e.e.a. beter is te combineren met privéomstandigheden (bijvoorbeeld een gezin). Het verschijnsel ZZP-er vloeit dus met name voort uit de behoefte aan een flexibeler arbeidsmarkt. De andere groep starters is bezig met het opzetten van een eigen bedrijf. Het is met name deze groep die groei kan opleveren voor de stedelijke economie. Het aandeel directeur-groootaandeelhouder (DGA) en gazelles (snelle groeiers) lijkt in Lelystad beperkt^{6 7}.

⁶ Etin Adviseurs, i.o.v. Kamer van Koophandel GEF, 2006

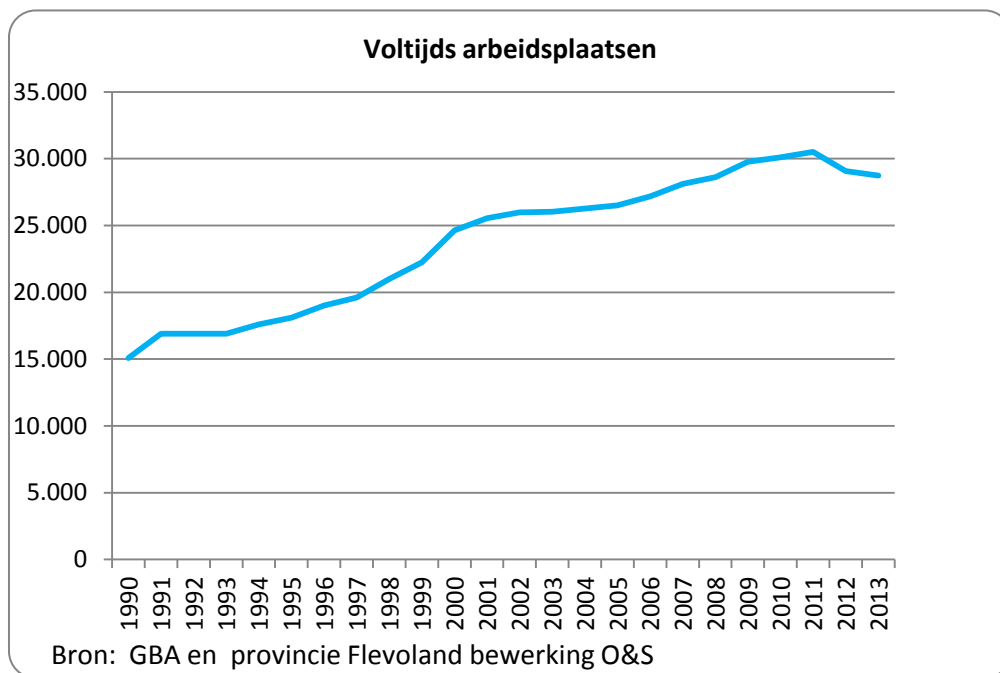
⁷ Economisch Perspectief Lelystad, Ruimtelijk Atelier Tordoir, 2011

3.2 Werkgelegenheid

3.2.1 Arbeidsplaatsen

Het aantal voltijds banen in Lelystad is de laatste 22 jaar verdubbeld (2011 tov 1990). Pas vanaf 2011 is de werkgelegenheid als gevolg van de crisis afgenomen.

Figuur 4 Voltijds arbeidsplaatsen Lelystad, 1990-2013

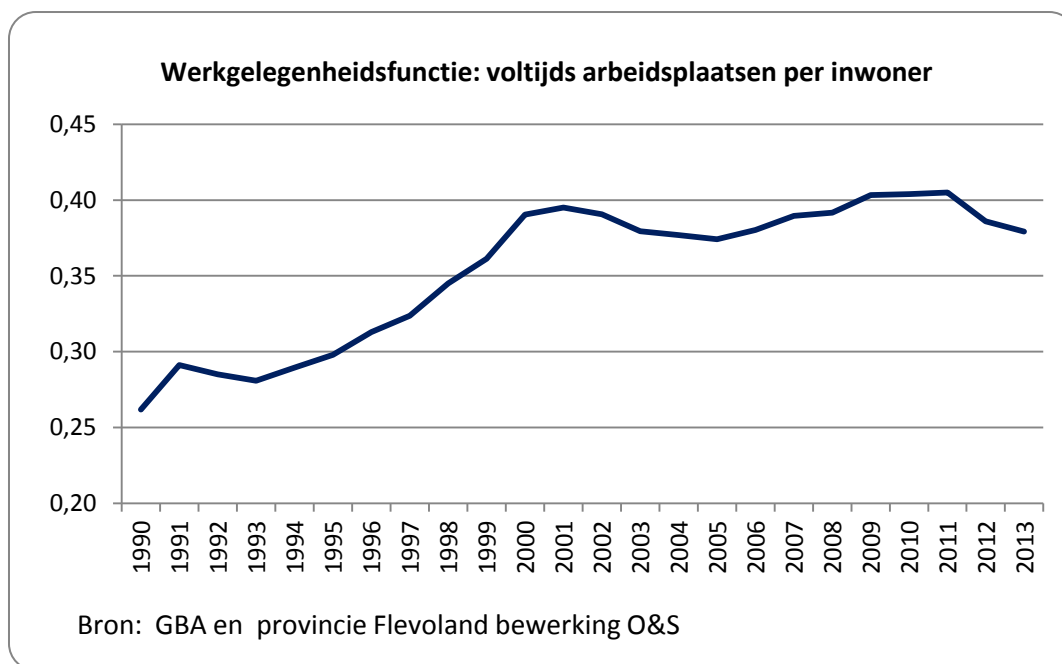


3.2.2. Werkgelegenheidsfunctie

De werkgelegenheid in Lelystad is de afgelopen jaren toegenomen. Wanneer we kijken naar de werkgelegenheidsfunctie van Lelystad (de verhouding voltijds arbeidsplaatsen op het totale aantal inwoners X 100%), dan valt op dat tussen 1990 en 2001 de functie behoorlijk is gestegen (figuur 4). Na de economische crisis van 2003/2004 is de functie weer even gezakt om uiteindelijk tussen 2008 en 2011 boven de 40%⁸ uit te komen.

⁸ Masterplan Versnelde Groei, Gemeente Lelystad 1997

Figuur 5 Ontwikkeling werkgelegenheidsfunctie Lelystad 1990-2013 (alle voltijds arbeidsplaatsen in verhouding tot alle inwoners)



De provincie Flevoland kent de laagste werkgelegenheidsfunctie van alle provincies in Nederland, te weten 34%⁹; banen zijn dus relatief dun bezaaid. Een en ander houdt in dat een groot deel van de Lelystedelingen/Flevolandse gedwongen zijn buiten Lelystad/Flevoland passend werk te zoeken. Meer dan de helft van de Flevolandse werkt buiten de provincie¹⁰. Extra werkgelegenheid in Lelystad en Flevoland is de komende jaren nog steeds van harte welkom om de pendel binnen de perken te houden.

⁹ Statistische Berichten 2007-2008, Provincie Flevoland, 2008

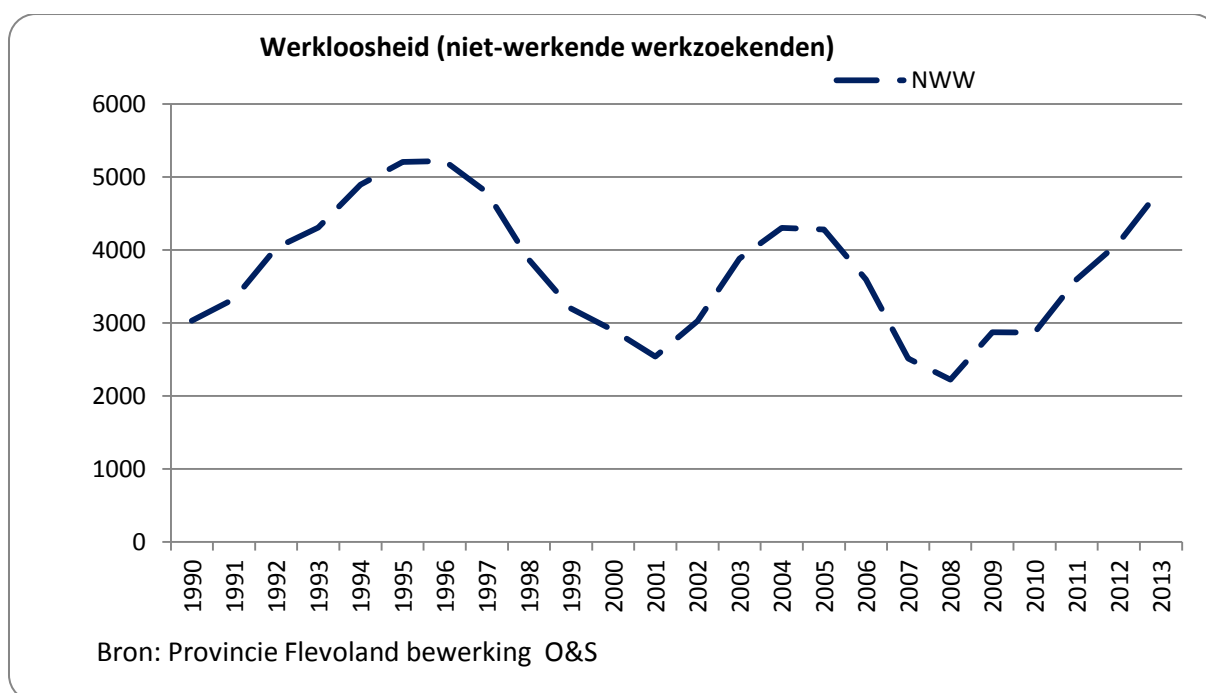
¹⁰ Economisch Perspectief Lelystad, Ruimtelijk Atelier Tordoir, Prof dr. P.P. Tordoir, mei 2011.

3.3. Werkloosheid

Het percentage van de mensen dat een baan zoekt is in Lelystad tot op de dag van vandaag hoger dan het landelijk gemiddelde. Lelystad kent eind 2013 een werkloosheidspercentage van 13,0 %¹¹ van de beroepsbevolking (niet-werkende werkzoekende, UWV registraties). Daarbij is de werkloosheid in Lelystad de hoogste in Flevoland.

Beschouwen we een wat langere periode dan kunnen we constateren dat de situatie aanmerkelijk is verbeterd. Werkloosheidsniveaus zoals we die in het midden van de jaren negentig aantreffen, van boven de 20%, zijn gelukkig niet meer aan de orde.

Figuur 6 Historisch verloop absolute aantal NWW-ers, 1990 tot en met 2013



Bron: Provincie Flevoland, bewerking O&S gemeente Lelystad, 2014

3.4 Structuur van de beroepsbevolking

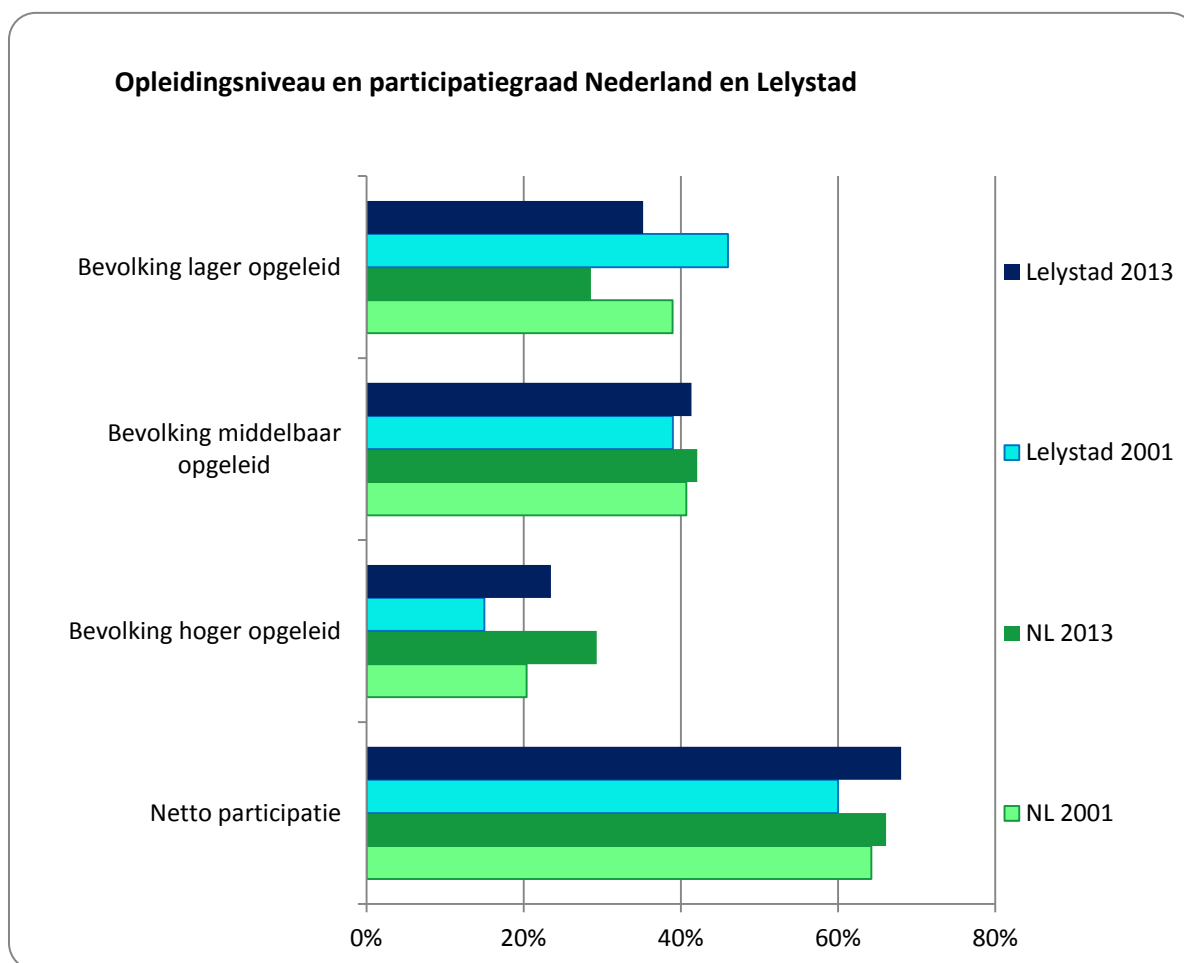
3.4.1 Opleidingsniveau van de beroepsbevolking

De beroepsbevolking is steeds beter gekwalificeerd om de concurrentie op de arbeidsmarkt aan te gaan (zie Figuur 7). De afgelopen tien jaar heeft er in Lelystad een niet eerder voorgekomen inhaalslag plaatsgevonden.

Dit is niet het enige goede nieuws. Ook de arbeidsparticipatie, vaak gezien als een belangrijke graadmeter voor vitaliteit in de beroepsbevolking, is in Lelystad hoog onder middelbaar en hoger opgeleiden en neemt ook snel toe (Figuur 7). Lelystad zit wat arbeidsparticipatie betreft in de provinciale en nationale top.

¹¹ Economie en Arbeidsmarkt 2013-2014, Provincie Flevoland, 2014

Figuur 7 Opleidingsniveau beroepsbevolking Lelystad en Nederland; netto arbeidsparticipatie 2001-2010.

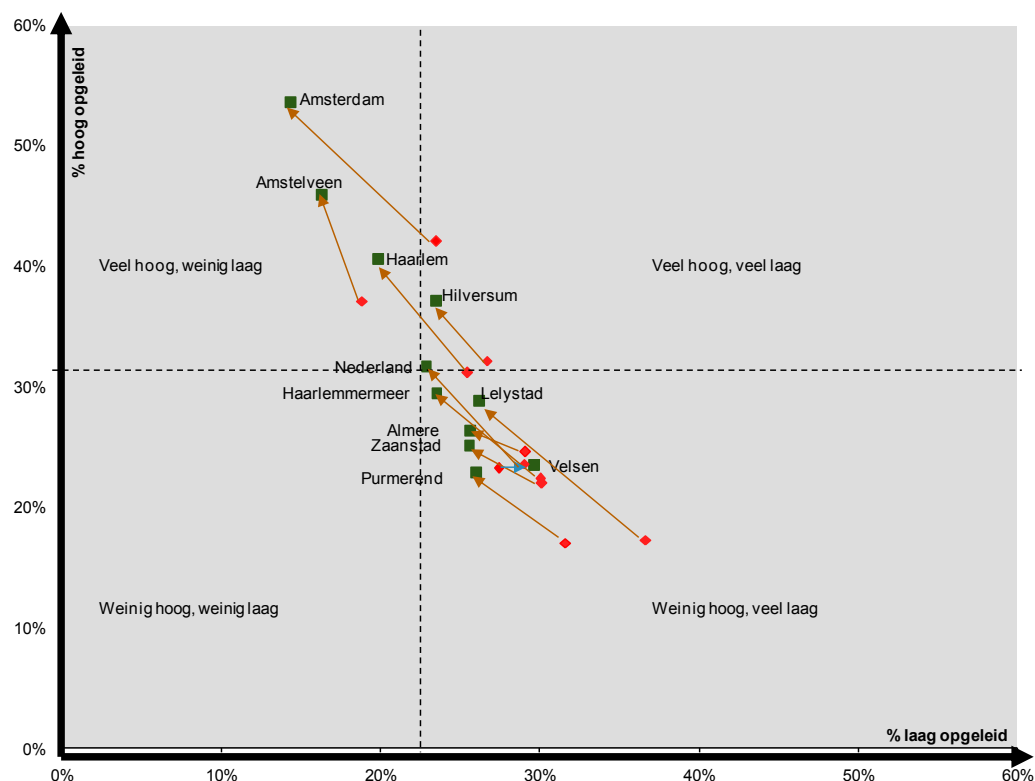


Bron: O&S gemeente Lelystad, 2014.

De opwaardering van de beroepsbevolking is bovengemiddeld naar landelijke maatstaven. Het aandeel van laag opgeleiden mensen was nog niet zo lang geleden relatief hoog, maar dit aandeel neemt sneller af dan vrijwel overal elders in het land. Het percentage hoger opgeleiden was laag maar neemt snel toe. Lelystad is sterk in de middengroepen, waaronder veel vaktechnisch geschoolden¹². In Figuur 8 is te zien hoe zich dit verhoudt tot enkele gemeenten in Metropoolregio Amsterdam.

¹² Economisch Perspectief Lelystad, Ruimtelijk Atelier Tordoir, Prof. Dr. P.P. Tordoir, mei 2011

Figuur 8 Opleidingsniveau beroepsbevolking: aandeel hoog- versus laagopgeleiden (driejaarsgemiddelde) 2007-2009 –groen- in vergelijking tot (driejaarsgemiddelde) 1996-1998 (rood).



Uit: TNO, VU, I&O, *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam*, 2011

Volgens Tordoir¹³ wordt deze gunstige ontwikkeling in de beroepsbevolking niet zozeer gestuurd door de stedelijke economie maar vooral door de opname van de stad in bredere verbanden waarbij de stad aantrekkelijk blijkt voor mensen in vitale fasen van hun werkzame leven. De nieuwe en vitale bewoners werken in toenemende mate buiten de stad. In 1990 werkte nog bijna 60% van de beroepsbevolking in de eigen gemeente; inmiddels is dat minder dan 50%¹⁴.

3.4.2 Inkomen van de beroepsbevolking

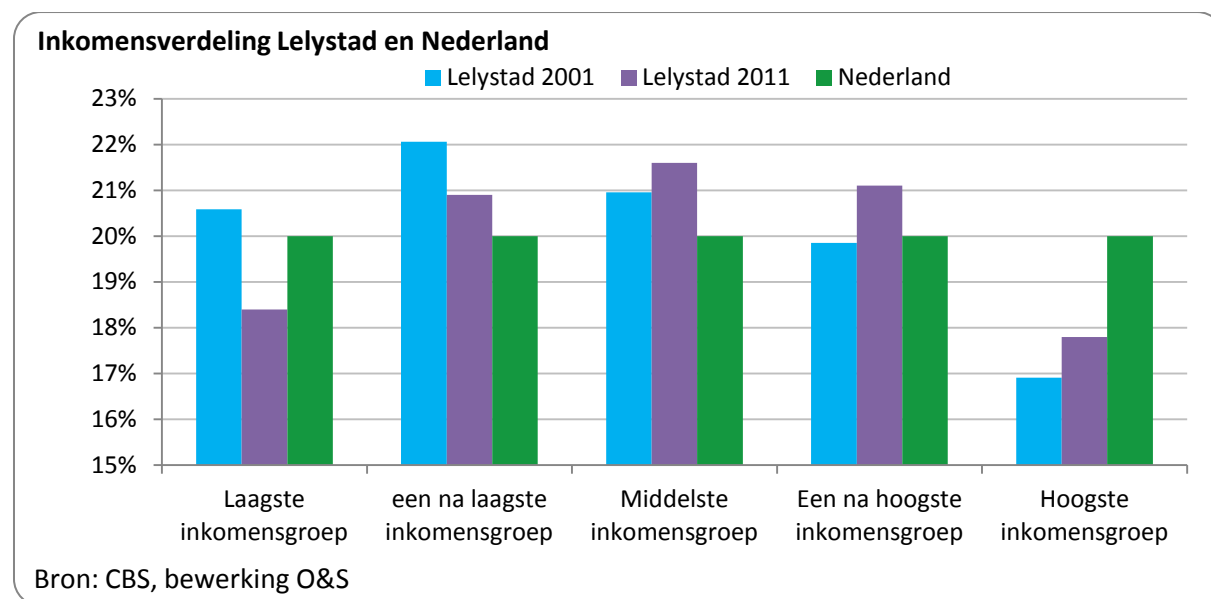
Het mag dan ook geen verbazing wekken dat er als gevolg van de veranderingen in de kwalificaties van de beroepsbevolking, tevens een verbetering van het inkomen te constateren is (Figuur 10). De afname van de lagere en de stijging van de midden- en hogere inkomens is spectaculair te noemen¹⁵. Naast de komst van nieuwe groepen mensen met betere kansen op de (regionale) arbeidsmarkt, wordt de spectaculaire inhaalslag van Lelystad ook verklaard door de afgenomen participatie (uittreding) van een groep oudere, minder goed gekwalificeerde werknemers.

¹³ Economisch Perspectief Lelystad, Ruimtelijk Atelier Tordoir, Prof. Dr. P.P. Tordoir, mei 2011

¹⁴ Beroepsbevolking en Pendel, Stogo/Provincie Flevoland, 1990, 2001, 2007

¹⁵ t/m 2011, zijn de laatst beschikbare cijfers Statline, CBS.

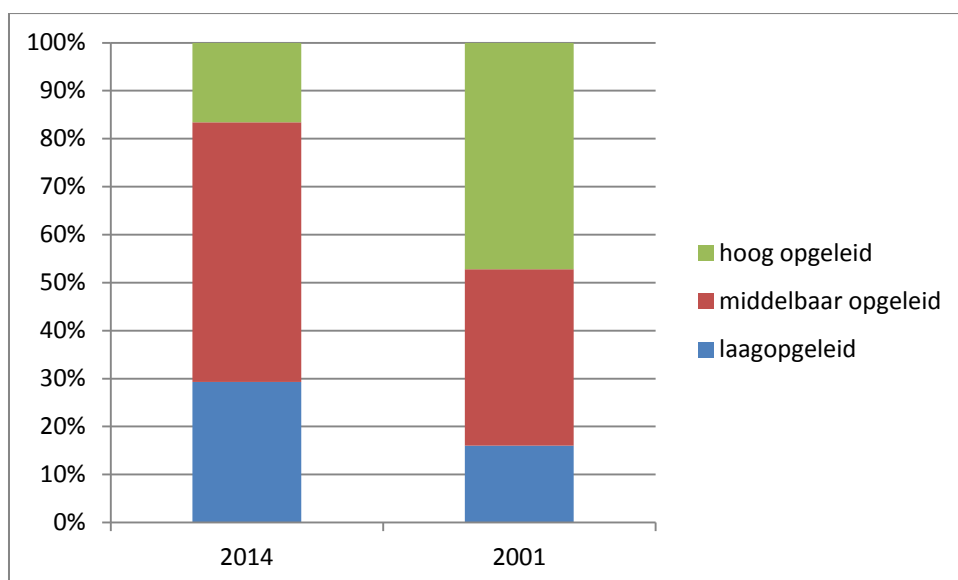
Figuur 10 Inkomensverdeling over vijf groepen in Lelystad in vergelijking met Nederland (2001, 2011).



3.4.3 De niet-werkende werkzoekenden

De beroepsbevolking in Lelystad is op dit moment beter gekwalificeerd dan ooit (Figuur 7). Toch kent Lelystad nog een van de hoogste werkloosheidscijfers van Nederland (13%, eind 2013). In deze paragraaf kijken we naar de groep niet-werkende werkzoekenden (NWW).

Figuur 11 Niet-werkende werkzoekenden populatie in Lelystad naar opleidingsniveau, 2001 en 2014



Bron: CWI, Team Onderzoek en Statistiek, gemeente Lelystad, 2014

Uit Figuur 11 blijkt dat vooral de middengroep en de groep laagopgeleiden werkloos zijn. In de volgende paragraaf volgen enkele verklaringen hiervoor.

3.4.4 De laagopgeleide werkzoekende

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de positie van de laagopgeleide NWW-ers; hun positie in het algemeen en die in Lelystad in het bijzonder.

Algemeen

Laagopgeleide werklozen hebben meer moeite met het vinden van werk dan hoogopgeleide¹⁶. Dit komt grotendeels door getalsmatige verhoudingen tussen werklozen en vacatures. Op het laagste opleidingsniveau is het aantal werklozen per vacature veel hoger dan op hogere opleidingsniveaus. Het werkloosheidspercentage van laagopgeleiden ligt ook structureel hoger dan dat van hoger opgeleiden. Met de overgang naar de kenniseconomie verdwijnen er ook nog eens veel banen in de primaire en secundaire sectoren, waarin traditioneel veel werk voor laaggeschoolden voorkwam.

Er zijn een aantal mismatches die de bemiddeling van laaggeschoolden bemoeilijken¹⁷. Ten eerste zijn er mismatches op leeftijd (er is een grotere vraag naar jonge laagopgeleiden, terwijl de aanwas in deze groep klein is) en op werkuren (deeltijd versus voltijd). Ten tweede is er onvoldoende werkgeversgerichtheid op competenties en potenties (zoals scholingsmogelijkheden) van werkzoekenden. Een derde ontwikkeling is dat als gevolg van het uitkeringsbeleid mensen gedwongen worden werk aan te nemen op een lager werk- en opleidingsniveau. Hierdoor treedt er een verdringingseffect op, waarbij hoger geschoolden (al dan niet tijdelijk) banen aannemen die geschikt zijn voor laaggeschoolden. Ten slotte hebben werkgevers ook andere opties dan lokale werknemers aan te nemen. Met de uitbreiding van de Europese Unie is het makkelijker geworden goedkopere Oost-Europeanen aan te nemen, daarnaast kunnen activiteiten ook volledig naar Oost-Europa of Azië worden verplaatst.

Er speelt naast bovengenoemde mismatches nog een andere mismatch: de ruimtelijke mismatch¹⁸. Die houdt in dat vraag en aanbod ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn en elkaar daardoor moeilijk of niet vinden. Dit ruimtelijke probleem speelt een grotere rol bij laagopgeleiden dan bij hoger opgeleiden: mobiliteit neemt toe met het opleidingsniveau¹⁹ (en vice versa).

Figuur 12 Mobiliteit naar opleidingsniveau

	t/m vmbo	t/m vwo	t/m wo
Aantal verplaatsingen	2,74	3,35	3,64
Aantal kilometers	26,2	40,1	50,6
Reistijd	54,4	70,1	84,2

Bron: De sociale staat van Nederland, SCP (2005).

De verschillen in reisgedrag tussen de verschillende opleidingsniveaus zijn groter dan indelingen naar persoonskenmerken als sekse of leeftijd.

Uitgesplitst naar reismotieven is landelijk 28% van de afgelegde afstanden van en naar werk.

Doorgerekend zou dit betekenen dat laaggeschoolden per dag slechts 7,3 kilometer naar het werk en terug pendelen en hun werk dus gemiddeld binnen een straal van 3,7 kilometer van hun woning ligt.

¹⁶ SEO Economisch Onderzoek, "De onderkant van de arbeidsmarkt vanuit werkgeversperspectief", 2006.

¹⁷ P. Mollink, CWI, "Laaggeschoolde arbeid in de (regionale) arbeidsmarkt.", 2006.

¹⁸ Zie 17.

¹⁹ M. Hensen, R. de Vries, 2004, The relationship between geographical mobility and education-job mismatches, University Maastricht.

Uit onderzoek naar mobiliteit is gebleken dat laagopgeleiden zich zowel minder vaak als minder ver verplaatsen²⁰. Belangrijke verklaring hiervoor zijn de vervoerskosten²¹, die een significant hoger aandeel van het budget uitmaken bij laagopgeleid werk. Dit geldt uiteraard ook voor delen van de middengroepen.

NWW-laagopgeleiden in Lelystad

Aangenomen mag worden dat voornoemde mismatches ook gelden voor de (NWW) laagopgeleiden in Lelystad. Ten aanzien van de gesignaleerde ruimtelijke mismatch zal die in Lelystad een groter probleem vormen dan gemiddeld in Nederland. Immers, Lelystad is relatief ver afgelegen van de dichtstbijzijnde werkgelegenheidsgebieden buiten de gemeente (zoals Almere, Amsterdam, Zwolle), en dus zijn de vervoerskosten, die een drempel opwerpen, relatief hoog. Aanvaard men de zorg voor knelpunten op de arbeidsmarkt voor laagopgeleiden, dan is het onvermijdelijk dat de gemeente extra inspanningen verricht voor het creëren van voldoende werkgelegenheid voor laagopgeleiden.

²⁰ Sociaal-Cultureel Planbureau, De sociale staat van Nederland, H9: Mobiliteit, 2005.

²¹ T. Schwanen, M. Dieleman, M. Dijst, 2001, Travelbehaviour in Dutch monocentric and polycentric urban systems, Journal of Transport Geography, 9 pp. 173-186.

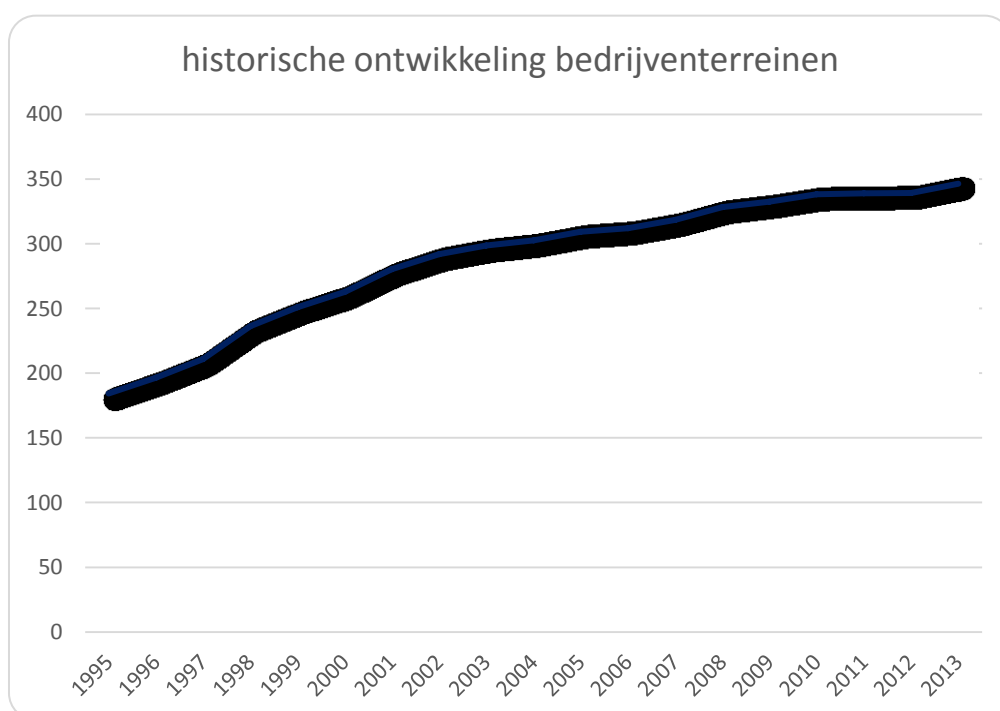
3.5 Ruimtelijk-economische structuur

3.5.1 Werklocaties: bedrijventerreinen en kantorenlocaties

Voorraad bedrijventerrein

Zo'n 35% van alle werkgelegenheid in Lelystad is gevestigd op een van de bedrijventerreinen²². In de afgelopen decennia is er veel bedrijventerrein uitgegeven. In de periode 1994-2003 bijvoorbeeld betrof dit ruim 100 ha; in het laatste decennium 2004-2013 was dit 45 ha. In de laatste crisisjaren (2008 t/m 2013) is de uitgifte niet helemaal weggefallen (28,1 ha). In 2013 had Lelystad met 7,2 ha de hoogste gronduitgifte in de gehele MRA²³.

Figuur 13 Historische ontwikkeling uitgegeven hectares bedrijventerrein (cumulatief) van 1990 t/m 2013



Bron: Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, bewerking O&S, 2014

Opvallend is dat het aantal arbeidsplaatsen per ha bedrijventerrein in Lelystad veel lager ligt dan in bijvoorbeeld de rest van de MRA. In Lelystad heeft een arbeidsplaats twee keer zoveel ruimte nodig als gemiddeld in de MRA (nl. gemiddeld 349 m² per arbeidsplaats)²⁴.

Dit is te verklaren doordat Lelystad het goed doet in de meer goederengerichte sectoren (zie ook Hoofdstuk 2) die per definitie ruimte-extensiever zijn. Lelystad is goed in “bedrijventerreinbedrijven”.

²² Visie Werklocaties Flevoland, 2010

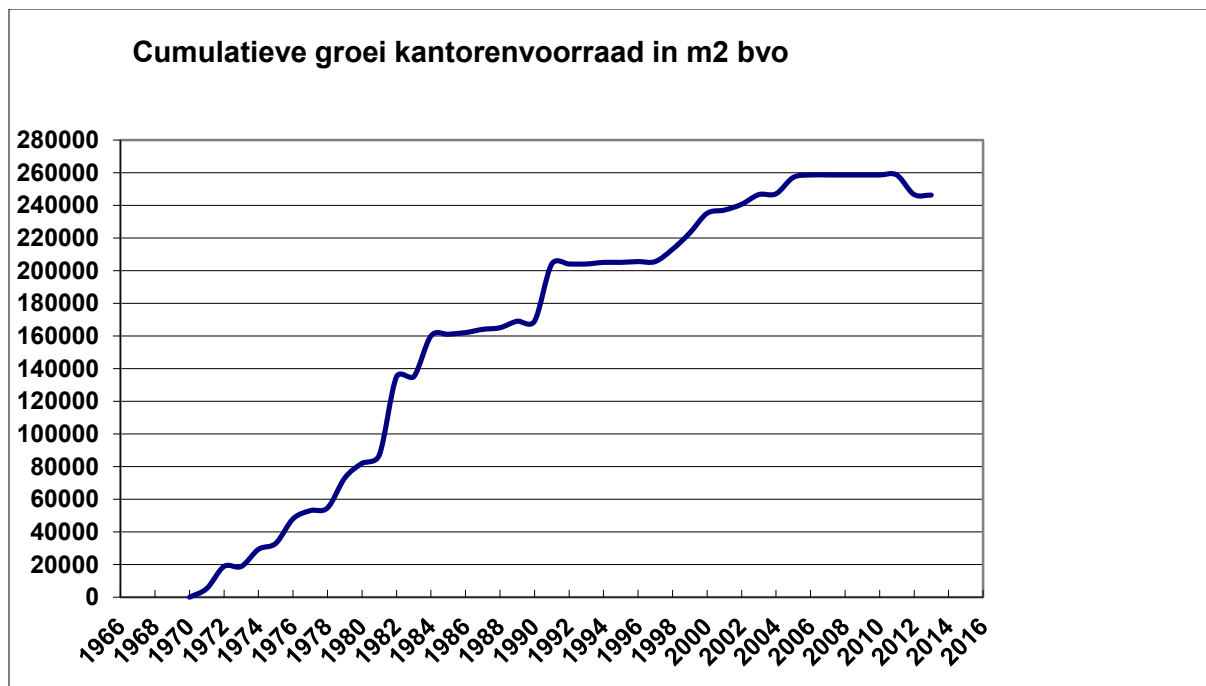
²³ Monitor Plabeka 2014, Plabeka, juni 2014.

²⁴ Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040 Metropoolregio Amsterdam, BCI i.o.v. Plabeka, april 2010.

Kantoreenvoorraad

De grootste groei van de kantoreenvoorraad heeft plaatsgevonden tussen 1980 en 1991: 120.000 m² bvo, gemiddeld zo'n 10.000m² bvo per jaar. De afgelopen 20 jaar is 'slechts' 50.000 m² bvo aan de totale voorraad toegevoegd. Dit komt neer op een gemiddelde uitbreiding van 2.500 m² bvo per jaar. Inmiddels is de voorraad aan het krimpen: enerzijds door sloop van lege kantoorgebouwen (Maerlant, Gondel); anderzijds door onttrekking. De kantorenmarkt/-voorraad en alle veranderingen daarin wordt jaarlijks gemonitord in regionaal verband (MRA-Plabeka)²⁵.

Figuur 14: Historische ontwikkeling kantoreenvoorraad



Bron: Gemeente Lelystad (bouwvergunningen) & Plabeka Monitor 2012/2013, 2013/2014, Bewerkt gemeente Lelystad

Het profiel van de Lelystadse kantoorgebruikers weerspiegelt de economie in Lelystad: zo'n 65%-70% van de kantoorgebruikers bestaat uit de categorie non-profit/(semi-)overheid. Exponenten in de sector "Zakelijke dienstverlening" kenmerken zich door hun lokaal verzorgende karakter (makelaars, notarissen, financiële dienstverleners op het gebied van hypotheekverstrekking e.d.)²⁶.

3.5.2 Dreigend overaanbod werklocaties in de regio

Bedrijventerreinen

Na een periode van onstuimige groei in Flevoland, wijzen nieuwe prognoses op een structureel minder hoge groei voor de komende jaren^{27 28}. Hier dient op te worden ingespeeld. Meer dan ooit is regionale afstemming van nieuwe werklocaties noodzakelijk. Daarbij is van belang dat enerzijds overaanbod

²⁵ Deze monitor wordt uitgevoerd door Kantorenmonitor BV; <http://www.kantorenmonitor.nl/algemeen>

²⁶ Onderzoek kantorenmarkt 2010, gemeente Lelystad 2011

²⁷ Visie Werklocaties Flevoland 2030+, Bureau Buiten i.o.v. Provincie Flevoland, 2010

²⁸ Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040 Metropoolregio Amsterdam, Buck Consultants International i.o.v. Platform Bedrijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam (Plabeka), april 2010

dient te worden vermeden maar tevens dat economische groei gebaat is bij uitstekende werklocaties. De provincies hebben een belangrijke rol gekregen bij de afstemming van werklocaties²⁹. De provincie Flevoland bereidt zich voor op deze nieuwe rol en kwam met nieuw beleid gekomen³⁰.

Binnen Plabeka MRA³¹ worden op het metropolitane schaalniveau nieuwe werklocaties op elkaar afgestemd³². Lelystad neemt sinds 2010 deel aan Plabeka en heeft haar laatste twee grote ontwikkelingen³³ in de nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka ingebracht. Binnen Plabeka wordt gewerkt binnen zogenaamde deelregio's. Lelystad heeft met deelregio Almere/Lelystad de plannen niet alleen in MRA verband afgestemd, maar tevens met de voornemens van de gemeente Almere in het kader van Schaalsprong Almere.

Een en ander heeft ertoe geleid dat Lelystad en Almere gezamenlijk zo'n 80 ha hebben uitgefaseerd tot na 2040 (beide 40 ha) om tegemoet te komen aan het dreigende deelregionale overaanbod (het betreft hier het overschot waarvan sprake zou zijn na volledige ontwikkeling van Larserknoop/Omala en Flevokust bovenop de bestaande voorraad); daarnaast heeft Almere nog eens circa 70 ha doorgeschoven tot na 2040 in het licht van het totale overaanbod op MRA-schaal.

Verder hebben Lelystad en Almere aangegeven in beginsel bereid te zijn het tekort (130 ha metropoolregiobreed) aan bedrijventerrein type "Gemengd Plus"³⁴ (deels) op te vangen. Dit zou er toe kunnen leiden dat de plannen voor Larserknoop/Lelystad Airport en Flevokust, wanneer hier (extra) ruimte voor "Gemengd Plus" terrein wordt gemaakt³⁵, alsnog in z'n geheel binnen de voorziene periode van 30 jaar kunnen worden gerealiseerd, waardoor uitfasering voorbij 2040 niet aan de orde is. De uitgiften worden in Plabeka-verband jaarlijks gemonitord. De daadwerkelijke uitgiftevolumes en dus de vraag naar nieuw bedrijventerrein zijn straks belangrijk bij de beslissing om een nieuwe werklocatie (of een volgende fase van een werklocaties) te gaan ontwikkelen.

De provincie Flevoland is ook trekker geweest van de afstemming tussen Almere en Lelystad in de deelregionale uitvoeringsstrategie Plabeka MRA. Deze afspraken zullen straks worden doorvertaald in de afstemming van alle werklocaties in Flevoland. Een en ander heeft er in ieder geval al toe geleid dat Flevokust, naast Larserknoop/Lelystad Airport en Werklocatie A6-A27 (Almere), een bovenregionale status heeft gekregen.

Kantoren

De programmering en planning van kantoorruimte gaat in deelregio Almere/Lelystad bij optimistische scenario's niet uit de pas te lopen met de geprognosticeerde vraag. Dat neemt niet weg dat Lelystad onderzoek heeft gedaan naar de plaatselijke kantorenmarkt en inmiddels maatregelen (planreductie en doorfasering) heeft genomen om de kantorenmarkt gezond te houden en de leegstand niet verder te laten oplopen³⁶. Door de aanhoudende verslechtering zal binnenkort opnieuw moeten worden gekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn; de leegstand loopt ook in Lelystad snel op. De leegstand is nu 21,5%. Dit is bijna 53.000 m² bvo op een totale voorraad van 246.200 m² bvo, 31 december 2013³⁷.

²⁹ Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020, Rijk, IPO, VNG, 2010

³⁰ Beleidsregel locatiebeleid stedelijk gebied 2011, Provincie Flevoland.

³¹ Afkorting voor Platform Bedrijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam

³² Uitvoeringsstrategie Plabeka, Snoeien om te kunnen bloeien, Plabeka MRA, vastgesteld op 23 juni 2011.

³³ Het betreft hier Larserknoop/Lelystad Airport en Flevokust

³⁴ Gemengd Plus is typering van industrieterrein, een terrein geschikt voor activiteiten die vallen in hogere milieucategorieën (4 en 5).

³⁵ In de plannen voor Flevokust betreft het hier een omzetting van circa 20 ha van "Transport en distributie" naar "Gemengd Plus" (eerste fase Flevokust). In de MER-procedure is hier reeds rekening mee gehouden. De aanwijzing van een industriezone binnen de plannen van Larserknoop/Lelystad Airport (Omala-gebied) van ongeveer 20 ha is nieuw en (nog) niet verenigbaar met de oorspronkelijke uitgangspunten. De mogelijkheden hiervan dienen nog te worden onderzocht (tweede fase Larserknoop/Lelystad Airport).

³⁶ B&W-besluit B10-06502, 10 mei 2011, Onderzoek Kantorenmarkt Lelystad 2010, gemeente Lelystad

³⁷ Monitor Plabeka 2014 ev. Metropoolregio Amsterdam, Plabeka Projectteam.

De kantorenmarkt is aan flinke veranderingen onderhevig. Via Plabeka/MRA wordt de ontwikkeling van de kantorenmarkt in Lelystad vanaf 2012 jaarlijks gemonitord (voorraad, leegstand).

Herstructureringsopgave

De herstructureringsopgave van bedrijventerreinen in Lelystad is vooralsnog beperkt^{38 39 40 41}. Deze wordt vermoedelijk eerst na 2014 actueel. Het rijk heeft aangekondigd dat zij vanaf 2014 geen financiële middelen meer beschikbaar zal stellen voor de herstructurering van bedrijventerreinen. Herstructurering wordt straks dus een zaak van (de regio) provincie en gemeenten. De komende jaren zal onderzocht dienen te worden welke (preventieve) maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van de toekomstige herstructureringsopgave in Lelystad en in hoeverre fondsvorming daarbij nodig zal zijn. Flevolandse werklocaties kennen een bescheiden herstructureringsopgave vergeleken met het oude land: de herstructureringsopgave bedraagt alleen al in Metropoolregio Amsterdam zo'n 3.075 ha⁴².

³⁸ Quick Scan Herstructureringsopgave Bedrijventerreinen Lelystad, Inbo, oktober 2009

³⁹ Zie voetnoot 27

⁴⁰ Zie voetnoot 28

⁴¹ Structuurvisie Locatiebeleid Lelystad 2013-2025, Raad van Lelystad, 2014

⁴² Aanscherping Herstructureringsopgave Bedrijventerreinen Meropoolregio Amsterdam, Bureau Buiten, Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen en Plabeka, april 2010.

4. Trends en ontwikkelingen

In het voorgaande Hoofdstuk hebben we gekeken naar recente ontwikkelingen en kenmerken van de economie. In dit Hoofdstuk willen we aan de hand van enkele trends en ontwikkelingen vat krijgen op de toekomst.

4.1 Trends

4.1.1 Conjunctuur

Na de diepste economische crisis in 80 jaar is eindelijk licht herstel zichtbaar. Toch zullen de gevolgen van de kredietcrisis nog lang voelbaar blijven. De schuldenpositie van velen (burgers, bedrijven, banken, staten) is weliswaar iets verbeterd; zij ligt nog steeds op een (te) hoog niveau. Herregulering (bij bijvoorbeeld bij nieuwe hypotheek) maakt tevens dat extra voorwaarden worden gesteld bij nieuwe kredieten hetgeen vertraging betekent van het herstel.

Deze schuldenpositie heeft tot gevolg dat West-Europa (en Nederland) de komende decennia te maken krijgen met lagere economische groei. Verder zal de verdere sanering van de rijksbegroting onvermijdelijk leiden tot versoering van publieke voorzieningen; ook op het lokale niveau.

Tegelijkertijd denderen nieuwe spelers op het economisch toneel naar voren. Deze verkeren nog in de positie van relatief lage loonkosten (met een overeenkomstige graad van ontwikkeling van het sociale stelsel), waardoor West-Europese regeringen de loonkosten (bijvoorbeeld via de loonbelasting) ook niet ongebreideld kunnen laten stijgen om bepaalde voorzieningen in tact te laten.

Mede om deze reden roept het CPB⁴³ op om bij de prognoses rond bijvoorbeeld de werkgelegenheidsontwikkeling uit te gaan van het *Transatlantic Market* scenario (TM). Dit is een lager referentiescenario bij de raming van bijvoorbeeld ruimtereserveringen voor bedrijventerreinen. Tegelijkertijd geldt voor Metropoolregio Amsterdam dat, wat het CPB betreft, kan blijven worden uitgegaan van het *Global Economy* scenario (GE).

4.1.2 Structuurverandering

Steden, vooral grote steden en stadsregio's, groeien de laatste jaren sterk. Zij groeien door *economies of scale* (urbanisatievoordelen –diversiteit-), - *scope* (localisatievoordelen –kennisspillovers-) and – *interaction* (voordelen die samenhangen met nabijheid van verschillende soorten regiefuncties).

Bredere en diepere internationalisering van de economie (globalisering) werkt dit in de hand. Doordat landsgrenzen steeds poreuzer worden voor kapitaal, goederen en arbeid, verliezen staten de controle (*mode of regulation*) over de economie (*the system of accumulation*)⁴⁴; anders gezegd: de democratie verliest haar grip over de economie; tegelijkertijd wordt het subnationale (stads- of metropoolregio's) schaalniveau de nieuwe ruimtelijke fix die de nationaal georganiseerde economie vervangt. Resultaat hiervan is dat steden/stadsregio's de nieuwe focus vormen van een wereldoverspannende concurrentie en samenwerking tussen (*global*) *city-regions*. Het succes van steden/stadsregio's bepaalt in toenemende mate de nationale welvaart.

"An apparent contradiction emerges out of this new economic spatial 'gestalt'. That is, a more intense and successful global competition coincides directly with a growing power, importance, and, hence re-enforcement of local urban and regional production milieux. Companies and economic activities are simultaneously intensely local and intensely global."

⁴³ CPB = Centraal Planbureau

⁴⁴ Het idioom van de regulationistische stroming binnen de Economische Geografie vertolkt door mensen als Bob Jessop, Jamie Peck en Neil Brenner.

Whereas the national economic configuration was the central arena to assess economic performance during the high days of capitalism's postwar success, the national scale has lost its pre-eminent position to the extent that urban and regional economic complexes –city-regions- have become the new centers for successful economic growth.”
(E. Swyngedouw, 2000)⁴⁵

Een toenemend belang van het urbane/subnationale niveau in de wereldeconomie leidt tot een verdere samenballing van economische activiteiten in metropolen (zoals Metropoolregio Amsterdam)^{46 47 48 49 50}. De hierbij gepaard gaande kostengedreven uitsortering van (minder opbrengende, vaak ruimte-extensievere) economische activiteiten (vaak mede ge-pushed door toenemende negatieve externe effecten zoals bijv. congestie), biedt Lelystad perspectief. In essentie ligt Lelystad net zoals Almere in het ommeland van Amsterdam. In tegenstelling tot andere centrumstad-ommand koppels, is er in het geval van Amsterdam sprake van een dominante centrumstad⁵¹. Lelystad is als *edge city*⁵² nadrukkelijker in het stedelijk veld van de Amsterdamse regio komen te liggen en ondervindt hiervan de economische effecten.

Krimp

De komende decennia wordt Nederland geconfronteerd met een minder snelle groei van de bevolking. In sommige gebieden zal er zelfs sprake zijn van een krimpende bevolking en een krimpend aantal huishoudens. DHV⁵³ heeft onderzoek gedaan naar de ongelijke verdeling van de beroepsbevolking (2025) waaruit blijkt dat de onderlinge verschillen op het gebied van de spreiding van de beroepsbevolking in Nederland nog groter zijn dan de verschillen in de spreiding van de bevolking. Hierdoor kan het effect van krimp van de beroepsbevolking nog ingrijpender zijn.

De Metropoolregio Amsterdam met daarbinnen Amsterdam, Almere en Lelystad, is straks één van de weinige gebieden in Nederland waar de omvang van beroepsbevolking de komende decennia nog zal stijgen⁵⁴. Dit heeft een belangrijk effect op de economische groei van die gebieden: enerzijds zullen nieuwe vestigingen deze gebieden eerder opzoeken; anderzijds zullen werkgevers uit de krimpgebieden die geen of onvoldoende personeel kunnen vinden steeds vaker verplaatsing overwegen naar die gebieden waar nog wel personeel te vinden is. Hierdoor treedt een verdere ruimtelijke divergentie van economische activiteiten op.

4.1.3 Concentratie/schaalvergroting

Technologische ontwikkeling heeft op verschillende manieren invloed op de spreiding van werkgelegenheid over de ruimte. Innovatie en technologische ontwikkelingen op management- en ICT-gebied hebben ertoe geleid dat de structuur van organisaties geleidelijk verandert. Gedreven door kostenreductie vindt schaalvergroting plaats. Ict en management maken het mogelijk dat grotere eenheden kunnen worden aangestuurd; dit voltrekt zich zowel in de publieke als de private dienstverleningssector. Zo zijn verschillende werkgevers in de (semi) overheidssfeer bezig om de landelijk dekkende rayons met bijbehorende rayonkantoren te herschikken. De rayongebieden worden geografisch groter in omvang en het rayonkantoor wordt in een aantal gevallen verplaatst naar een

⁴⁵ E. Swyngedouw, 2000. "Elite Power, Global Forces, and the Political Economy of Glocal Development" in Clark, Feldman and Gertler *ibid*, Chapter 27 [copy 16].

⁴⁶ How to invite Prosperity from the Global Economy into a Region, K. Ohmae, 2001, *Global City Regios* (edited by A. Scott), pag. 33-43.

⁴⁷ *Cities and the wealth of nations*, J. Jacobs, 1984.

⁴⁸ *Stad en welvaart, Beleid voor de nieuwe economie*, P. Tordoir, 2005.

⁴⁹ *Locations, Clusters and Company Strategy*, M. Porter, 1999.

⁵⁰ De taaie lagen van het stedelijk economisch landschap, R. Kloosterman, *Rooilijn* nr. 2, 2008, pag. 83-88

⁵¹ Het nieuwe ommeland, *Rooilijn* 6, 2008, Willemieke Hornis.

⁵² *De aantrekkelijke Stad*, G. Marlet, 2010

⁵³ DHV, *Krimp, overplanning en de perspectieven voor uw portefeuille*, juni 2009, Provada, presentatie H. Timmermans.

⁵⁴ *Amsterdam Metropolitan Area, Global Business Gateway*, PRES, MRA, 2009

centraler gelegen locatie binnen dit nieuwe, grotere rayon. Lelystad heeft al te maken gehad met deze ontwikkeling. De Kamer van Koophandel en de Belastingdienst zijn beide uit Lelystad weggetrokken, omdat zij door reorganisaties een kantoor in Lelystad niet meer noodzakelijk achtten. Van deze trend profiteren vooral de wat grotere, goed bereikbare, op knooppunten gelegen steden in de regio, zoals bijvoorbeeld Zwolle, Amersfoort of 's-Hertogenbosch.

4.1.4 Institutionele veld

De ruimtelijk-economische functionaliteit van Metropoolregio Amsterdam trekt zich weinig aan van provincie- en gemeentegrenzen. Gelet op het belang van Metropoolregio Amsterdam wordt door betrokken gemeenten en beide provincies gezamenlijk getracht deze ruimtelijk-economische eenheid op het juiste schaalniveau tegemoet te treden. Dit geschiedt op basis van vrijwilligheid (*coalition of the willing*). Op gezette tijden wordt deze vorm van *governance* getoetst aan de uitgangspunten van de formele bestuursorgaan (*government*).

In MRA verband wordt samengewerkt om Metropoolregio Amsterdam zo hoog mogelijk in de hiërarchie van Europese metropolen te krijgen. Voorondersteld wordt dat uiteindelijk van de twintig grootstedelijke regio's er zo'n vijf tot zes in Europa de dienst gaan uitmaken; Metropoolregio Amsterdam moet in de Top-5 terecht gaan komen..

Lelystad ligt in de invloedssfeer van de ruimtelijk-economische krachten die werken in het metropolitane stedelijke veld.⁵⁵ Dit gegeven gecombineerd met het beleid dat vanuit MRA wordt ontwikkeld om hieraan enige sturing te geven, maakt dat Lelystad goed dient te anticiperen op hetgeen binnen MRA verband geschiedt.

4.1.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een thema dat doorwerkt in vele beleidssectoren. De aandachtspunten people (sociaal), planet (ecologisch) en profit (economisch) weerspiegelen dit integrale karakter. Reden voor de gemeente Lelystad om een integraal duurzaamheidsbeleid op te gaan stellen. Ook ten aanzien van werklocaties is duurzaamheid een belangrijk onderwerp geworden.

De uitgangspunten voor het beleid ten aanzien van de bevordering van duurzaamheid op werklocaties kunnen als volgt opgesomd worden:

1. Faciliteren van wensen van gebruikers door planologische beperkingen voor duurzaamheidsinitiatieven op individuele basis waar mogelijk weg te nemen.
2. Handhaven van de EPC-norm en het stimuleren van het hanteren van duurzaamheidlabels bij nieuwbouw op werklocaties
3. Permanente monitoring van de kwaliteit van de formele werklocaties door middel van de kwaliteitskaarten zorgt voor duurzaam beheer en onderhoud van de locaties.

4.2 Ontwikkelingen

4.2.1 Bereikbaarheid Lelystad

De reguliere economische groei van Lelystad is naast de groei van de bevolking in belangrijke mate gerelateerd aan de kostengedreven uitsortering van economische activiteiten uit nabijgelegen stedelijke agglomeraties. Dit maakt Lelystad geschikt voor met name ruimte-extensieve economische functies. Voor de geleiding van het uitschuifproces zijn ruimte voor vestiging en goede verbindingen nodig.

Nieuwe infrastructuur

Het effect van een kwaliteitsverbetering van infrastructuur en modaliteiten op economische groei is vaak onderzocht en aangetoond⁵⁶. In specifieke gevallen is dit echter moeilijk te kwantificeren. De redenering hierbij is dat betere verbindingen de reistijd verkorten waardoor (transport)kosten afnemen;

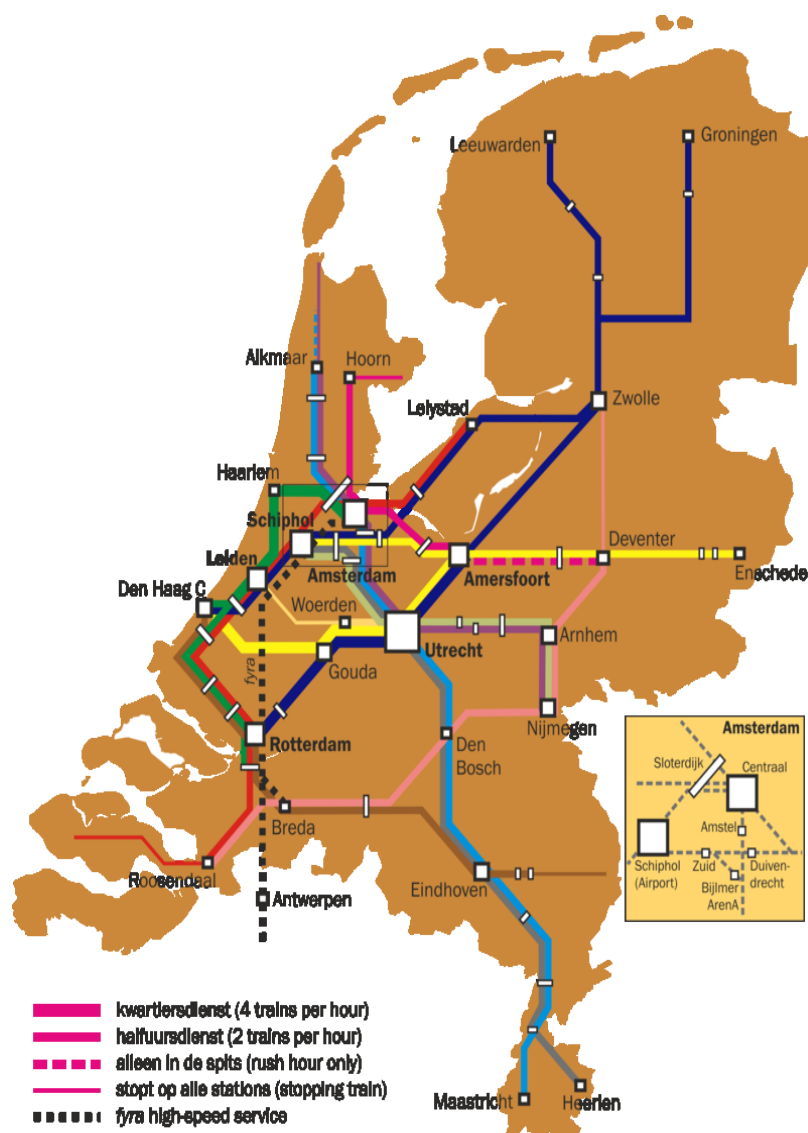
⁵⁵ Economisch Perspectief Lelystad, P. Tordoir, 2011

⁵⁶ P.R. Krugman, 1991: Increasing returns and economic geography, in: Journal of Political Economy, 99, pp. 483-499).

zo ontstaat een extra impuls voor economische groei⁵⁷. Vast staat dat de komst van nieuwe infrastructuur voor Lelystad de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Met Marlet en Oumer (RUG, UU) is de afgelopen jaren gekeken naar het effect van nieuwe infrastructuur in de omgeving van Lelystad (en Almere) volgens de theorie van Paul Krugman⁵⁸. Bij gelijkblijvende condities levert deze verbetering o.a. een paar duizend nieuwe inwoners op.

Spoor

Door de komst van de Hanzelijn is Lelystad niet alleen meer een eindbestemming. De verbinding met



het oosten en noordoosten wordt aanzienlijk verbeterd. Dit betekent enerzijds een bestendiging en uitbouw van Lelystad als woonstad (voor pendelaars); anderzijds biedt het extra economische mogelijkheden⁵⁹ (bijv. ten opzichte van gemeenten die niet aan de Hanzelijn gelegen zijn).

⁵⁷ Zie ook voetnoot 21.

⁵⁸ Professor of Economics and International Affairs at the [Woodrow Wilson School of Public and International Affairs](#) at [Princeton University](#), Centenary Professor at the [London School of Economics](#), and an [op-ed columnist](#) for [The New York Times](#).^[213] In 2008, Krugman won the [Nobel Memorial Prize in Economic Sciences](#) for his contributions to [New Trade Theory](#) and [New Economic Geography](#).

⁵⁹ Zie bijvoorbeeld "Verkenningen, kansen en effecten Hanzelijn", Ecorys/Royal Haskoning, i.o.v. gemeenten Zwolle, Kampen, Dronten en Lelystad alsmede de Provincies Overijssel en Flevoland, september 2008; maar ook F.R. Bruinsma & P. Rietveld (1992), "De structurerende werking van infrastructuur - een state of the art review".

Met de uitbreiding van Lelystad Airport kan de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding OV-SAAL gestalte krijgen. Het betreft een snelle verbinding die Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad met elkaar verbindt. Deze snelle verbinding biedt tevens de nodige economische impulsen.

Water

Lelystad is goed gelegen aan vaarwater middels de Vaarverbinding Amsterdam-Lemmer (VAL). Deze waterinfrastructuur is een belangrijke factor voor de realisatie van een binnenvaarthaven op het te ontwikkelen industrieel-logistiek bedrijventerrein Flevokust. Met de goede vaarverbinding⁶⁰ en de ontwikkeling van Flevokust kan Lelystad het goederenvervoer en alles wat daarmee samenhangt verder uitbouwen.

De Hanzelijn loopt direct langs Flevokust en in de nabije toekomst zal worden getracht de modaliteiten water (VAL) en weg (A6) te koppelen aan spoor (Hanzelijn). Hierdoor ontstaat de enige nieuwe multimodale goederenvervoer-switch in de Randstad; een logistiek goederenknooppunt dat goed te combineren is met (energie)productie; een satelliet op enige afstand, welke congestieverschijnselen in de kern van de metropool kan verminderen. Dit komt ook overeen met de voor Lelystad toebedachte rol in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030: de zogenaamde "extended gateway": ruimte biedend aan ruimte-extensieve economische activiteiten ter versterking van de Schipholregio⁶¹.

Deze omschrijving past bij de positie van Lelystad in de ruimere regio en herkennen wij in een profiel dat P. Tordoir (2002) ooit eerder optekende:

"The services employment shift and the development of high density centers should not distract attention from basic economic sectors that, although being extensive land users, will nonetheless remain a foundation for the economic fortunes of the Randstad. Particularly the sea- and airport functions and related activities are vital for the global connectivity of the regional economy. Without concomitant growth of these land-extensive functions, land-intensive metropolitan development is futile."

Lelystad biedt ruimte aan ruimte-extensieve functies en basisactiviteiten in de economie, als *extended gateway of satellite platform district*⁶².

⁶⁰ Het vaarwater is CEMT-klasse V b.

⁶¹ Van Mainport tot Metropool, Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030, Bestuursforum Schiphol (BFS-deelnemers zijn: gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, Schiphol Group).

⁶² Gerefereerd wordt aan Satellite Platform District van A. Markusen: Markusen, A. (1996), 'Sticky places in slippery spaces: a typology of industrial districts.' *Economic Geography*, Vol. 72, pp. 293-313

Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren 2011



Weg

Betere verbindingen voor Almere werken ook positief uit voor Lelystad: zoals Randstad Urgent-project Wegverbreding A6/A9, SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere).



In het kader van toekomstige verbeteringen van de weginfrastructuur rondom Lelystad dient ook de aanpak van de N23 genoemd te worden. Deze upgradering van de N23 betekent straks een betere wegverbinding met Noord-Holland (Alkmaar) en Overijssel (Zwolle). Dit project zit bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de pijplijn om op enig moment opgenomen te worden in het MIRT.

Lucht

Vanzelfsprekend komt er met de uitbreiding van de luchthaven een verbetering van de luchtverbindingen. Lelystad wordt zo een quadrimodaal knooppunt.



Vanaf 2018 zullen meer passagiers worden vervoerd. De uitbreiding van de luchthaven genereert behoorlijk wat werkgelegenheid. Daarnaast trekt de luchthaven straks extra activiteiten op het gebied van reparatie en onderhoud. De luchthavenontwikkeling bevordert zo het optreden van extra agglomeratie-effecten waar de gehele stedelijke economie van Lelystad op haar beurt weer van profiteert.

Economische assen

De as Schiphol-Amsterdam-Almere is voor Lelystad van toenemend belang. Lelystad, enigszins perifeer gelegen aan de noordpunt van de metropoolregio Amsterdam, kan bovendien schakel zijn

tussen de Amsterdamse regio en de verstedelijking in noordoost Nederland met haar centrum Zwolle. Nieuwe verbindingen zoals de Hanzelijn en de N23 openen deze corridor verder. Er zullen effecten optreden die de positie van Lelystad gerelateerd aan de verstedelijkingsboog Amsterdam-Zwolle beïnvloeden. Via het gezamenlijk project “Hanzelijn Monitor”⁶³ waarin de effectmeting van de komst van de Hanzelijn centraal staat, wordt de samenwerking met Kampen en Zwolle (alsmede Dronten) verder vormgegeven om zo goed zicht te houden op ontwikkelingen, beleid, voornemens en projecten binnen voornoemde verstedelijkingsboog die mede van invloed zijn op de (on)mogelijkheden in Lelystad.

4.2.2 Schaalsprong Almere

De schaalsprong Almere is een belangrijke bovenregionale ontwikkeling. De Randstadvisie van het rijk wijst Almere aan om de toekomstige groei in de Noordvleugel/Metropoolregio Amsterdam te accommoderen. In het kader van ‘Randstad Urgent’ gaat Almere een sterke groei doormaken tot circa 350.000 inwoners in 2030. Dit betekent grote opgaven qua woningbouw (+ 60.000 woningen tot 2030) en werkgelegenheid (+ 100.000 arbeidsplaatsen tot 2030). De schaalsprong is uitgewerkt in de Structuurvisie Almere 2.0. De economische onderbouwing en uitwerking is vastgelegd in de Economische Visie Almere, ‘Almere Inc.’. De ambitie vraagt in Almere grote nieuwe uitleglocaties, maar ook grote aanpassingen in het bestaand stedelijk gebied, waarvoor – mede door de beoogde kwaliteit – grote voorinvesteringen moeten worden gedaan. Op het gebied van werkgelegenheid omvat de Structuurvisie 2.0 een flinke ambitie om meer banen in het bestaand en nieuw stedelijk gebied te mengen met de woonopgave, naast een ontwikkelopgave in traditionele en innovatieve werklocaties (bedrijventerreinen en kantorenlocaties).

Eerder al heeft het Kabinet in de zogeheten RAAM-brief ingestemd met een samenhangend kader, bestaande uit vijf samenhangende projecten:

- de schaalsprong Almere, met 60.000 nieuwe woningen;
- het streven naar 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de periode tot 2030;
- een verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad op lange termijn;
- een verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer;
- de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad, in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol;
- de bereikbaarheid tussen Almere, 't Gooi en Utrecht, via de weg en het openbaar vervoer.

⁶³ Uitgevoerd door Christelijke Hogeschool Windesheim

5. Specialisatie

In Hoofdstuk 2 hebben we gekeken naar de voortgang die is geboekt op het uit het herbevestigde industrieel-logistiek profiel voortvloeiende taakstelling op het gebied van werkgelegenheid. We hebben vastgesteld welke sectoren zijn toegenomen en welke sectoren ten opzichten van de gewenste samenstelling van de productiestructuur zijn achtergebleven. In hoofdstuk 3 hebben we een beeld gekregen van de recente economische geschiedenis van Lelystad en in Hoofdstuk 4 hebben we de trends en toekomstige ontwikkelingen in beeld gebracht.

In dit Hoofdstuk wordt getracht een uitspraak te doen omtrent de haalbaarheid van het industrieel-logistiek profiel uit 2003. Hierbij worden de economische ontwikkelingen van de afgelopen jaren in het licht van de trends en ontwikkelingen geplaatst.

5.1 Specialisatie stedelijke economie

Onder druk van globaliseringsprocessen is structuurverandering in de economie (4.1.2) opgetreden. Grote steden zijn de nieuwe bouwstenen van de economie. Zij concurreren met elkaar op het wereldtoneel. Steden stimuleren de werkgelegenheid en trekken werkgelegenheid van elders aan⁶⁴. Op wereldschaal maar ook binnen Nederland is een hiërarchie van steden aan het ontstaan⁶⁵. Binnen Nederland is Amsterdam de sterkste stad; Zwolle is een subcentrum binnen de Nederlandse context. Lelystad ligt in de invloedssfeer van de krachtenvelden van beide centra, zij het dat Amsterdam de meeste invloed uitoefent. Dit modelleert de Lelystadse economie. Met name het (kostengedreven) uitschuifproces vanuit de Amsterdamse regio biedt Lelystad kansen voor nieuwe werkgelegenheid. De aard van de economische krachten maakt ook dat andere activiteiten minder snel naar Lelystad zullen komen of misschien wel wegtrekken.

Geheel in lijn met bovenstaande zijn de sectoren “Industrie”, “Handel” en “Bouwnijverheid” gegroeid de afgelopen periode. Door de verhoudingsgewijs grote bouwopgave in Flevoland heeft ook de bouwnijverheidsector een flinke groei laten zien.

In Nederland daalt de industriesector al enige decennia. Daardoor kan het beeld ontstaan als zou de industriële sector minder relevant zijn. Dat beeld is echter om verschillende redenen niet juist. In de eerste plaats is de industrie in Nederland van grote betekenis voor de export en ligt de toegevoegde waarde per arbeidsjaar erg hoog. De industrie is een belangrijke aanjager van innovatie – industriële bedrijven, met name de grotere, nemen het leeuwendeel van de private uitgaven aan onderzoek en ontwikkeling voor hun rekening – en zijn een belangrijke uitbesteder aan zowel laagwaardige als hoogwaardige zakelijke dienstverlening (schoonmaak, transport, maar ook research en adviesdiensten). Wel verandert het karakter van de industrie; standaardproductiewerk in markten waarbij een intensief contact met de markt niet noodzakelijk is, is kwetsbaar voor *offshoring*. Voor Flevoland wordt als enige provincie in Nederland nog een groei in industriële werkgelegenheid verwacht⁶⁶. De groei van de industriële activiteit in Lelystad van de afgelopen tien jaar lijkt dit te staven. De komende jaren wordt ook nog een groei van de sector Industrie verwacht. Niet in de laatste plaats omdat Metropoolregio Amsterdam met ruimtegebrek te kampen heeft voor de meer kapitaalintensievere industriële productie en Lelystad hiervoor de ruimte heeft (Flevokust). Verwacht wordt dat het relatieve aandeel van deze sector in de totale productiestructuur nog kan groeien. Verder lijkt een proces van *reshoring*⁶⁷ op gang te komen. Dit als gevolg van toenemende kosten voor de productie op grote afstand en het feit dat kennis rondom duurzame productiemethoden in de oorspronkelijke productielanden op een hoger niveau ligt. Dit biedt wellicht op de wat langere termijn kansen.

⁶⁴ Stad en Land, CPB, 2010

⁶⁵ New Economic Geography, Empirics and Regional Policy, CPB, 2005

⁶⁶ Visie Werklocaties Flevoland 2030+, Bureau Buiten, i.o.v. Provincie Flevoland, 2010

⁶⁷ De Reshoring Initiative, Harry Moser, <http://www.reshorennow.org/>

De sector “Vervoer en Communicatie” (transport, logistieke dienstverlening e.d.) heeft nog niet geprofiteerd van de veranderingen in het krachtenveld. Tot op heden is er lokaal nog onvoldoende kritische massa om de groei van deze sector in Lelystad te kunnen verwelkomen. Toch zijn de vooruitzichten niet ongunstig. Wanneer de op goederengerichte economie zich verder doorzet meer massa krijgt en Lelystad dit bovendien kan versnellen met bedrijventerrein Flevokust en Haven Lelystad (goederenhaven aan het IJsselmeer –Flevokust-), kunnen transporteurs en logistieke dienstverleners snel over de streep worden getrokken.

De sector zakelijke dienstverlening is in Lelystad niet echt van de grond gekomen. Gelet op de structuurverandering in de economie, is dit ook niet meer te verwachten. De schaalvergrotingsprocessen (4.1.3) die zich simultaan manifesteren, maken de kans wel heel erg klein dat Lelystad zich als dienstencentrum kan ontwikkelen.

Naar verwachting zal het relatieve aandeel van de sector zakelijke dienstverlening verder in belang afnemen. Tordoir geeft aan waarom: “De zakelijke dienstverlening zal straks vanuit andere dienstencentra Lelystad bedienen”.

“Een meer centralere positie [in de verstedelingsboog Amsterdam-Zwolle met congestievrije verbindingen versterkt de aantrekkingskracht van Lelystad op goederengerichte sectoren en op pendelaars. Door de schaalvergroting van de stedelijke netwerken die vanuit Lelystad goed bereikbaar zijn, kan ook een verdere opwaardering van de economische sectoren en de beroepsbevolking worden verwacht. Zo wordt de stad gaandeweg meer interessant als woonstad voor hoogopgeleide tweeverdieners (en ZZP-ers) die een brede arbeidsmarkt kunnen bereiken vanuit standplaats Lelystad. De effecten op de stad als standplaats voor hoogwaardige zakelijke en financiële diensten zijn vooralsnog minder rooskleurig. Door de goede verbindingen met Almere en Zwolle bedienen dienstverleners Lelystad steeds meer vanuit kantoren uit die grotere dienstencentra” (P. Tordoir, juni 2011).

Verwacht mag worden dat na de uitbreiding van Lelystad Airport de sector “Zakelijke dienstverlening” in absolute zin iets zal aantrekken. Ook de groei van deze sector als gevolg van de groei van het inwonertal zal iets van de terugloop van het relatieve aandeel goedmaken. In beide gevallen betreft het volgende, verzorgende diensten. De afname van het relatieve aandeel van deze sector is echter niet te stuiten. De taakstelling voor de sector “Zakelijke dienstverlening” uit het industrieel-logistiek profiel, wordt naar alle waarschijnlijkheid niet meer gehaald.

De non-profit dienstverlening is net zoals de zakelijke dienstverlening gevoelig voor schaalvergrotingsprocessen. Dit hebben de Belastingdienst en de Kamer van Koophandel in het recente verleden aangetoond. Tevens staat de sector onder druk door de schulden crisis (4.1.1). De komende tien jaar zullen bezuinigingen het beeld vormen. Daarnaast zorgt de opkomst van andere landen op het wereldtoneel dat de loonkosten in West-Europa (en dus ook Nederland permanent onder druk komen te staan. Aannemelijk is dat dit consequenties heeft voor de omvang van de overheid en haar taken. Verwacht wordt dat de sector non-profit dienstverlening in Lelystad niet meer zal groeien.

Ontwikkelingen in de omgeving maken dat bovengenoemde trends zich zullen versterken. Een verdere verbetering van weg-, water-, spoor- en luchtverbindingen van Lelystad, zorgt voor een verdere tijd-ruimte compressie waardoor deze krachten in de toekomst alleen nog maar aan intensiteit winnen.

De stedelijke economie is zich aan het specialiseren en dit proces zal de komende jaren doorgaan.

De werkloosheid in Lelystad ligt nog steeds boven het nationale gemiddelde. Weliswaar slaagt een steeds groter deel van de beroepsbevolking er steeds beter in om de competitie op de (regionale)

arbeidsmarkt aan te gaan; er blijft een groep lager opgeleide werkzoekenden die gebaat is bij werk in Lelystad.

Willen we meer werk naar Lelystad halen dan biedt een inzet op de goederengerichte sectoren “Industrie”, “Handel”, “Bouwnijverheid” en “Vervoer en Communicatie” de meeste kans. De zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening zullen in relatieve zin aan belang inboeten. Het beleid dient dit specialisatieproces van de stedelijke economie te volgen: enerzijds om straks een deel van het toekomstige verlies van banen in de dienstverlening te compenseren; anderzijds omdat Lelystad mede door de ruimtelijke mismatch (paragraaf 3.4.4) nog altijd relatief veel werkzoekenden kent.

5.2 Industrieel-logistiek profiel 2.0 ?

Een aangepaste, indicatieve productiestructuur zou er op grond van vorenstaande ongeveer als volgt uit kunnen zien:

Figuur 16 De productiestructuur Industrieel-logistiek profiel 2.0 (SBI 2008)

	2001	2013	2020
Niet-commerciële dienstverlening	7.767	11.141	11.100
Zakelijke dienstverlening	5.884	4.215	4.000
Financiële dienstverlening	457	338	500
Vervoer en Communicatie	1.964	2.327	3.000
Handel	3.574	4.752	6.100
Horeca	491	705	800
Bouwnijverheid	1.525	1.594	2.000
Industrie	3.364	3.470	4.100
Landbouw en Visserij	98	472	500
Totaal	22.822	29.131	32.000

Bron: Kolpron, 2003 (2001), Provincie Flevoland, 2011(situatie 2010), gemeente Lelystad 2020 (2011)

De aannamen bij dit nieuwe profiel zijn:

1. Non- profit dienstverlening : afname relatieve aandeel en status quo absolute aantal
2. Zakelijke dienstverlening : teruglopen relatieve aandeel en status quo absolute aantal
3. Financiële dienstverlening : status quo relatieve aandeel en status quo absolute aantal
4. Vervoer en Communicatie : lichte toename relatieve aandeel en groei absolute aantal
5. Handel : toename relatieve aandeel en groei absolute aantal
6. Horeca : afname relatieve deel en lichte groei absolute aantal
7. Bouwnijverheid : status quo relatieve aandeel en groei absolute aantal
8. Industrie : toename relatieve aandeel en groei absolute aantal

Dit nieuwe profiel, Industrieel-logistiek profiel 2.0, gaat er overigens vanuit dat naast Larserknoop ook de eerste fase Flevokust (Haven plus bedrijventerrein) binnen enkele jaren in ontwikkeling wordt gebracht. In die zin leidt dit nieuwe profiel niet tot aanpassing van de bestaande en toekomstige locaties; eerder tot extra urgentie om deze werklocaties snel in ontwikkeling te brengen.

De vorming van industrieel-logistiek profiel 2.0 komt mogelijk wat uit de losse pols over. Toch sluit dit profiel nauw aan bij de fundamentele krachten die werken op de economie van Lelystad: waar het industrieel-logistiek profiel uit 2003 werd geënt op de ondervertegenwoordiging van verschillende sectoren (in vergelijking met 'vergelijkbare steden in Nederland'), is industrieel-logistiek profiel 2.0 gestoeld op de sectoren die daadwerkelijk groei hebben laten zien en waarvan verdere groei te verwachten is. De absolute getallen zijn in deze fase een globale inschatting.

Nader onderzoek is nodig om tot een verfijndere inschatting te komen van het industrieel-logistieke profiel 2.0. Met name wordt hier aandacht gevraagd voor de niet-zakelijke dienstverlening en dan met name de zorg. De aanstaande hervormingen (AWBZ-premiegeden dekken de kosten al enige jaren niet meer) zullen ertoe leiden dat er flink wat banen zullen verdwijnen.

6 Aanpak

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk kijken we naar wat de betekenis is van deze specialisatie uit het vorige hoofdstuk voor de gemeentelijk-acquisitie-inspanning. Er wordt ingegaan op drie zaken:

- Geschikte werklocaties
- Gerichte acquisitie
- Positionering in regionaal verband

6.2 Geschikte werklocaties

De goederengerichte sectoren zijn hoofdzakelijk gevestigd op bedrijventerreinen. Lelystad beschikt met Flevopoort (lichte productie, distributie, groothandel), Oostervaart-Oost (zwaardere productie, opslag) en Larserknoop eerste fase (hoogwaardig, logistiek, distributie, groothandel) over werklocaties die passen bij die specialisatie. Oostervaart-Oost is echter nagenoeg uitgegeven. De opvolger van Oostervaart-Oost moet Flevokust worden. Flevokust kan een bijzondere werklocatie worden die uitstekend past bij Industrieel-logistiek profiel 2.0^{68 69 70 71 72 73}. Deze werklocatie kan voor systeemgroei van de goederengerichte economie zorgen waardoor ook de sector “Vervoer en Communicatie” zich kan nestelen. Door de uitzonderlijke ligging aan vaarwater, de nabijheid van de A6 en de Hanzelijn alsmede de rol die Haven Lelystad en haar naastgelegen industrie- en Transport- & Distributieterrein speelt zij straks een rol in een *seamless* goederenafwikkeling, door het gehele MRA-gebied heen, richting achterland (in samenwerking met Haven Amsterdam). Flevokust biedt tevens kansen voor Agro/Food. In Flevoland worden veel landbouwproductie verbouwd. De haven kan een natuurlijke rol spelen bij het transport. Het bewerking en verpakking van dergelijke producten nabij de haven biedt extra werkgelegenheid (value added logistics).

Voor MRA is Flevokust eveneens een belangrijke werklocatie voor transport, logistiek, distributie en productie.

Delen van Larserknoop kunnen verder geschikt gemaakt worden voor productie en distributie. Verder is Larserknoop een werklocatie die naast luchthavengerelateerde werkgelegenheid⁷⁴ ook hoogwaardigere werkgelegenheid⁷⁵ kan opvangen.

De jongste werklocaties beschikken straks met een luchthaven en een binnenvaarthaven over net iets extra's dat het verschil kan maken.

De kwaliteit en de bereikbaarheid van de (bestaande) terreinen zal voortdurend moeten worden bewaakt. Parkmanagement, *Business Investment Zones* en maatregelen om leegstand tegen te gaan, dienen integraal onderdeel te zijn van het economisch beleid van de gemeente Lelystad.

Geconcludeerd kan worden dat Lelystad in potentie over de juiste werklocaties beschikt om de gespecialiseerde stedelijke economie te accommoderen. De urgentie om Flevokust in ontwikkeling te nemen is sterk toegenomen.

⁶⁸ Economisch Perspectief Lelystad, P. Tordoir, juni 2011

⁶⁹ Flevokust: logistiek vliegwiel voor Lelystad, Nut & noodzaak van binnenhavenontwikkeling in Lelystad, TNO, 2008

⁷⁰ Landelijke capaciteitsanalyse, Ecorys i.o.v. Ministerie van V&W, 2010

⁷¹ Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie, TNO, NVB/Ministerie van EZ, 2005

⁷² Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040, MRA, juni 2011

⁷³ Gebiedsagenda Noord-West Nederland, Metropoolregio Amsterdam, 2010

⁷⁴ Langere baan, meer werk, SEO, i.o.v. gemeente Lelystad, 2006

⁷⁵ Economische Programmering Larserknoop, gemeente Lelystad, 2009

6.3 Gerichte acquisitie

Acquisitie in Lelystad, Hospitality!

In overeenstemming met onze kernwaarden: Ruimte, Gastvrijheid, Verrassend, Zelfbewust

De economische vooruitzichten voor 2014 en 2015 laten volgens CPB en DNB een voorzichtig herstel zien. Wanneer dat herstel zich voortzet en sterker wordt zal Lelystad klaar moeten zijn om daarvan te profiteren, zeker gezien de op handen zijnde ontwikkelingen in de stad, zoals de uitbreiding van luchthaven en de ontwikkeling van Flevokust.

De gemeente Lelystad (Economische zaken werkt momenteel aan acquisitie volgens de in eind 2011 opgestelde nota "Strategisch Acquisitiebeleid" Samen met City Marketing Lelystad (dat sinds de oprichting in 2009 de marketing rond het "werken"-deel voor zijn rekening neemt) wordt doelgericht ingezet op acquisitie op de voor Lelystad belangrijkste sectoren, industrieel logistiek complex (handel, industrie, nijverheid en transport) en Aerospace en MRO (Maintenance, Repair en Overhaul). Daarnaast zal ook ingezet worden op leisure economie.

6.3.1 Inzet acquisitie

De gemeentelijk acquisitie richt zich allereerst op de eerste contacten met de intermediairs en eindgebruikers, gesprekspartner en daar waar nodig matchmaker. We verrichten acquisitie middels gezamenlijke deelname aan beurzen, sector gerichte congressen en seminars.

Hierin werken we samen met verschillende partners:

- Amsterdam-Lelystad Airport
- OMALA
- Amsterdam Economic Board (AEB)
- Amsterdam Airport Area (AAA)
- Schiphol Area Development Company (SADC)
- Ontwikkelings Maatschappij Flevoland (OMFL)
- BedrijfsKring Lelystad (BKL)

Daarnaast steken we in de op 'warme acquisitie', we halen leads uit het bestaande bedrijfsleven en acquireren met en via hun netwerken / ketenpartners. We versterken de contacten met sleutelfiguren door hen regelmatig uit te nodigen voor persoonlijke netwerkborrels (samen met de portefeuillehouder ez). Via sleutelfiguren uit de verschillende, voor ons belangrijke, sectoren, leggen we contacten met mogelijke nieuwe prospects en verkennen we slimme, nieuwe manieren waarop we onze acquisitie-inspanningen kunnen inzetten.

De acquireurs en accountmanagers van de gemeente Lelystad ondersteunen nieuwe bedrijfsvestigers, 'the red carpet treatment'. De acquireurs introduceren nieuwe vestigers bij de relevante zakelijke netwerken en kunnen helpen bij bijv. huisvesting voor personeel. Daarnaast zijn ook de toegang tot de rest van de gemeentelijke organisatie en begeleiden de klant bij vergunningstrajecten en andere procedure. Snel, eenvoudig en doelmatig.

We verrichten acquisitie middels gezamenlijke deelname aan beurzen, sector gerichte congressen en seminars, netwerken in en met de AAA / MRA en in Lelystad (acquisitie middels bestaande ondernemers). Dit zal in de toekomst niet anders worden uitgevoerd, hooguit met meer personen die sector gericht acquireren.

Lelystad wordt meer en meer blootgesteld aan de werking van marktkrachten: enerzijds betreft dit schaalvergroting, anderzijds laat de invloedssfeer van de MRA (Metropool Regio Amsterdam) regio zich sterker gelden. Binnen het speelveld van de MRA is Lelystad bij uitstek de locatie voor ruimte-intensieve economische activiteiten. Daarnaast zijn er kansen voor de stad voor wat betreft de sector

‘Vervoer en Communicatie’ (transport en logistieke dienstverlening), zeker met de ontwikkeling van Flevokust en Lelystad Airport.

Acquisitie moet scherper inzetten op de voor Lelystad belangrijkste sectoren. Door juist nu vast te blijven houden aan de bovengenoemde gemaakte keuze voor de sectoren die goed bij de stad en goed binnen de MRA passen kunnen we gerichte acquisitie voeren.

- Industrieel logistiek complex (handel, industrie, nijverheid en transport)
 - Logistiek
 - Handel
 - Industrie
 - Medisch / zorg
- Agro/food
- Aerospace en MRO
 - Aerospace
 - Maintenance Repair & Overhaul
 - Composites
- Leisure economie
 - Toerisme (verblijf en horeca)
 - Recreatie (dagrecreatie, watersportrecreatie)
 - Detailhandel

Verder is het zaak ‘de basis’ goed op orde te hebben om volledig op acquisitie in te kunnen zetten, dat bekend onder andere:

- Website up te date
- Goed werkend CRM applicatie

6.3.2. *Acquisitie industrieel logistiek complex*

Nu de urgentie van het creëren van werkgelegenheid in de goederengerichte economische sectoren meer en meer zal toenemen en de middelen beperkt blijven, is het focussen van acquisitie-activiteiten van groot belang.

Deze focus bestaat uit:

1. gerichtheid op de sleutelsectoren (industrieel-logistiek complex 2.0). Dit zal in het werkplan van de afdeling EVO verder worden uitgewerkt;
2. informatief-persuasieve communicatie met de intermediairs rond bedrijven uit die sleutelsectoren (belangenkoepels, de grote spelers in de onderscheidende sectoren, productschappen, Kamers van Koophandel, kredietverstrekkers, bouwers en architecten, potentiële vestigers, en niet te vergeten de reeds aanwezige bedrijven in Lelystad);
3. kennis vergaren over sectoren waarop wordt ingezet (al dan niet via kennisinstituut Dinalog);
4. buitenlandse acquisitie. Overwegen: aansluiting bij Amsterdam in Business (AiB; buitenlandse acquisitie van Metropoolregio Amsterdam); Amsterdam Airport Area (AAA; buitenlandse acquisitie luchthavengerelateerde bedrijvigheid). Voor een deel wordt de buitenlandse acquisitie ook gedaan door de OMFL. Zij krijgen van het *Netherlands Foreign Investment Agency* (NFIA) soms geïnteresseerde bedrijven uit het buitenland doorgespeeld;
5. samenwerking met The Board (Economic Development Board MRA).

Voor andere mogelijk kansrijke acquisitie *Life Sciences*, *Aerospace* e.d. zullen afzonderlijke arrangementen worden opgezet.

Verder zal getracht worden om Lelystadse bedrijven uit de sleutelsectoren aangehaakt te krijgen bij het institutionele veld van Metropoolregio Amsterdam. Gedacht wordt aan een inspanning om een vertegenwoordiging vanuit Lelystad in de *Amsterdam Logistics Board* te krijgen.

6.3.3. *Agro/food*

Lelystad beschikt van oudsher al over een groot landbouwareaal (biologisch landbouwgebied aan de noordzijde van de stad en landbouw in het buitengebied). En de Noordoostpolder is één van de grote voedselschuren van Nederland. Met de komst van Flevokust zijn er voor Lelystad mogelijkheden om zich te ontwikkelen tot een overslagpunt voor bulkgoederen uit de landbouwsector. Daarnaast gaan we de komende periode onderzoeken hoe we in deze sector waardedoevoeging kunnen creëren bij door verwerkende bedrijven naar Lelystad te halen. Gezien de ontwikkeling van Flevokust is dit een nieuwe sector waarvoor de acquisitie in de komende periode verder uitgewerkt moet worden. Ook hier maken we gebruik van bestaande contacten om met nieuwe potentiële vestigers in contact te komen.

6.3.4. *Acquisitie aerospace en MRO*

De acquisitie op het gebied van Aerospace en MRO vindt plaats door een lokale bundeling van partijen, te weten ALA, gemeente Lelystad, OMFL en OMALA, verenigd in Amsterdam-Lelystad Airport Acquisitie (ALA-Acq). Daarnaast zal een beroep gedaan worden op AAA cluster Aerospace, de NAG, de NFIA en last but not least de MRO bedrijven die al op Amsterdam-Lelystad Airport gevestigd zijn.

De kansen voor Lelystad zijn goed. Bedrijven hebben voorkeur voor Lelystad gezien de nabijheid van Schiphol, beschikbaarheid arbeidskrachten, opleidingen enzovoort, mits op ALA de voor hen essentiële voorzieningen aanwezig zijn.

Op dit moment zit ALA nog niet in de presentaties van de NAG en is ALA ook nog niet voldoende zichtbaar in de propositie van AAA aerospace. Hier moet snel verandering in worden gebracht. Basis hiervoor is een glasheldere en concrete boodschap van Schiphol en ALA. Een boodschap die wordt gedragen door de provincie Flevoland, gemeente Lelystad maar ook de NAG en AAA aerospace.

Een goede boodschap, eventueel ondersteunt door een onafhankelijk onderzoek dat de concurrentiekracht van ALA onderschrijft en vergelijkt met soortgelijke locaties in binnen en buitenland, is de start. Dit onderzoek en de breed gedragen boodschap worden meegenomen in de factsheet MRO Amsterdam-Lelystad Airport.

De meeste MRO bedrijven die al op Amsterdam-Lelystad Airport zijn gevestigd zijn lid van de NAG (Netherlands Aerospace Group). ALA-Acq wil hen vragen om de NAG te benaderen en te vragen of ze hun presentaties willen aanpassen aandacht willen besteden aan de MRO kansen op ALA. Verder willen we via hen afspraken met mogelijke interessante partijen binnen de NAG (leads vergaren).

De reeds op ALA gevestigde MRO bedrijven zijn onze beste ambassadeurs. Zij kunnen ons vertellen wat er leeft in de wereld van de MRO, ons introduceren binnen de juiste netwerken enzovoort. Wij stellen voor om dit een formeel tintje te geven door het installeren van een specifiek ambassadeursnetwerk. Dat maximaal 4 keer per jaar bij elkaar komt. Zo leren we deze bedrijven nog beter kennen, verbetert de relatie en kunnen we interessante leads vergaren.

Samen met deze ambassadeurs en ALA zal bekeken worden welke beurzen de ALA-Acq acquireurs (passief of actief) zullen bezichtigen en wat de meest effectieve beursdeelname is (eigen stand / in stand van ambassadeur, enz).

6.3.5. *Acquisitie Leisure Economie*

In Lelystad zijn vijf toeristische knooppunten aangewezen: Batavia Stad, Oostvaardersplassen/Hollandse Hout, Natuurpark/Larserplein, Luchthaven, Markerwadden/Trintelhaven. De activiteiten voor de toeristische acquisitie zijn dan ook met name gericht op deze locaties waarbij op Batavia Stad en Oostvaardersplassen in eerste instantie de focus zal komen te liggen. De invulling van Batavia Stad van geplande ontwikkelingen zoals Batavialand en de uitbreiding van Batavia Stad Fashion Outlet completeren met functies die daarbij aansluiten zoals bijv. een hotel. In het kader van het regionale strategisch hotel beleid is een hotelkansenkaart vastgesteld, een kaart die aangeeft waar de voorkeur ligt van de gemeente om verblijfsaccommodaties te vestigen. (zie bijlage). Voor de Oostvaardersplassen wordt dit in samenwerking met de grondeigenaar Staatsbosbeheer en de provincie opgepakt. De (mogelijke) aanwijzing van de Oostvaardersplassen als Nationaal Park geeft hier ook voortvarende kansen. Op het Larserplein waar momenteel fastfoodketens zijn gevestigd is ook ruimte voor een zakelijk hotel. Mede gezien de snelweglocatie en de komst van de luchthaven is dit een locatie die voor een verblijfsaccommodatie zeer geliefd kan zijn.

Lelystad heeft 19 km kust en bevat een vijftal havens waaronder een gemeentelijke jachthaven. Naast de evenementen die bezoekers en passanten trekken heeft de riviercruisevaart in Bataviahaven een goede locatie gevonden. Dit biedt kansen voor meerdere ontwikkelingen die daarop kunnen aansluiten zoals watersportactiviteiten (floating boats, horecaboot etc). Er worden landarrangementen gemaakt in samenwerking met de lokale ondernemers hetgeen de economie weer kan versterken. Al dan niet in samenwerking met de lokale en regionale ondernemers en organisaties zoals MRA worden diverse activiteiten ondernomen om Lelystad op de kaart te zetten als toeristische interessante (vestigings)locatie door middel van het (gezamenlijk) bezoeken van (inter)nationale beurzen en seminars zoals o.a;

- Attractiebeurs IAES
- Hiswa te water
- Horwart hotel event
- Hospitality meetings
- Recreatievakbeuren
- Regionale en landelijke netwerkdagen
- ITB Berlijn
- World travel Market Londen

Hiernaast worden diverse netwerkorganisaties en toeristische interessante ondernemers bezocht die kansen zien in en voor Lelystad. Doel hiervan is het inventariseren en onderzoeken van de markt en het positioneren van Lelystad. In de netwerken ontdekken we kansen en juiste ingangen. Een aantal voorbeelden van deze netwerkorganisaties zijn de Stichting waterrecreatie, HISWA, de Kon. Horeca NL, De Recron, de leisureafdelingen van diverse banken, De Stichting innovatie en recreatie maar ook het NBTC, adviesbureaus voor toerisme of onderwijsinstellingen als NHTV .

6.3.6. *Acquisitie werkzaamheden 2015-2017*

Om goed handen en voeten te kunnen geven aan deze gerichte acquisitie dinet jaarlijks in elk geval een 'basis'pakket aan activiteiten uitgevoerd te worden, enerzijds in verbondenheid met onze partners binnen de MRA en andere netwerken, anderzijds gericht op onze eigen Lelystadse netwerken.

1. Deelname aan beurzen en evenementen
Jaarlijks:

- Provada
 - MipiM
 - DMC
 - Expo Real
2. Deelname aan netwerkwerkbijeenkomsten/congressen en seminars door de acquisiteurs van de gemeente
 3. Intensiveren acquisitie via bestaande bedrijven via netwerkbijeenkomsten
 4. Uitvoering en huur billboard op 'Anker'pand langs de A6. "Lelystad, city of opportunities.

Deze activiteiten vragen een voor de komende jaren een extra budget van € 50.000 per jaar (out of pocketkosten). Hiervoor zal een aanvraag gedaan worden bij de programmabegroting 2015-2018.

6.4 Samenwerking

Naast de focus op MRA wordt tevens gekeken naar het provinciale beleid (*vitale coalities*). Thans wordt ook door de Provincie Flevoland voor een sectorbenadering gekozen om de economie in Flevoland te stimuleren. Uiteraard vormt Handel en Logistiek ook hier één van de clusters. Provincie Flevoland let daarbij, net zoals Lelystad, op de initiatieven die binnen AEB worden ontwikkeld, de sectorbenadering op rijksniveau via de zogenaamde Topteams en naar de aanpak van de verschillende Flevolandse gemeenten.

Acquisitie-inspanningen binnen Flevoland

De gemeente Almere kent een eigen acquisitie apparaat en legt het accent op de sectoren creatieve industrie, ict en zakelijke dienstverlening.

Ook Zeewolde heeft acquisitiecapaciteit. Zeewolde zet vooral in op opslag en unimodale logistiek

De gemeenten Dronten, Urk en Noordoostpolder hebben geen specifieke acquisitiecapaciteit.

Niet onvermeld kan blijven Omala. Omala zet voor de locatie Larserknoop/Lelystad Airport in op grootschalige publiekstrekkingen in de leisure, hoogwaardige bedrijvigheid; unimodale logistiek, luchthavengerelateerd bedrijvigheid en *automotive*.

6.5 Tot slot

Een keuze voor een op goederen gerichte stedelijke economie laat onverlet dat ook aan andere ontstekers dient worden gewerkt. Genoemd zijn al *life sciences* en *aerospace*. Verder dient hier uitbouw toeristisch-recreatieve knoop Batavia Stad niet onopgemerkt te blijven; met name de aanbevelingen van Tordoir zijn hier van belang.

Bijlage 1

Naam	Totwp
MC Zuiderzee	1042
Triade - Totaal gemeente Lelystad	648
Gemeente Lelystad - Totaalopgave Stadhuis	593
Rijkswaterstaat - Waterdienst	545

Animal Sciences Group - Totaalopgave Lelystad	514
Provincie Flevoland	508
Penitenciaire Inrichtingen Lelystad	387
Rijkswaterstaat/Dir. IJsselmeergebied - Totaalopgave	373
Centraal Bureau SKL - Totaalopgave	354
Icare Thuiszorg - Lelystad	338
Concern voor Werk	307
Thuiszorgservice Nederland - Flevoland	306
T-Desk B.V.	295
Politie Flevoland, Hoofdbureau Lelystad Oost en West	278
Woonzorgcentrum Laarhof	271
Woonzorgcentra Flevoland	245
NS Reizigers B.V. standplaats Lelystad	229
Connexxion N.V. (Totaal Lelystad)	211
TNT Post Productie B.V. TNT Post Business Point	210
Marfo B.V.	203
Asito Almere B.V.	200
Jeugdinrichting LSG-Rentrax	198
Verpleeg- en Behandelcentrum Laarstaete	194
BAM Materieel B.V.	182
Woonzorgcentra De Uiterton	178
Scholengemeenschap SGL	176
McCain Foods Holland B.V.	176
Coöperatieve Rabobank Flevoland UA 348107	171
Interconfessionele Scholengemeenschap Arcus	170
Waterschapshuis	169
GGD - Totaalopgave Lelystad	169
ROC Flevoland-Totaal Lelystad	162
ALLE@ZORG Flevoland en ALLE@ZORG Kindzorg Kantoor Flevoland	161
Valspar B.V.	160
Brandweer Flevoland Lelystad	156
Fair Schoonmaak & Onderhoud B.V.	152
Getronics Lelystad - Datacenter en Servicecenter	150
Randstad Uitzendbureau	146
Albert Heijn B.V.	145
Interlanden B.V. - Huis aan Huis Folders	145
Woonzorgcentrum de Hoven	136
Meerzicht, Regionaal Centrum GGZ - Totaalopgave Flevoland	131
Albert Heijn 8601 Gordiaan	130
A.H. Vosselman Supermarkt Lelystad B.V.	128
Giant Europe Manufacturing B.V.	125
Hewlett-Packard CDS (Nederland) B.V.	121
Rechtbank Zwolle, Vestiging Lelystad	120
PPO Lelystad-Akkerbouw, Groene ruimte en Vollegrondsgroenten	120
Tempo-Team Uitzenden B.V.	120
Center Care Thuiszorg	120
Heembeton B.V.	118
Mc Donald's Lelystad	114
Bureau Jeugdzorg Flevoland	114
Verspreiding Flevopost Lelystad	114
Vitens Regiokantoor - Totaalopgave Flevoland	113
Vitree - Totaalopgave Lelystad	112
Scholengemeenschap De Rietlanden	112
Plus Postma C.V.	105

Adecco Personeelsdiensten B.V.	102
Ansul	101
Jumbo Supermarkten	100
Dr. Fisher Farma B.V.	99
Schoonmaakbedrijf de Vries Flevoland	98
Centrada	96
St. Regionale Omroep Flevoland	91
Farm Dairy	90
Openbaar Ministerie Utrecht-Lelystad	90
Balansbureau F.M.C.G. Holding B.V.	89
Artu Biologicals Europe B.V.	88
Albert Heijn B.V.	88
Dijkstra Vereenigde B.V.	88
Sportcentrum de Koploper	88
Bastini B.V.	86
Koninklijke Kampert en Helm Rotaform B.V.	83
Woonzorgcentra Flevoland Overhead	83
Rolbij Beroepsopleidingen B.V.	79
Start People Inhouse Services B.V.	78
Gemeente Lelystad - Totaalopgave Afdeling MS en RD	75
Stichting Welzijn Lelystad - Totaalopgave	74
St. de Kubus Centrum voor Kunst & Cultuur	74
Karmac Informatie & Innovatie B.V.	71
Maatschappelijk Dienstverl. Flevoland - Totaalopgave	70
Grontmij Vestiging Flevoland	70
Task International B.V.	70
Scarlet	69
Deen Winkels B.V.	66
Gemeente Lelystad - Totaalopgave Afdeling Wijkbeheer	66
Boni	66
Iscal Sugar B.V.	65
Electrabel Maxima-elektriciteitscentrale	64
HEMA B.V. 078	63
TMG Distributie Dagblad de Telegraaf - Lelystad	63
Raad voor de Kinderbescherming	63
Fair Bewaking B.V.	63
La Place 2437	63
Van Leijen V.O.F.	62
Albert Heijn 8694	60
Bouwbedrijf Noordersluis B.V.	58
Van de Scheur Logistiek Lelystad	58
The Career Company B.V.	57

Bijlage 2

Lelystad

Lelystad				
Middenscenario				
Toename per jaar per periode				
	2010-2014	2015-2019	2020-2024	2025-2029
Woningen	450	400	350	263
	2010	2020	2030	2040
Inwoners	74.590	80.959	85.707	88.251
%15-64	69,5%	64,7%	63,2%	60,4%
15-64	51.824	52.400	54.197	53.267
	2009	2020	2030	2040
%deelname	69,0%	70,4%	71,6%	72,9%
Beroepsbevolking	36.300	36.873	38.824	38.845
arbeidsplaatsenratio (TM80+)	81,6%	85,0%	88,0%	88,0%
Banen (TM80+)	29.635	31.330	34.162	34.181

Lelystad				
Hoog scenario				
Toename per jaar per periode				
	2010-2014	2015-2019	2020-2024	2025-2029
Woningen	650	650	650	488
	2010	2020	2030	2040
Inwoners	74.590	86.135	96.628	101.632
%15-64	69,5%	64,7%	63,2%	60,4%
15-64	51.824	55.750	61.103	61.344
	2009	2020	2030	2040
%deelname	69,0%	70,4%	71,6%	72,9%
Beroepsbevolking	36.300	39.230	43.771	44.735
arbeidsplaatsenratio (GE94)	81,6%	89,0%	95,8%	95,8%
Banen (GE94)	29.635	34.927	41.912	42.835

NB. Bij deze banenprognose zijn de werkgelegenheidseffecten van Larserknoop / Lelystad Airport en Flevokust (+1.800 banen in TM80+ en +3.600 banen in GE94) NIET verwerkt.

Uit: Visie Werklocaties Flevoland 2030+, Bureau Buiten, i.o.v. Provincie Flevoland, 2010.