



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Economisch Perspectief Lelystad: Routes naar stedelijke en regionale synergie

Tordoir, P.P.

Publication date

2011

Document Version

Final published version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Tordoir, P. P. (2011). *Economisch Perspectief Lelystad: Routes naar stedelijke en regionale synergie*. Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir.

<http://www.lelystad.nl/4/Ondernemersbeleid/Ondernemersbeleid-Documenten/Economisch-Perspectief-Lelystad---prof-P-Tordoir.pdf>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Economisch Perspectief Lelystad

Routes naar stedelijke en regionale synergie

Prof dr P. P. Tordoir

Juni 2011

Inhoudsopgave

***Management samenvatting* 3**

1. Inleiding: waarom dit rapport 6

2. Trends in de stad 7

Economische structuur

Ontwikkeling van de beroepsbevolking

Ruimtelijke ontwikkeling

3. Trends in de omgeving 14

Stuwende complexen: de Global Gateway

Verzorgende complexen: het Daily Urban System

4. Kansen voor productie, distributie en kennisdiensten 19

Lichte industrie en distributie

Kapitaalintensieve industrie en logistiek

R&D en kennisdiensten

5. Kansen voor gespecialiseerde consumentendiensten 25

Synergie in de kustzone

Synergie in en rond de Hollandse Hout

6. Uitdagingen voor ontwikkeling 29

Beroepsbevolking als economisch vliegwiel

Lelystad Airport als economisch vliegwiel

Synergie tussen consumptiemilieu's

Synergie tussen productiemilieu's

Ontwikkelingstraject en keuzes

***Bronnen* 36**

Management samenvatting

De functie en geografische positie van Lelystad kantelt van provinciehoofdstad met de Flevopolders als achterland naar een rol als één van vele kernen in het metropolitaanse netwerk van de Randstad Noordvleugel en haar uitstralingszone. Door die kanteling richten bedrijfsleven en stadsbevolking zich op een steeds bredere regionale omgeving en zal de stad zich met specialisaties moeten onderscheiden als economisch vestigingsmilieu, woonstad en bezoekersbestemming. Inspelend op komende verbeteringen in ontsluitende verbindingen zoals de Hanzelijn zal Lelystad kansen binnen die metropolitaanse omgeving kunnen benutten. Dat verlangt ook aandacht voor stadsinterne samenhang en verbindingen, want die geven lokale synergie waarmee de positie van de stad in regionale en nationale markten wordt versterkt.

Deze rode draad voor een economische ontwikkelingsstrategie voor de langere termijn wordt in dit rapport nader uitgewerkt voor productieve activiteiten, consumptieve activiteiten, de ontwikkeling van de beroepsbevolking en ondernemerschap, de luchthaven en de ruimtelijke ontwikkelingsstrategie.

Voor goederengerichte activiteit (industrie, distributie en vervoer) geeft de functie van de Noordvleugel als *Global Gateway* een essentiële context. Lelystad kan toenemende betekenis krijgen in het verband van internationale logistieke complexen rond Schiphol en de Amsterdamse havens, en hun landinwaartse netwerken. Die toename vergt in eerste instantie nog niet een belangrijke vrachtfunctie voor Lelystad Airport; essentieel is een storingsvrije verbinding met Schiphol. Die komt met de investeringen in de A6-A9 corridor in zicht. Ook een waterverbinding met het Noordzeekanaalgebied is kansrijk, waarbij het nieuwe Flevokustterrein een rol als inlandterminal kan krijgen. Een goederenterminal op de Hanzelijn speelt zo'n rol sterk in de kaart. Een aldus versterkte logistieke positie maakt Lelystad niet alleen aantrekkelijk voor distributie maar ook voor productie, gegeven het ruime aanbod aan bedrijventerreinen.

Ook op het gebied van innovatieve activiteit en R&D liggen specifieke kansen, waarbij de stad kan profiteren van de opwaardering in de beroepsbevolking en van reeds aanwezige activiteiten op het gebied van o.a. biosciences en watertechniek. In combinatie met een logistieke knoofunctie en ontwikkelingsruimte zijn innovatieve test- en productiefaciliteiten denkbaar. Stimuleringsbeleid zal in nauwe samenwerking met partners waaronder de provincie en de Metropoolregio gestalte kunnen krijgen.

De zakelijke en financiële dienstverlening, en gespecialiseerde delen van de publieke en commerciële dienstverlening aan consumenten, ondervinden sterke invloed van de opname van Lelystad in bredere stedelijke netwerken. De concurrentie vanuit de

grotere dienstencentra Almere en Zwolle is hevig en neemt toe met de verbetering van verbindingen. Lelystad kan immers goed worden bediend vanuit die centra. Deze concurrentie noopt de stad tot onderscheiding en specialisatie in niches voor de interregionale en nationale markt.

Significante kansen liggen in gespecialiseerde consumentendiensten, waaronder toerisme, recreatie en wellness. Zaak is niet alleen te concurreren op basis van aanwezige ontwikkelingsruimte maar ook de komende verbeteringen in bereikbaarheid van de interregionale consumentenmarkt optimaal te benutten. Het nu nog beperkte aanbod van attracties, met Batavia Stad als belangrijkste trekker, kan meer divers worden, met als gevolg dat synergie ontstaat, bezoekers langer blijven en vliegwielen voor verbetering van verblijfskwaliteit in gang komen. De belangrijkste locatie daarvoor is de kustzone. Hier vraagt verbreding met kleinschalige sfermakers de aandacht. Daarnaast geven de Hollandse Hout en het gebied rond de luchthaven en Aviodrome mogelijkheden en sfeer voor gespecialiseerde consumentendiensten.

Een meer diverse aanbod van gespecialiseerde consumentenattracties zal zich vooral in de blauwe en groene zoom rond de stad kunnen ontwikkelen. Deze zoom biedt veel ruimte voor organische ontwikkeling van attractieve milieu's waarbij consumentendiensten bijdragen aan omgevingskwaliteit. Door de kustzone, de Hollandse Hout en omgeving en de luchthaven onderling beter te verbinden krijgt synergie kans en worden de attractiegebieden, waaronder de kustzone, beter bereikbaar. Zo'n ontwikkeling kan worden gekoppeld aan de benodigde investeringen in bereikbaarheid in geval de luchthaven flink gaat groeien.

De hier beoogde ontwikkeling draagt ook bij aan de aantrekkingskracht van het woonmilieu. Lelystad is succesvol in het aantrekken van jonge ouders met goede, vooral technische opleiding. De beroepsbevolking groeit en kwalificatieniveau's stijgen, ook in de komende decennia. De beroepsbevolking vindt steeds meer haar weg op de metropolitaanse arbeidsmarkt, zoals ook het stedelijke bedrijfsleven steeds meer pendelaars van elders aantrekt. De relatie tussen stedelijke economie en stadsbevolking wordt daardoor lossen, maar met haar groeiende beroepsbevolking in een verder sterk vergrijzend Nederland profiteert de Flevolandse economie als geheel wel sterk van deze ontwikkeling.

Des te meer belangrijk is de relatie tussen stadseconomie en stadsbevolking waar het gaat om ondernemerschap. Ondernemers werken graag dicht bij huis. Lelystad kent veel ZZP'ers maar nog weinig doorgroeiende nieuwe ondernemingen. De gebleken aantrekkingskracht van de stad op technisch specialisten kan dit doen veranderen, want juist die groep vormt een bron voor snelgroeiende nieuwe bedrijven. De stad zal zich in ontwikkeling en promotie van het woonklimaat vooral ook op die groep, en succesvolle ondernemers in het bijzonder, kunnen richten. Ruime woningen in een groene setting passen daarbij beter dan stadsappartementen.

Tenslotte maar niet tenminste geeft een ontwikkeling van Lelystad Airport een meer dan evenredige groei van werkgelegenheid, waarbij het voor een belangrijk deel om netto groei gaat voor de metropoolregio en het land als geheel. In eerste instantie kan Lelystad met de luchthaven haar aantrekkingskracht op luchtvaartgerelateerde facilitaire bedrijven, zoals vliegtuigonderhoud, versterken en biedt het gebruik van kleine zakenjets kansrijke mogelijkheden. De banengroei neemt een grote vlucht als Lelystad uiteindelijk een volwaardige overloopfunctie krijgt, waarbij Schiphol en Lelystad als een metropolitaans luchthavensysteem kunnen functioneren. De groei van jaar op jaar is lastig te voorspellen, maar de structurele groei van de luchtvaart op langere termijn maakt de ontwikkeling van zo'n systeem op termijn onafwendbaar.

Er zijn aldus verschillende ontwikkelingskansen, die een ondernemende beleidsinzet vragen op basis van een strategische ontwikkelingsvisie. Gegeven de per definitie schaarse middelen voor publieke (voor-)investeringen zal de stad prioriteiten moeten stellen. Op korte termijn verdient een multimodale terminalontwikkeling op het Flevokustterrein prioriteit. De tijdshorizon van de in dit rapport geschetste ontwikkelingskansen betreft echter nadrukkelijk ook de langere termijn. Veel kansen vragen op dit moment eerder een planologische dan een financiële inzet. Op basis van een integrale visie op economie, leef- en verblijfsklimaat, bereikbaarheid en ruimte kunnen planologische hoofdlijnen en reserveringen worden uitgezet, die pas op termijn, wanneer zich voldoende concrete marktkansen aandienen, tot ontwikkelingsinvesteringen leiden. Tijdig schakelen en flexibiliteit zijn daarbij het devies.

1. Waarom dit rapport

Lelystad staat op een kruispunt in haar ontwikkeling. De rol, positie en kansen van de stad kantelen. In de eerste decennia van haar bestaan ontwikkelde Lelystad zich als centrumstad, bedacht door planologen. Geen overlooptgemeente maar een op zichzelf staande nieuwe provinciehoofdstad. Niet lang geleden was het de vraag of de oorspronkelijke planologische ambitie als geslaagd kon worden beschouwd, want het ging niet goed met de stad¹. Daarin komt verandering. Lelystad raakt in hoog tempo opgenomen in bredere stedelijke verbanden, waaronder de Noordvleugel van de Randstad en de opkomende IJsseldelta. Nieuwe verbindingen als de Hanzelijn zorgen voor een verdere versnelling van de kanteling. De stad krijgt andere functies en profiteert daarvan.

De consequenties voor de stedelijke economie en bevolking zijn groot. Bevolking en bedrijfsleven in de stad staan in wisselwerking met een steeds wijdere omgeving. Daardoor specialiseert de stedelijke economie en neemt het belang van pendel toe². Dat is een onontkoombaar en natuurlijk proces, maar niet ongericht: beleidskeuzes hebben veel invloed. Het is tijd voor een strategische en toekomstgerichte analyse waarmee de stad positie kan kiezen in de stedelijke netwerken waar ze onderdeel van wordt. De belangen zijn groot. De stad heeft met de herontwikkeling van het Stadshart en de ambities voor de kustzone en de luchthaven en omgeving veel ijzers in het vuur.

Dit rapport geeft een economische analyse en toekomstperspectief. Aan de orde is de betekenis van omliggende regio's voor Lelystad en de betekenis van de stad voor die regio's. Wat zijn de gevolgen voor de stad? Hoe kan de stad zich economisch positioneren, kansen benutten en dreigingen keren?

Het rapport is compact opgesteld. Het start met een economische analyse van ontwikkelingen en achtergronden in Lelystad. Vervolgens gaat het in op trends en toekomstperspectieven in de omgeving, die steeds belangrijker worden voor de stad. Die trends stellen de stad voor kansen, bedreigingen en ontwikkelingsopgaven. We werken de perspectieven en opgaven uit voor de belangrijkste economische specialisaties: toeristisch-recreatieve kansen in de kuststrook van Werkeiland tot Flevomarina, industrieel-logistieke kansen op en rond het toekomstige Flevokustterrein, ontwikkelingsmogelijkheden in de zone Larserknoop-Lelystad Airport en kansen voor kennisintensieve clusters. Het rapport sluit af met een integrale ontwikkelingsvisie.

¹ van Ginkel et al. (2009) *Lelystad 1980-2010, vingeroefening naar effecten van rijksinvesteringen*. Rotterdam: ECORYS.

² Hornis & van Eck (2007), *Het nieuwe ommeland, veranderingen in stad land relaties*. Den Haag: Ruimtelijk planbureau.

2. Trends in de stad

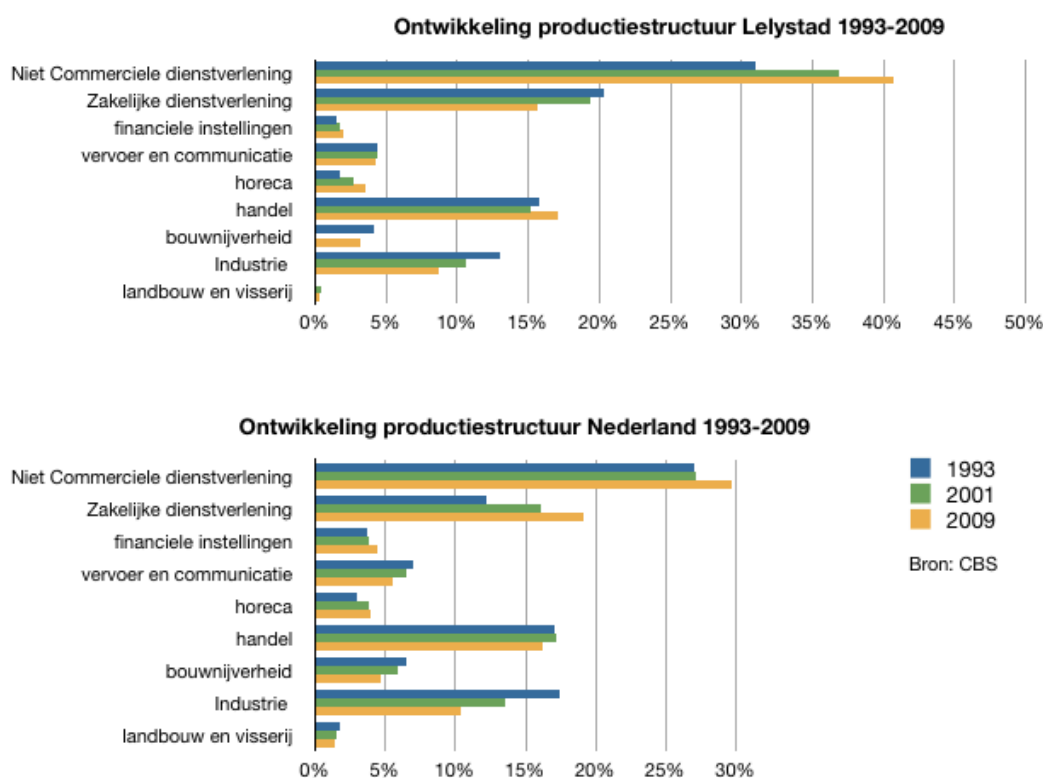
Lelystad verandert snel, niet alleen fysiek maar ook economisch en demografisch. Bevolking en werkgelegenheid groeien---vanwege de crisis momenteel wat minder hard dan in de afgelopen periode van hoogconjunctuur---maar veranderen vooral ook van samenstelling. Dat laatste telt meer dan groei op zich. Lelystad kantelt van een op zichzelf staande provinciehoofdstad met een diverse maar niet al te sterke structuur naar een gespecialiseerde stad die onderdeel is van bredere stedelijke netwerken.

De verandering heeft een fundamentele oorzaak die samenhangt met de schaalvergroting van het metropolitaanse *Daily Urban System* van de Noordvleugel van de Randstad. Lelystad raakt steeds meer bij dit systeem betrokken. Gevolg is dat het bedrijfsleven en de commerciële voorzieningen in de stad bredere markten kunnen aanboren, maar ook meer concurrentie van elders ondervinden. Stadsbewoners bewegen zich steeds meer op de regionale arbeidsmarkt. De stad trekt ook een nieuwe beroepsbevolking aan die grotendeels elders in de metropoolregio werkt. Die aantrekkingskracht is mede een gevolg van keuzes die de stad maakt in de woningbouw en voorzieningenstructuur. Omdat kwaliteiten in de beroepsbevolking, waaronder het vakmanschap en ondernemerschap, van groot belang zijn voor het stedelijke bedrijfsklimaat hebben keuzes in de woningbouw ook weer gevolgen voor de stedelijke economie. Er spelen verschillende wisselwerkingen tussen de economie, de beroepsbevolking en de fysieke ontwikkeling van de stad, die op hun beurt weer worden beïnvloedt door de ontwikkeling en bereikbaarheid van de metropolitaanse omgeving. Op deze wisselwerkingen is dit rapport gericht. We lopen ontwikkelingen in de structuur van de economie, beroepsbevolking en verstedelijking langs.

Economische structuur

Het specialisatieproces in Lelystad is zichtbaar in de ontwikkeling van de werkgelegenheidsstructuur (figuur 1). De dominantie van niet-commerciële diensten in de stedelijke werkgelegenheid is de laatste twee decennia flink toegenomen. Het aandeel van de zakelijke dienstverlening, nog groot begin jaren '90, is in diezelfde periode echter sterk afgenomen. Zakelijke diensten zijn inmiddels evenals financiële diensten ondervetegenwoordigd in Lelystad, dit in vergelijking met de nationale structuur. Dat is opvallend, omdat de zakelijke dienstverlening in veel middelgrote steden juist een groeisector bij uitstek was. Het aandeel van handel en vervoersdiensten neemt nationaal af, maar niet in Lelystad. Lelystad blijft tenslotte relatief sterk in de industrie. Weliswaar ligt het industriële aandeel in de stedelijke werkgelegenheid iets beneden het nationale gemiddelde, maar het is desalniettemin hoog in vergelijking met de meeste middelgrote steden. Bovendien daalt dit aandeel minder hard dan landelijk het geval is.

Figuur 1. Ontwikkeling productiestructuur Lelystad en Nederland



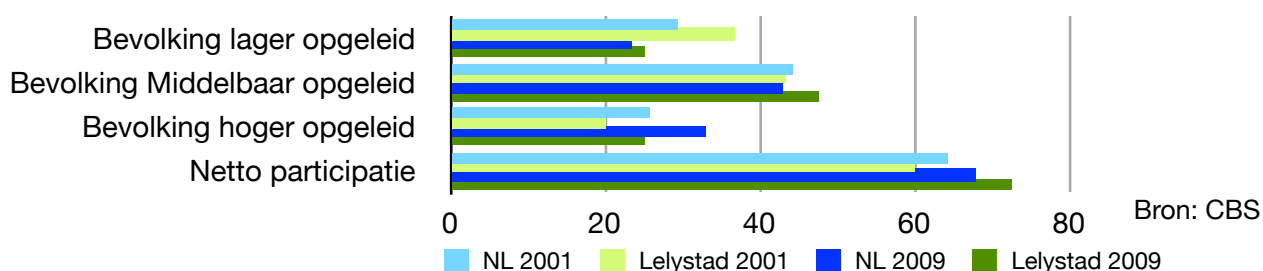
Samenvattend specialiseert Lelystad zich enerzijds in (semi-)publieke diensten en anderzijds in ruimtebehoevende activiteiten: industrie, groothandel en transport. De specialisatie is een logisch gevolg van de opname van Lelystad in bredere stedelijke systemen. De stad heeft te maken met toenemende concurrentie en moet zich profileren met specifieke kwaliteiten. Beschikbare ruimte is een kernkwaliteit, waar niet alleen de industrie, groothandel en distributiesector van profiteren, maar ook gespecialiseerde consumentendiensten zoals Batavia Stad. Ook de functie als provinciehoofdstad is een kernkwaliteit die (semi-)publieke diensten aantrekt, maar deze aantrekkingskracht kan niet als vaststaand gegeven worden beschouwd. Dit geeft extra gewicht aan andere kwaliteiten. Goede verbindingen zijn zeker een kwaliteit, maar deze zorgen er ook voor dat Lelystad goed vanuit grotere dienstencentra als Almere en Zwolle kan worden bediend met commerciële diensten. Gekoppeld aan schaalvergroting en specialisatie in zakelijke en financiële dienstverlening verklaart dit de terugtrekking van kantoorhoudende activiteiten uit Lelystad. Verdere verbetering van verbindingen, waaronder de opening van de Hanzelijn, kan dit proces versnellen³. Afzien van verbetering is echter geen optie, want de maatschappelijke baten voor de stad zijn hoger dan de kosten. De stad zal bestaande kwaliteiten moeten versterken en nieuwe ontwikkelen, om daarmee op ondernemende wijze economische posities te winnen. Ze heeft daarbij de ontwikkeling van de beroepsbevolking mee.

³ Witmond, B. et al. (2008), Hanzelijn, kansen en effecten voor de regio.

Structuur van de beroepsbevolking en pendel

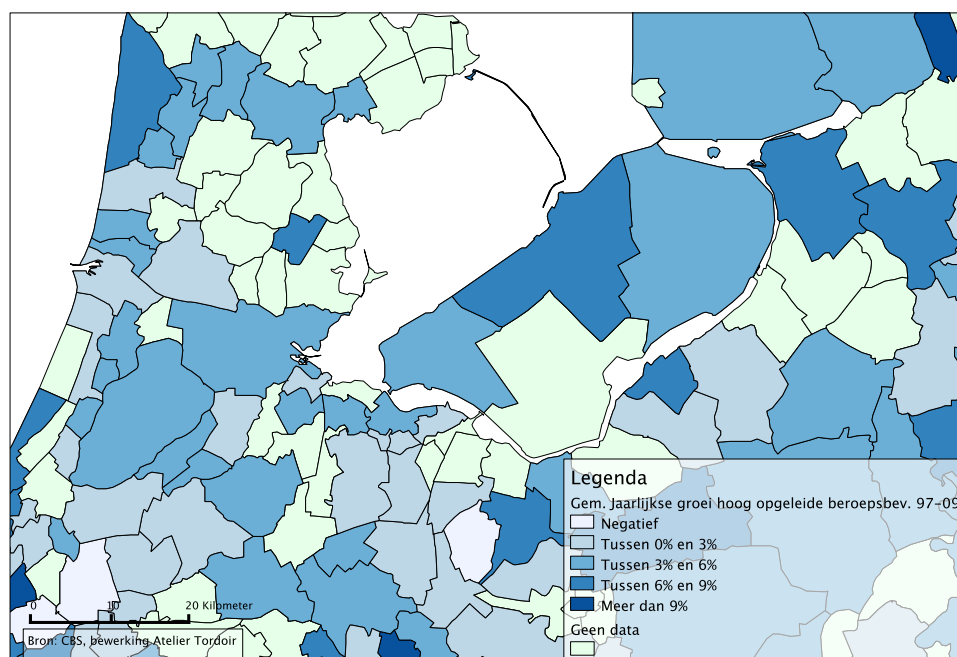
De opname van Lelystad in bredere verbanden heeft ook effecten op de beroepsbevolking en pendel. De stad had altijd een relatief laag opgeleide beroepsbevolking. Het aandeel van mensen met weinig opleiding in de stedelijke beroepsbevolking neemt echter sterker af dan landelijk het geval is (zie figuur 2).

Figuur 2. Structuur en ontwikkeling van de beroepsbevolking, naar opleiding



Het aandeel hoog opgeleiden in de stedelijke beroepsbevolking is in vergelijking met het land als geheel nog relatief laag, maar neemt wel snel toe. In vergelijking met omliggende gemeenten en de metropoolregio Amsterdam als geheel is in Lelystad sprake van een sterk bovengemiddelde groei van de groep hoogopgeleiden (kaart 1). Binnen deze groep bevinden zich relatief veel technisch geschoolden, zoals ICT'ers⁴.

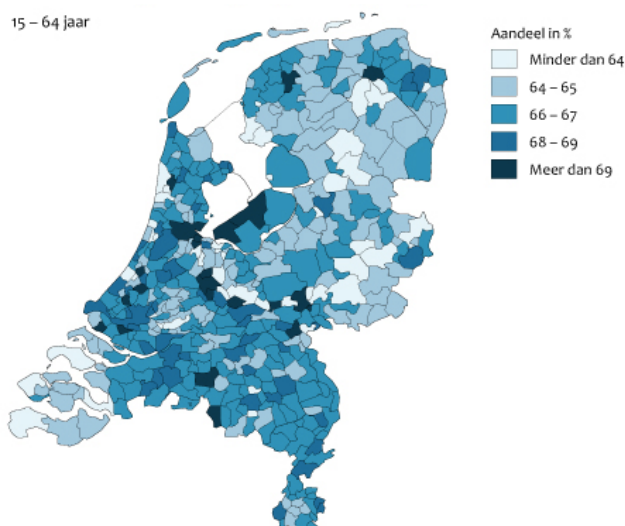
Kaart 1. Gemiddelde jaarlijkse groei hoog opgeleide beroepsbevolking



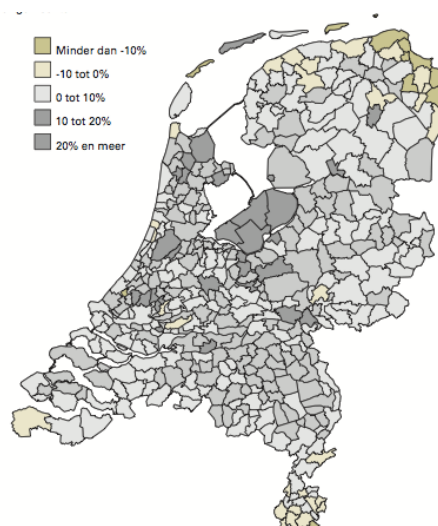
⁴ Provincie Flevoland (2007), *Factsheets beroepsbevolking en pendel 2007*

Dit zijn tekenen van een toenemende aantrekkingskracht van de stad op werkenden met een goede opleiding, die zich oriënteren op de regionale arbeidsmarkt. Het arbeidsaanbod in Lelystad is en blijft sterk. De potentiële beroepsbevolking, gemeten als het aandeel van 15-64 jarigen in de stadsbevolking, is relatief groot (zie kaart 2). De bevolkingssamenstelling en aantrekkingskracht op werkenden zorgen er tenslotte voor dat Lelystad wat betreft groei van de beroepsbevolking in de komende 15 jaar tot de top van de Nederlandse gemeenten behoort (kaart 3).

Kaart 2. Aandeel 15-64 jarigen in de bevolking (bron: CBS)

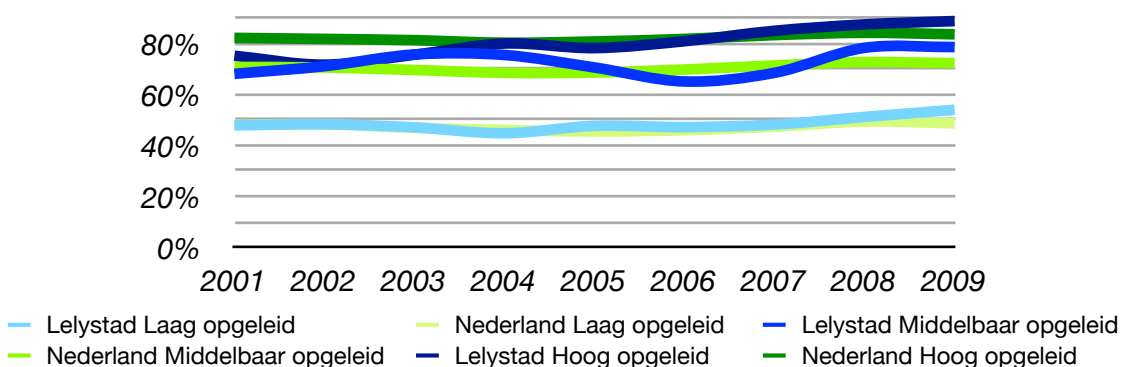


Kaart 3. Groei van de beroepsbevolking, prognose 2008-2025 (bron: PBL, 2009)



Ook de arbeidsparticipatie, graadmeter voor vitaliteit in de beroepsbevolking, is hoog en neemt bovendien onder middelbaar en hoger opgeleiden relatief snel toe (figuur 3). Ook wat dit betreft zit Lelystad in een topgroep.

Figuur 3. Arbeidsparticipatie, naar opleiding



De gunstige ontwikkeling in de beroepsbevolking wordt vooral gestuwd door de opname van de stad in regionale stedelijke netwerken, waarbij de stad aantrekkelijk blijkt voor mensen in vitale fasen van hun werkzaam leven. De nieuwe 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% (tabel 1).

Tabel 1. Verdeling naar werklocatie van de in Lelystad woonachtige werkzame beroepsbevolking

Werklocatie	1990	2000	2007
Almere	5,39%	8,25%	10,27%
overig Flevoland excl. Lelystad	1,67%	2,64%	2,97%
Gooi- en Vechtstreek	G.G.	2,31%	3,24%
Groot Amsterdam	G.G.	15,18%	14,86%
Lelystad	57,51%	53,80%	49,19%
Noord Overijssel	G.G.	3,30%	1,08%
Utrecht	G.G.	4,62%	5,95%
Veluwe	G.G.	1,98%	3,24%
Elders	G.G.	3,30%	4,86%
Totaal (abs.)	G.G.	30300	37000

Bron: Stogo/Provincie Flevoland (1990, 2001, 2007), Beroepsbevolking en Pendel

De uitgaande pendel stijgt sneller dan de beroepsbevolking en breidt zich uit over toenemende afstanden. Een aantrekkelijk lokaal woonklimaat, gepaard aan goede toegankelijkheid van werkgebieden in de cirkel vanaf Amsterdam tot en met Zwolle zorgt ervoor dat een snel toenemend aantal pendelaars zich vestigt in Lelystad. De pendel groeit buiten Almere vooral richting 't Gooi, Utrecht en de Veluwe. Dat is verklaarbaar omdat deze gebieden, tezamen genomen, een nationaal zwaartepunt vormen in de zich ontwikkelende kenniseconomie.

De opname van Lelystad in bredere stedelijke netwerken heeft andere gevolgen voor de beroepsbevolking dan voor de economie. De relatie tussen de stedelijke economie en de stedelijke beroepsbevolking wordt losser. De economie wordt meer goederengericht—met uitzondering van het non-profit cluster, maar inclusief de *factory outlet*. De bevolking wordt steeds meer kennisgericht. Dit lijkt oppervlakkig gezien een tegenstelling. Er speelt echter een gemeenschappelijke achtergrond: de rol van ruimte en congestievrije verbindingen. Betaalbare ruimte en goede verbindingen trekken enerzijds goederengerichte bedrijvigheid, maar trekken anderzijds ook hoogopgeleide pendelaars die betaalbare grote woningen zoeken in een straal van een uur pendeltijd naar centra van kennisdiensten: Amsterdam, Utrecht, 't Gooi, Zwolle.

Ziehier een kerndilemma voor Lelystad. Kan de stedelijke economie meer profiteren van de opwaardering van de beroepsbevolking? Kan kennis, naast ruimte en bereikbaarheid, een vliegwielfunctie gaan vervullen, voor kennisintensieve diensten maar ook voor opwaardering van industrie, handel en distributie, toerisme en leisure? Op deze vragen komen we terug.

Ruimtelijke ontwikkeling

De aantrekkingskracht van Lelystad op kenniswerkers is vooral een gevolg van woonkwaliteiten. Met name in het afgelopen decennium zijn veel ruime koopwoningen aan het woningbestand toegevoegd⁵. Een groot deel daarvan is betrokken door nieuwkomers van buiten de stad. In 2005 was dat nog 60%, maar dit percentage daalde wel tot 20% in 2008 vanwege de vastgoedcrisis⁶. Het gaat in veel gevallen om gezinsvormers die van een meergezinswoning in een grote stad komen. Betaalbaarheid en een groene, ruime, kindvriendelijke en veilige omgeving met voldoende parkeergelegenheid trekken deze groep naar Lelystad.

Hoogopgeleide nieuwkomers zijn meestal pendelaars. Onder de pendelaars in Lelystad bevinden zich opvallend veel technisch geschoolden, zoals ICT'ers⁷. Grote steden zijn met hun cultuuraanbod vooral gewild onder alfa's terwijl kleinere, groene steden juist gewild zijn onder beta's, zo blijkt uit onderzoek.⁸ Groene en blauwe recreatiemogelijkheden, sportvoorzieningen nabij huis en een autovriendelijke omgeving zijn voor die groep belangrijker dan een kosmopolitische culturele omgeving.

Lelystad als woonstad is ruimtelijk grotendeels gescheiden van Lelystad als werkstad. Een groot deel van de werkgelegenheid bevindt zich op bedrijventerreinen. Met moderne bedrijventerreinen gelegen aan de A6, al of niet ondersteund met vestigingssubsidies, heeft de stad veel werkgelegenheid van buiten aangetrokken. Ook de komst van Batavia Stad, belangrijke generator van nieuwe werkgelegenheid en vliegwiel voor de kustzone als toeristisch-recreatief gebied, is te danken aan beschikbaarheid van betaalbare ruimte voor winkels en parkeren. De grootste ruimtegebruiker in Lelystad is overigens het complex voor landbouwkundig en veterinair onderzoek dat zich over 1200 hectare uitstrekt maar voor de werkgelegenheid vooralsnog een beperkte functie heeft.

⁵ Gemeente Lelystad team kwaliteit van wonen. (2010), *Lelystad een vitatie woonstad. Publieksnotitie 2009-2014*

⁶ Gemeente Lelystad Onderzoek en Statistiek (2009), *Vestigingsmotievenonderzoek 2008*

⁷ Provincie Flevoland (2007), *Factsheets beroepsbevolking en pendel 2007*

⁸ Van Engelsdorp Gastelaars (2004), Weterings (2005), van Diepen & Musterd (2009)

In het vigerende Structuurplan Lelystad⁹ wordt de stad neergezet als ensemble van ruim opgezette woonwijken ('wooneilanden'), werkgebieden ('werkeilanden') en (vervoers-)knopen die als brandpunt dienen voor meer intensieve ontwikkeling. Later in dit rapport wordt nader op economische ontwikkelingskansen op deze locaties ingegaan. Hier kan worden gesteld dat de relaties tussen de verschillende gebieden beperkt zijn. Ieder van deze gebieden in de stad heeft een eigen werkingsgebied en verbinding met de ruimere omgeving. Het Stadshart is uiteraard stedelijk verzorgend maar heeft weinig relatie met de retail en toeristisch-recreatieve dienstverlening in de kustzone. Ontwikkelingslocaties voor bedrijventerreinen, i.h.b. het Flevokustterrein en de terreinen tussen de A6 en het vliegveld, hebben weinig relatie met de rest van Lelystad, met uitzondering van een arbeidsmarktrelatie.

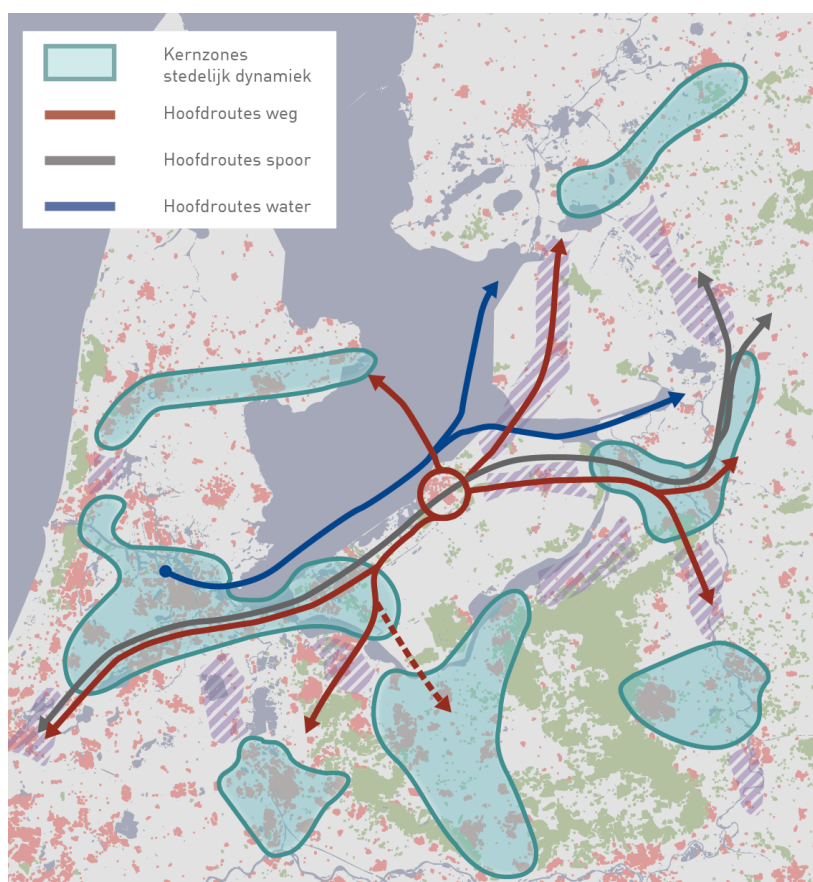
Ook hier doet zich een kerndilemma voor. Moet Lelystad inzetten op versterking van verbindingen tussen woon- en werkgebieden en tussen werkgebieden onderling? Wat betekent dat voor hun benodigde massa en samenstelling? Of moet de aandacht veeleer uitgaan naar stadsoverstijgende relaties? De ontwikkelingskracht van de gebieden hangt in ieder geval sterk van die externe relaties af. We verleggen het perspectief in het volgende hoofdstuk naar het hogere schaalniveau.

⁹ Gemeente Lelystad (2005), *Structuurplan Lelystad 2015 met een doorkijk naar 2030*.

3. Trends in de omgeving

Lelystad wordt in hoog tempo onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad, met als polen de Metropoolregio Amsterdam, inclusief Almere en 't Gooi, en de regio Utrecht-Eemland. De verkeersgroei op de A6 tussen Lelystad en Almere tekent de trend. De groei van Almere is slechts één, weliswaar belangrijk, element in de ontplooiing van een stedelijk systeem dat zich in een boog tussen de IJmond en de IJsseldelta uitstrekt. Men spreekt veel over de Randstad, maar de economische samenhang en synergie zijn sterker binnen de vleugels van de Randstad dan tussen die vleugels. De Noordvleugel, met belangrijke uitstralingszones in oostelijke en noordoostelijke richting, vormt daarbij het meest dynamische gebied in Nederland¹⁰. Het stedelijk systeem van de Noordvleugel ontplooit zich inmiddels tot ver voorbij Amersfoort in oostelijke en noordoostelijke richting, met uitstralingen in de hoogdynamische A-30 zone tussen Nijkerk en Veenendaal, de IJsseldelta en de A6 zone tussen Heerenveen en Drachten. In dit economische krachtenveld spelen Zuid Flevoland en Lelystad een in belang toenemende rol (zie kaart 4).

Kaart 4. Dynamische verstedelijkingszones en de positie van Lelystad



¹⁰ van Eck et al. (2006), *Vele steden maken nog geen Randstad*.

De positie van Lelystad is bijzonder. De stad ligt enerzijds enigszins perifeer aan de noordpunt van de metropoolregio Amsterdam maar vormt anderzijds een schakel met de verstedelijking in noordoost Nederland. Als schakelstad wordt haar positie gaandeweg vergelijkbaar met Amersfoort, waarbij de aanleg van de Hanzelijn en de geplande verbetering van zuidelijke en oostelijke wegverbindingen een essentiële rol spelen. Er zijn kansen maar ook bedreigingen. Om de effecten op de positie van Lelystad scherp in focus te krijgen moet onderscheid worden gemaakt tussen de stuwende en de verzorgende complexen in de gehele verstedelijkingsboog tussen Amsterdam en Zwolle. Beide complexen zijn essentieel voor de welvaart.

Stuwende complexen: de Global Gateway

De dynamiek en welvaart in de Randstad Noordvleugel is allereerst en van oudsher gebaseerd op de economische schakelfunctie die het gebied vervult tussen Europese, Transatlantische en Aziatische marktblokken. Slechts een handvol gebieden in de wereld hebben zo'n uitgesproken functie als *Global Gateway*¹¹. Kenmerkend is de draaischijffunctie voor goederenstromen, de mainportfunctie. Daarnaast herbergt de regio uitgebreide complexen van financiële, zakelijke, creatieve en culturele diensten die de wereldhandel ondersteunen. Op logistiek gebied behoort de regio tot de wereldtop¹²; op zakelijk en creatief gebied tot de Europese top¹³.

Dankzij lokale synergie tussen de logistieke, zakelijke en creatieve sectoren kan de regio haar positie als belangrijkste *Gateway* in Europa behouden. De mondiale verbindingen voor goederen, geld, kennis en mensen die kenmerkend zijn voor de *Gateway* steunen daarom in hoge mate op verbindingen *binnen* de regio. Kracht in de ene sector leidt tot kracht in andere sectoren¹⁴. Zo is het Amsterdamse financiële complex sterk in internationaal betalingsverkeer. Die kracht keert terug in een sterke handelsfunctie en logistieke functie, en vice versa.

De kernuitdagingen voor de regio als *Global Gateway* liggen in twee richtingen. Ten eerste zal de regio scherp moeten inspelen op verschuivende economische krachtsverhoudingen en handelsstromen, waarbij naast Azië ook Zuid-Amerika belangrijk wordt. Het principe van externe verbindingen die ondersteund worden door interne verbindingen speelt ook hier: zonder belangrijke Aziatische gemeenschappen in de regio geen belangrijke handelsrelaties met Azië¹⁵. Ten tweede zal de regio goed

¹¹ Taylor, P.J. (2004), *World city network, a global urban analysis*.

¹² Levelt (2010), *Global trade and the Dutch hub*.

¹³ Taylor, P.J. (2001), *Amsterdam in a world city network*

¹⁴ Tordoir, P.P. & KvK Amsterdam (2009) *Global Gateway. Ruimtelijk economisch ontwikkelingspan voor de metropoolregio amsterdam 2010-2040*

¹⁵ Rauch (2001), *Business and Social Networks in International Trade*

moeten inspelen op de toenemende complexiteit, flexibiliteit en kennisintensivering van handelsrelaties. Dat vereist verdere opwaardering van het menselijk kapitaal en de kwaliteit van internationale dienstverlening.

Lelystad kan een belangrijke rol vervullen in de ontwikkelingsstrategie voor de *Global Gateway*. Sleutels liggen bij de ontwikkeling van enerzijds een zakelijke en logistieke as tussen Schiphol en Airport Lelystad en anderzijds een as voor zwaarder transport tussen het Amsterdamse havengebied en het Flevokustterrein. We komen hierop in hoofdstuk 4 meer uitgebreid terug maar geven hier alvast een hoofdlijn.

Het economisch potentieel van de zakelijke en logistieke as Schiphol-Lelystad wordt onderkend door het Rijk, dat investeert in weginfrastructuur en spoorverbindingen. Binnen de as kunnen zakencentra, dienstencentra en logistieke centra onderling worden verbonden en taken worden verdeeld waardoor ruimtelijke mogelijkheden optimaal worden benut. Vooralsnog heeft het traject Schiphol-Amsterdam-Almere nationale prioriteit. Lelystad profiteert net zo goed als Almere van de verbeterde verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Voor tijdskritische logistieke en industriële activiteiten die zijn ingebed in mondiale ketens en die ruimte nodig hebben biedt Lelystad straks goede verbindingen naar zowel de kern van de *Gateway* regio als naar het noordelijke en noordoostelijke achterland. Uiteraard zal de ontwikkeling van Lelystad Airport als vrachtluchthaven een stimulans betekenen voor de aantrekkingskracht van Lelystad op tijdskritische activiteiten, maar deze positie is niet sterk afhankelijk van die ontwikkeling. Belangrijker zijn snelle en betrouwbare verbindingen met Schiphol. Dat is niet ongelukkig, want de ontplooiingsmogelijkheden van Lelystad Airport als vrachtluchthaven staan niet vast terwijl de wegverbinding met Schiphol de komende jaren in ieder geval wel beter wordt.

Ook het economisch potentieel van een watertransportas tussen de Amsterdamse havens en het Flevokustterrein is groot, en nog weinig onderkend door het Rijk. De Amsterdamse havens hebben een onderschatte rol in de *Global Gateway*. Er zijn twee grote uitdagingen voor de havens: verbetering van relaties met internationale lucht- en spoorverbindingen en de ontwikkeling van multimodale inland terminals.¹⁶ Inland terminals zorgen voor grotere betrouwbaarheid en ketenmobiliteit in een door congestie geteisterde regio en geven bovendien overloopruimte voor havengerelateerde activiteit. Het Flevokustterrein is geknipt als inland terminal, zeker als de Hanzelijn een goederenvervoerfunctie kan krijgen. We komen hierop in het volgende hoofdstuk meer uitgebreid op terug.

Verzorgende complexen: het Daily Urban System

¹⁶ Projectbureau Bereikbaarheid Bedrijfsterreinen over Water (2009), *Masterplan goederenvervoer voor de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht*.

De groei van de regionale welvaart rust naast de *Gateway*functies ook op schaalvergroting en specialisatie in verzorgende activiteiten, waaronder consumentendiensten en grote delen van de bouw, installatiesector, handel, distributie, zakelijke en financiële dienstverlening. Deze activiteiten opereren op stedelijke en stadsregionale markten en vormen samen met markten voor arbeid en huisvesting een *Daily Urban System (DUS)*¹⁷. Naarmate stadsregionale markten groter en gevarieerder zijn behalen deze activiteiten meer schaal- en specialisatievoordelen die leiden tot aanzienlijke welvaartsgroei. Dit is de motor achter de vorming van grootschalige stedelijke netwerken. Binnen Nederland is de stadsregionale opschaling het meest vergevorderd in het *DUS* van de Randstad Noordvleugel en de uitstralingszone in de as Amersfoort-Apeldoorn en Amersfoort-IJsseldelta. In dit nationale economische kerngebied raken verschillende stadsgewesten aangeschakeld tot een integraal *DUS*, waarbinnen grote pendel- en transportstromen lopen¹⁸. Het gebied profiteert niet alleen van een grote omvang en economische diversiteit maar ook van een hoogwaardig woon- en leefklimaat—stedelijk, maar ook landschappelijk—dat kenniswerkers aantrekt. Die zorgen weer voor vernieuwing en productiviteitsgroei.

Zonder de ontwikkeling van Flevoland zou verdere groei van dit nationale kerngebied vrijwel onmogelijk worden. De spiraalwerking in *DUS* verband zorgt voor schaarste en ruimtedruk op het oude land. Flevoland is niet alleen een overloopgebied maar geeft ook ruimte voor innovatie van werk- en woonmilieus. Bovendien geeft het nieuwe land mogelijkheden voor nieuwe routes binnen het uitbreidende *DUS* en tussen het *DUS* en het noordelijke en noordoostelijke achterland, waaronder de Hanzelijn. Op langere termijn kan een doorgetrokken A30 de A1 ontlasten.

Lelystad heeft een bijzondere positie in dit geheel. De stad ligt zijdelings in het uitgebreide *DUS* tussen Amsterdam en Zwolle, maar ondervindt daardoor ook direct de invloed van alle delen van het systeem. Die invloed wordt de komende jaren groter. De Hanzelijn versterkt de spoorontsluiting naar het zuiden en oosten. Ook de opwaardering van de N23 en de wegverbinding Schiphol-Almere-Lelystad zorgt voor verbeterde ontsluiting in deze richtingen. Tenslotte maar niet ten minste wordt de N23 ook naar het westen opgewaardeerd, richting Hoorn, hoewel dit traject althans voorlopig geen aanzienlijke reistijdwinst geeft¹⁹. Gepaard aan de bestaande congestievrije route naar het noorden zorgen de verbeteringen ervoor dat Lelystad gaandeweg een meer centrale positie in het uitgebreide stedelijk netwerk inneemt (zie kaart 4, blz. 14).

Zo'n meer centrale positie met congestievrije verbindingen versterkt de aantrekkingskracht van Lelystad op goederengerichte sectoren en op pendelaars. Door

¹⁷ Van Eck et al (2006), *Vele steden maken nog geen Randstad*.

¹⁸ Limtanakool et al. (2009) *Developments in the Dutch urban system on the basis of flows*.

¹⁹ ECORYS Nederland & Grontmij Nederland (2008), MKBA N23 Alkmaar-Zwolle.

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 die een brede arbeidsmarkt kunnen bereiken vanuit standplaats Lelystad. Hetzelfde principe geldt voor hoogopgeleide ZZP'ers, een groep die toeneemt in belang²⁰.

De effecten op de stad als standplaats voor hoogwaardige zakelijke en financiële diensten zijn vooralsnog wat minder rooskleurig. Door goede verbindingen met Almere en Zwolle bedienen dienstverleners Lelystad steeds meer vanuit kantoren in die grotere dienstencentra. Anderzijds liggen er ook kansen. Dienstverleners die verspreid zijn over verschillende steden in de boog tussen Amsterdam en Zwolle, of die willen opschalen van een regionale naar een interregionale markt, kunnen zich concentreren in Lelystad om het gehele stedelijke netwerk tussen Amsterdam en Zwolle te bestrijken. Dergelijke opschaling verklaart de groei van kennisdiensten in schakelsteden als Amersfoort, Leiden en Den Bosch. Of Lelystad zich op termijn bij dit rijtje opkomende dienstencentra kan voegen blijft echter vooralsnog een vraag. Van centralisatie van diensten in Lelystad is nu geen sprake. Zolang de stad de kritische massa en diversiteit ontbeert die nodig is om een schakel in kennisdiensten te vormen werkt verbetering van verbindingen eerder negatief dan positief. Er zijn additionele ontstekers nodig voor een omschakeling van verlies naar winst in gespecialiseerde diensten. De gestage opwaardering van de pendelende beroepsbevolking zou zo'n ontsteker kunnen zijn.

Een vergelijkbaar mechanisme werkt voor consumentendiensten: detailhandel, verzorging (waaronder onderwijs en gezondheidszorg), recreatie en toerisme. Minder gespecialiseerde diensten ondervinden weinig gevolgen van de opname van Lelystad in een veel breder stedelijk netwerk, maar dat ligt anders voor gespecialiseerde consumentendiensten. Het belang van gespecialiseerde diensten neemt toe vanwege bevolkingsgroei en de verhoging van het gemiddeld opleidingsniveau en huishoudinkomen. Lelystad wil daar onder meer met de opwaardering van haar Stadshart aan tegemoet komen. Hoe meer gespecialiseerd de diensten, hoe sterker de concurrentie met centra elders, waarbij vooral Almere een grote rol speelt.

Een uitweg uit dit dilemma ligt in superspecialisatie. Daarmee kan Lelystad een niveau van marktopschaling overslaan en zich direct op de interregionale en nationale consumentenmarkt richten. Batavia Stad is een voorbeeld van superspecialisatie, waarbij naast verbindingen ook de in de stad aanwezige expansieruimte is benut. Er zijn meer mogelijkheden, die in hoofdstuk 5 de revue passeren. Hier kan echter alvast worden opgemerkt dat een cluster van gerelateerde superspecialisaties meer doet dan de som der delen. Creatie van synergie is van groot belang voor de toekomstkansen van gespecialiseerde dienstencentra in Lelystad, waaronder de kustzone.

²⁰ SER (2010), *ZZPers in beeld. Een integrale visie op zelfstandigen zonder personeel*

4. Kansen voor productie, distributie en kennisdiensten

Aantrekkingskracht op investeerders van buiten is belangrijk voor Lelystad. De stad kent weliswaar een bovengemiddeld aantal starters per hoofd van de bevolking, maar dat zijn hoofdzakelijk ZZP'ers die geen doorgroei ambiëren²¹. Snelgroeiende zelfstandige bedrijven ofwel gazellen zijn zeldzaam. Lelystad kent ook relatief weinig DGA's (directeuren-groootaandeelhouders) die in de stad werken en wonen en de bron vormen voor veel gazelle-ondernemingen²². Groei van werkgelegenheid komt dus voor een relatief groot deel van externe investeerders. Voor de aantrekkingskracht op die investeerders van buiten is het aanbod van ruimte de meest onderscheidende factor.

Subsidie speelde in het verleden ook mee. De afschaffing van investeringssubsidies eind 2005 gaf een terugval in aangetrokken arbeidsplaatsen, maar vanaf 2007 trekt dit weer aan. Ook zonder subsidies is Lelystad blijkaar aantrekkelijk. Bereikbaarheid en de arbeidsmarkt, twee opkomende vestigingsfactoren voor industriële en logistieke activiteit, hebben echter tot nu toe een minder onderscheidende rol gespeeld. Dat gaat veranderen.

Mits grondprijzen concurrerend blijven zal ruimte een belangrijke aantrekkingskracht blijven vormen. Op papier dreigt overaanbod aan gemengde bedrijventerreinen in de metropoolregio Amsterdam²³, maar als de hoofdstad haar plannen voor transformatie van bedrijventerreinen binnen de stadsring A10 doorzet ontstaat in de regionale praktijk een tekort waarop Lelystad kan inspringen²⁴. De functie van de stad voor de metropoolregio wordt in ieder geval in dit opzicht belangrijker, temeer daar de plancapaciteit in Almere kleiner neigt te worden en die stad bovendien steeds meer ruimte voor eigen (doorgroei-)behoefte moet reserveren.

Door alleen haar ruimte in te zetten mist Lelystad echter kansen. Naast ruimte worden bereikbaarheid, de kwaliteit van de beroepsbevolking, netwerkvorming en ondernemerschap belangrijker voor vitale economische ontwikkeling. Voor een economische kwaliteitslag zal ook op die factoren moeten kunnen worden ingezet. De wijze waarop zal verschillen van sector tot sector. We lopen kansen in de voor Lelystad belangrijkste sectoren langs.

²¹ SER (2010), *ZZPers in beeld. Een integrale visie op zelfstandigen zonder personeel*

²² Henrekson & Johanson (2010), *Gazelles as job creators: a survey and interpretation of the evidence*

²³ Platform Bedrijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam (2010), *Snoeien om te kunnen bloeien, belisdocument t.b.v. Uitvoeringsstrategie Plabeka.*

²⁴ Gemeente Amsterdam (2011), *Structuurvisie Amsterdam 2040.*

Lichte industrie en distributie

De producentgerichte goederensector valt uiteen in een groep traditionele bedrijven, vaak kleine familiebedrijven die te vinden zijn op ieder ‘doorsnee’ gemengd bedrijventerrein, en een groep geavanceerde bedrijven die merendeels internationaal opereren en te vinden zijn op hoogwaardige bedrijventerreinen. Lelystad heeft haar *fair share* in de traditionele sector. Toekomstkansen liggen vooral in de geavanceerde sector. In die sector vervaagt het onderscheid tussen productie en logistiek. Productie betreft assemblage van onderdelen die vanuit de gehele wereld worden geleverd; eindproducten gaan merendeels weer over de grens. Logistieke kosten nemen in de betreffende waardeketens een groot deel van de totale kosten²⁵. Vestigingsvoorwaarden voor industrie en distributie verschillen daarom weinig. Het gebruik van kapitaalgoederen is kennisintensief. Logistieke kwaliteiten van locaties (ligging en ontsluiting in internationale toelevering- en afzetmarkten, aanwezigheid logistieke dienstverleners) en verzekerde beschikbaarheid van goed geschoold personeel zijn, naast ruimte, cruciale vestigingsfactoren. Om deze redenen zien we gaandeweg een concentratie van goederenbehandeling in geavanceerde complexen voor productie en logistiek (‘logistieke campussen’), die zijn gelegen op marktcentrale locaties langs internationale transportassen, vaak nabij verstedelijkte gebieden vanwege het belang van de arbeidsmarkt^{26 27}.

Lelystad heeft vooralsnog een bescheiden rol in geavanceerde logistiek-industriële ketens, niettegenstaande vestigingen van bedrijven als Giant en Donkervoort. Logistiek-industriële *hotspots* zijn merendeels gelegen in de as Haarlemmermeer-Utrecht-Veenendaal-Venlo en de as Rotterdam-Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo. In Noordoost Nederland bestaan enkele meer geïsoleerde geavanceerde locaties, waaronder Heerenveen/Drachten, Meppel en Coevorden.

Verskillende ontwikkelingen spelen een toekomstige rol voor Lelystad echter in de kaart. De stad wordt het komende decennium in ieder geval beter ontsloten in zuidelijke en oostelijke richting. Wellicht komt op langere termijn een doortrekking van de A30 in zuidoostelijke ontsluiting aan de orde, waardoor Lelystad ook goed verbonden raakt met de dynamische A30-zone tussen Nijkerk en Veenendaal. Ook dan is nog geen sprake van een directe ligging aan transportassen naar het Europese achterland, maar deze tekortkoming wordt gecompenseerd door de ligging nabij Schiphol en het omvangrijke complex aan geavanceerde logistieke diensten in de Randstad Noordvleugel.

Zoals eerder gesteld zal een ontwikkeling van Lelystad Airport als vrachtluchthaven de positie van de stad voor kansrijke tijdkritische economische activiteit uiteraard verder in de kaart spelen, maar zo’n rol van de luchthaven is daarvoor geen conditio

²⁵ Coe et al. (2008), *Global Production Networks: realizing the potential*

²⁶ Castelijn (2008), *Nederland toe aan grootschalig logistiek vastgoed*

²⁷ DTZ Zadelhof (2010), *Seinen op groen. De Nederlandse markt voor distributiecentra.*

sine qua non. Gelukkig maar, want zo'n toekomst voor de luchthaven staat bepaald niet vast²⁸. Als Lelystad Airport zich kan ontwikkelen zal een functie als overloopluchthaven voor vakantievuchten prioriteit krijgen. Goede bereikbaarheid van de nationale luchthaven is en blijft de essentiële factor voor de logistieke positie van Lelystad, naast de wegontsluiting en de beschikbare ruimte. Lelystad Airport kan wel een psychologische factor vormen, die niet moet worden onderschat.

Tenslotte maar niet ten minste geeft de stedelijke en regionale omgeving een groeiend aanbod van geschoolde vakmensen. Bedrijven baseren hun vestigingskeuze in toenemende mate op deze factor. In een vergrijzend Nederland blijft de beroepsbevolking van Flevoland de komende dertig jaar in ieder geval flink doorgroeien. Voor de economische ontwikkelingskansen in het algemeen is dit uiteindelijk wellicht de meest essentiële kwaliteit van standplaats Lelystad en Flevoland.

Kansen kunnen concreet worden benut met de ontwikkeling van het Omala areaal tussen de A6 en Lelystad Airport. De ontwikkeling van delen van dit uitgestrekte terrein zal wel op geavanceerde wijze moeten plaatsvinden, niet kavel voor kavel maar met een verzakelijkte aanpak waar gespecialiseerde ontwikkelaars nauw bij worden betrokken. Fasering is essentieel. De ontwikkeling zal zeker de eerstkomende jaren, waarin de A6 en N23 nog niet zijn opgewaarderd, alleen mondjesmaat op gang kunnen komen.

Een nog onderbenutte kans geeft het ondernemerschap in de eigen beroepsbevolking. Zoals gesteld kent de stad veel ZZP'ers maar nog weinig DGA's. De laatste groep is cruciaal voor de kweek van snelle groeiers van eigen bodem en voor lokale ondernemersnetwerken waarbinnen innovaties rondgaan en wereldmarktposities worden gecreëerd. De stad blijkt populair als woonstad voor technisch georiënteerde kenniswerkers. Landelijk gezien bevinden zich onder technische kenniswerkers veel DGA's van gazelle-ondernemingen²⁹, maar zoals gesteld is juist deze subgroep weer ondervertegenwoordigd in Lelystad. Het laatste hoofdstuk gaat nader in op de vraag hoe daar verandering in kan worden gebracht.

Kansen liggen tenslotte in hooggespecialiseerde, min of meer ambachtelijke activiteiten in de maritieme sfeer. De stad kan hier profiteren van een aantal gunstige voorwaarden voor netwerkvorming: de aanwezigheid van jachtbouw (waaronder de bouw van replica's), producenten van composietmaterialen, de vestiging van een maritieme opleiding van Hogeschool Windesheim en de maritieme toeristisch-recreatieve profilering van de kustzone.

²⁸ Heemskerk, L.C. et al. (2007), *Langere baan, meer werk? Toetsing van het rapport Regionaal-economische betekenis van Lelystad Airport*

²⁹ ACE (2009), *Entrepreneurship update, Waarom groeien sommige bedrijven sneller dan andere?*

Kapitaalintensieve industrie en logistiek

Rijp fruit voor Lelystad ligt reeds op korte termijn bij de meer kapitaalintensieve en havengerelateerde delen van industrieel-logistieke complexen. Voor deze groep is het nieuwe Flevokustterrein bedoeld. De kansen zijn groot maar verlangen gefaseerde ontwikkeling.

Het Flevokustterrein komt tegemoet aan een belangrijke trend. Ketens voor kapitaalintensieve productie en logistiek concentreren zich in assen die zeehavens en binnenhavens (*inland terminals*) verbinden met combinaties van weg- en railvervoer.³⁰ Deze ontwikkeling is vergevorderd in de as Rotterdam-Venlo. Het Amsterdamse havenbedrijf werkt aan de opening van een logistieke as richting Noord-Nederland en Noord-Duitsland. Er zijn meerdere voordelen. Logistieke ketens worden multimodaal en daardoor meer betrouwbaar en flexibel, en de haven krijgt met haar schaarse kadeterreinen expansiemogelijkheden elders. Het Flevokustterrein is wat betreft ligging, ontsluiting en omvang geknipt om samen met Meppel een *inland terminal* te vormen in een noordelijke logistieke as. Multimodale faciliteiten maken het terrein geschikt voor een breed activiteitenscala, van bouwtoelevering tot geavanceerde constructietechniek. Dit soort terreinen zijn schaars en de behoefte is groot. Desalniettemin is een gefaseerde ontwikkeling nodig gezien de vereiste voorinvesteringen en het weinig behulpzame Rijksbeleid. Het terrein kan op de Hanzelijn worden aangesloten, maar deze spoorverbinding en ook de verdere spoorverbinding naar Noord-Duitsland staan vooralsnog nog niet op de Rijkskaart voor het goederenvervoer.³¹ Lelystad zal samen met Amsterdam en Noordelijke logistieke centra als Meppel en Coevorden een alliantie kunnen vormen om de route nationaal te promoten en tot wasdom te laten komen. Voor de verdere weg- en spoorontsluiting richting Bremen en Hamburg is wel medewerking van de Duitse overheid nodig. Dit is een kwestie van de langere termijn.

Desalniettemin kunnen reeds op korte termijn kansen worden benut. Een kans ligt in de samenhang met het uitgestrekte grondbezit van de Universiteit Wageningen, aan de overzijde van de A6 ter hoogte van het Flevokustterrein. Dit voor proefgewassen bedoelde terrein krijgt een nevenfunctie als proeftuin voor windmolens, waarvoor internationale belangstelling bestaat. Combinatie met logistieke faciliteiten, constructiemogelijkheden en netwerkvorming met leveranciers van geavanceerde metaaltechniek en composietmaterialen, een sterke sector in Flevoland, geeft kans op een krachtige positie in de wereldmarkt voor windenergie, waarin jaarlijks € 50 miljard wordt geïnvesteerd³². Ook de maritieme constructiemarkt, waarin Nederland en ook Flevoland sterk zijn, is kansrijk.

³⁰ ABN-Amro / NEA (2009), *Nederlandse zeehavens, onderscheid door netwerkfocus*.

³¹ Prorail. (2007), *Netwerkanalyse spoor. Markt en capaciteitsanalyse van het spoorvervoer in Nederland*.

³² Bron: Bloomberg Energy Finance.

Kampen en Almere hebben ook ambities op het gebied van industrie, distributie en logistiek. Zeker gezien de geambieerde grootschalige ontwikkeling van het Omala-terrein kan mogelijk ongewenste concurrentie ontstaan. De vraagmarkt is kansrijk maar niet onuitputtelijk. Er zijn mogelijkheden voor synergie als in gemeentelijke samenwerking gewerkt wordt aan taakverdeling, acquisitie en ontwikkeling van infrastructuur. Zaak is dat investeerders allereerst voor Flevoland kiezen. Flevoland als geheel geeft ook de benodigde brede markt voor arbeid en toeleverende diensten. Lelystad profiteert meer van regionale samenwerking dan van concurrentie.

R&D en kennisdiensten

Weliswaar mist Lelystad de zakelijke dienstverlening als uitgesproken groeisector, maar zolang het stedelijke bedrijfsleven goed met diensten van elders wordt bediend en sterke sectoren in de stad profiteren van specialisatiemogelijkheden zijn er weinig vuiltjes aan de lucht. Voor hooggespecialiseerde kennisdiensten en R&D activiteiten, die werken in bredere netwerken op nationaal en internationaal niveau ligt de zaak anders. Lelystad is voor deze activiteiten gezien de opwaardering van haar beroepsbevolking mogelijk interessant, maar dit voordeel is niet doorslaggevend. Er is meer nodig.

Hooggespecialiseerde kennisdiensten en R&D komen ruimtelijk geclusterd voor waarbij vliegwieleffecten werken vanuit universiteiten, grote laboratoria en belangrijke afnemers van kennis. Met het oog op clustereffecten trachten lokale overheden met concepten als *science parks*, *valleys* en campussen een hoogwaardige kenniseconomie aan boord te krijgen. Het effect van lokaal beleid moet niet worden overschat. Kenniscommercialisatie en clustervorming zijn vooral organische processen die zich beperkt laten sturen³³. Een *science park* kan trends accommoderen maar komt niet tot wasdom komen zonder voedingsbodem en vliegwiel. Wel werkt doelgerichte samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden (in zogenaamde *triple helix* verband) stimulerend³⁴. Van het lokaal bestuur vraagt dit in ieder geval aansluiting bij beleid en ontwikkelingen op regionaal-provinciaal en nationaal niveau.

Dat Lelystad geen uitgesproken vliegwielprofiel heeft voor de kenniseconomie laat niet onverlet dat er specifieke kansen liggen. Een voedingsbodem voor kenniscommercialisatie in Lelystad is het landbouwkundig en veterinaire onderzoekscomplex van de WUR. In het beoogde biosciencepark zit nog niet veel schot, omdat het WUR-complex vooralsnog een beperkte massa kent in vergelijking met grote biotechnologische centra als Leiden, Groningen en Enschede. Ook voert de WUR geen uitgesproken krachtig spin-off beleid. Een belangrijke spin-off is

³³ Raspe & van Oort (2007), *Ruimtelijk economisch beleid in de kenniseconomie*

³⁴ Leydesdorff & Zawdie (2010), *The triple helix perspective on innovation systems*.

bovendien onlangs uit de stad vertrokken. Desalniettemin liggen er op specifieke terreinen, waaronder met name het onderzoek van (dier-)ziekten dat op basis van een unieke vergunning in Lelystad plaats kan vinden, goede kansen voor commercialisatie waarbij mogelijk grote buitenlandse investeerders in beeld komen. Ook vanuit andere hoeken kunnen interessante ontwikkelingen opdoemen, waarbij de combinatie van een goede logistieke positie en veel beschikbare ruimte op de Flevokust- en Omala-terreinen goed van pas komt. Een voorbeeld is het proefpark voor windmolens dat interesse ondervindt vanuit de Europese energiesector. Kansen dienen zich ook aan in composieten en nieuwe technieken voor metaalhechting. Lelystad heeft tenslotte op het commercieel interessante terrein van waterbeheersing onderzoeksfaciliteiten in huis. Deze hebben vooralsnog een deels gesloten karakter, maar dat kan veranderen.

Lelystad zal de benutting van de kansen niet kunnen afdwingen, De stad zal ontwikkelingen die zich aandienen in ieder geval tijdig moeten accommoderen. Daarenboven kan de stad zich actief bewegen in het verband van de *Economic Development Board* van de Metropoolregio Amsterdam en nauw samenwerken met de op het gebied van kenniscommercialisatie actieve provincie Flevoland. Bij dit alles zal slim kunnen worden ingespeeld op de prioriteiten die het Rijk op het vlak van kenniscommercialisatie kiest.

5. Kansen voor gespecialiseerde consumentendiensten

Zoals eerder gesteld zal Lelystad zich ook op het gebied van consumentendiensten moeten profileren in een brede, landsdelige en nationale markt. Met name de markten voor toeristisch-recreatieve beleving, *wellness* en gezondheid nemen structureel toe, maar binnen die markt doen zich snelle verschuivingen voor vanwege demografische ontwikkelingen en veranderende consumentenvoorkeuren^{35 36}. Daarop in te spelen vergt scherp ondernemerschap.

Binnen Lelystad is Batavia Stad is een pionier die vooralsnog tamelijk alleen staat. Er zijn marktkansen voor een scala aan aanvullende gespecialiseerde diensten en attracties. Benutting daarvan verlangt een goed gekozen en gedifferentieerde aanpak waarbij altijd enig risico meespeelt. De kwaliteit van de publieke ruimte, en dus het overheidsbeleid, speelt een geprononceerde rol.

Zoals geldt voor industrie en distributie is beschikbare ruimte tot op heden een onderscheidende factor bij de ontwikkeling van gespecialiseerde consumentendiensten in Lelystad. Beschikbare ruimte voor activiteiten en parkeren blijft ook voor de toekomst van groot belang maar is onvoldoende om de gewenste verbreding en opwaardering van consumentendiensten in Lelystad op gang te brengen. Er zullen andere onderscheidende factoren in het spel moeten worden gebracht. Opwaardering en aanbodverbreding zijn niet alleen economisch maar ook maatschappelijk gewenst en kansrijk. Een kwalitatief goed en breed aanbod van gespecialiseerde consumentendiensten bedient tevens bestaande bewoners en versterkt de aantrekkingskracht van de stad op kenniswerkers en hoogwaardige bedrijvigheid.

Een belangrijke en opkomende factor voor het aantrekken, opwaarderen en verbreden van consumentendiensten is synergie, die zowel op lokale als stedelijke schaal kan ontstaan. De meest kansrijke sectoren en locaties voor synergie zijn de toeristisch-recreatieve complexen in de kustzone en de Hollandse Hout. Deze staan hier centraal.

Synergie in de kustzone

De kustzone is sinds jaar en dag onderwerp van gebiedsontwikkeling en planvorming. De volop aanwezige ontwikkelingsruimte en redelijk goede ontsluiting gaf een basis voor het succes van *factory outlet* Batavia Stad en de tot voor kort succesvolle ontwikkeling van wonen aan het water en voorzieningen voor waterrecreatie. De

³⁵ Rabobank Nederland (2008), *Rabobank cijfers en trends. Thema: ondernemen in een zilveren samenleving*.

³⁶ Shaw & Williams (2004), *Tourism and tourism spaces*.

woningbouw en de verdere ontwikkeling van voorzieningen, waaronder horeca en waterrecreatie, staan momenteel in de wachtstand vanwege de krachtige conjunctuurdip. Er is echter geen reden te veronderstellen dat de vraagmarkt niet meer aantrekt. Recreatief winkelen, wonen in een sfeervolle omgeving en recreatie en leisure vormen op langere termijn structurele groeimarkten maar zijn wel zeer conjunctuurgevoelig. Zodra de conjunctuur op stoom komt trekken vraagmarkten aan, maar dat wil niet zeggen dat de kustzone daarmee de volle wind in de zeilen krijgt. De potentie van de kustzone wordt onderbenut.

De onderbenutting toonde zich reeds in de afgelopen periode van hoogconjunctuur. Nadrukkelijke uitzondering op het beeld is de *factory outlet*, die onstuimig is gegroeid en op zichzelf ook uitstekende toekomstkansen heeft. Los van *outlet*bezoekers is de groei van het aantal dagrecreanten, overnachtende recreanten en vaste ligplaatsen in Lelystad lager dan geldt voor de provincie als geheel. Het bezoek aan het Nieuw Land Erfgoed Centrum en het VOC Schip Batavia, de twee culturele attracties in de zone, vertoont al sinds medio jaren '90 een dalende lijn³⁷. Het inspirerende ontwikkelingsplan van Ashok Bhalotra is in de ijskast gezet³⁸. De kustzone verkeert derhalve in het vagevuur. Stad, provincie en metropoolregio dreigen kansen voor toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht en werkgelegenheid te missen.

De zwakte van de kustzone ligt in een gebrekkig verblijfsklimaat, en te grove stedenbouwkundige korrel en gebrekkige synergie tussen de verschillende attracties en kwaliteiten. Afstanden tussen zwaartepunten voor waterrecreatie en het centrum voor culturele en commerciële attracties zijn moeilijk beloopbaar. Routes zijn onbeschermd en missen duidelijke bronpunten en zwerfzones, kenmerkende eigenschappen van succesvolle toeristisch-recreatieve gebieden. Het kerngebied tussen Batavia Haven en Stad kent gaten en mist de geborgenheid die toerist en recreant aanspreken. Daardoor wordt er weinig 'gezworven' door het gebied en komt combinatiebezoek weinig voor. Dat de verschillende attracties zich op verschillende doelgroepen richten is op zichzelf een kracht, maar door het gebrek aan combinatiebezoek komt weinig synergie tot stand en wordt de consument niet verleid tot langer verblijf en meer uitgaven. Daardoor kan ook de diversiteit in het gebied moeilijk toenemen, krijgen horeca en kleinschalige diensten weinig kans om de gewenste intimiteit en verblijfskwaliteit te kunnen leveren en komt de benodigde spreiding over dag en avond, seizoenen en weersituaties moeilijk tot stand. Hier wreekt zich dat te zeer op beschikbare (reserverings-)ruimte en schaal is ontwikkeld en te weinig op verblijfskwaliteit.

Desalniettemin liggen er kansen, juist omdat het gebied verdere ontwikkeling toelaat. Het antwoord ligt op korte termijn niet zozeer in ruimtelijke opschaling, zoals voorzien in het plan-Bhalotra, maar vooral in lokale acupunctuur en chirurgische

³⁷ Bron: Databestanden gemeente Lelystad

³⁸ Kuiper compagnons (2009), *Kustvisie Lelystad, het boetseren van landschap & water*.

ingrepen. Twee ingrepen lijken essentieel. Ten eerste zal het gebied tussen Batavia Stad en Haven intimiteit moeten krijgen. De huidige reserveringen voor grootschalige nieuwe attracties moeten worden ingezet voor kleinschalige retail en diensten, opdat de stedelijke intimiteit ontstaat die de binnen- en buitenlandse recreant verwacht in een historische Nederlandse kustplaats, maar dan in een 21^e eeuwse jas. Ten tweede zal Batavia Haven veel meer plaats moeten kunnen bieden voor aanmerende passanten. Lelystad weet haar aandeel in de passantenmarkt weliswaar iets te vergroten, maar de potentie is veel groter dan de feitelijke benutting³⁹. Men moet in het centrum van de zone, waar attracties en horeca zich concentreren, kunnen aanmeren en overnachten, op de boot of in een aantrekkelijk hotel.

Als de kustzone een breder activiteitenpalet krijgt kan ook de synergie met een andere, potentiële magneet voor gespecialiseerde consumentendiensten, het Bovenwater en de Hollandse hout, toenemen. Aldus wordt de stad als geheel meer interessant voor meerdaags toerisme en kan een kwaliteitsspiraal op gang komen.

Synergie in de Hollandse Hout

Ook de toeristisch-recreatieve potentie van de Oostvaardersplassen is groot en onderbenut. Het wilde natuurgebied laat vanzelfsprekend geen ontwikkeling toe, maar de aangrenzende Hollandse Hout kan goed worden benut voor toeristisch-recreatieve doeleinden. De gebiedsvisie van Lelystad voor de Hout geeft de ruimte, waarbij is gedacht aan eenvoudige recreatieve functies. Er zit echter meer in het vat.

De Oostvaardersplassen, waar de Hollandse Hout aan grenst en ook toegang toe geeft, geven een decor en belevingswaarde die reguliere bosrecreatie verre overstijgen. De plassen vormen een potentiële magneet voor de internationale markt. De benodigde ontwikkeling gaat niet ten koste van natuurwaarden maar versterkt deze. Hoogwaardig natuurtoerisme en attracties die ecologisch verantwoord zijn ingebed in een wilde of parkachtige natuurlijke omgeving heugen zich in toenemende internationale belangstelling. Lelystad zal bij een dergelijke ontwikkeling profiteren van haar ligging in de metropoolregio Amsterdam. Natuurbeleving en gerelateerde attracties vormen dan onderdeel van het diverse regionale palet aan attracties dat buitenlandse bezoekers aan de metropoolregio kunnen 'doen'. De gehele metropoolregio profiteert, omdat het aldus verbrede regionale aanbod nieuwe markten aanboort en toeristen verleidt tot langer verblijf in de regio. Daarnaast kan de specifieke, hoogwaardige markt voor liefhebbers van wilde natuur, waaronder de vogelaargemeenschap, worden aangeboord met een uitgelezen *nature resort*. De markt hiervoor is mondiaal. Tenslotte biedt de markt voor *wellness*, gezondheid en natuurproducten ontwikkelingskansen indien de psychologische relatie met de ongereptheid van de Oostvaardersplassen wordt gelegd.

³⁹ Provincie Flevoland (2002-2010), *Monitor toerisme en recreatie, diverse jaargangen*.

Een dergelijke op hoogwaardige en natuurgerichte consumentendiensten gerichte ontwikkeling staat noch met natuurwaarden noch met reguliere bos- en waterrecreatie op gespannen voet. Integendeel. Bijkomend voordeel van zo'n invulling is dat synergie met de kustzone wordt gecreëerd. Aanvulling van het maritieme en stedelijke leisure- en evenementenpalet aan de kust met een natuurgericht leisure- en belevingspalet in de Hollandse Hout versterkt het draagvlak voor meerdaags verblijf, waardoor de broodnodige versterking van overnachtingsfaciliteiten en horeca in Lelystad meer kans krijgt. Dit geeft weer mogelijkheden voor congresfaciliteiten en genereert ook spin-off naar het winkel- en voorzieningenapparaat in het Stadshart. De hier beoogde natuurgerichte consumentenmarkt betreft voornamelijk hoogopgeleide consumenten in de hogere inkomenscategorieën. Spin-off van deze markt naar de kustzone geeft draagvlak voor precies die consumentendiensten waar de kustzone het meest van zal profiteren: kleinschalige ambachtelijke winkeltjes, aantrekkelijke horeca en andere activiteiten die broodnodige gezelligheid in het gebied brengen. Daar profiteert vervolgens weer de lokale markt voor appartementen van. Aldus komt een opwaartse spiraal op gang waar uiteindelijk een groot deel van de stad van zal profiteren.

6. Uitdagingen voor ontwikkeling

Rode draad in de onderhavige economische visie is de kanteling van die Lelystad doormaakt van de oorspronkelijke, door planologen bedachte centrumstad binnen de hiërarchische nederzettingenstructuur van de Flevopolders naar een stad van functionele specialisaties binnen het uitgestrekte stedelijke netwerk tussen Amsterdam en Zwolle. Die kanteling stelt de stad voor grote opgaven, waarbij fysieke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen nauw zij verweven.

Hiervoor zijn voor kansrijke economische sectoren toekomstperspectieven geschetst. Die passen in een integrale visie voor de stad, nadrukkelijk in samenhang met haar omgeving. In dit afsluitende hoofdstuk worden overwegingen voor een integrale visie aangedragen. Kern is de verweving tussen fysieke, demografische en economische ontwikkeling en de samenhang van ontwikkelingsgebieden in en buiten de stad.

Beroepsbevolking als economisch vliegwiel

De omvang en kwaliteit van de beroepsbevolking en het ondernemerschap worden steeds meer bepalend voor economische ontwikkeling. Kennisintensivering en de door vergrijzing toenemende arbeidsschaarste voeden deze trend. De wisselwerking tussen arbeidsmarkt en economie speelt vooral op regionaal niveau, want arbeidsmarkten strekken zich regionaal uit. Toenemende pendel zorgt dat de relatie tussen arbeidsaanbod en economie op stedelijk niveau juist lossert. Voor werkgevers in Lelystad is deze ontwikkeling niet ongunstig; zij profiteren van de groei van de beroepsbevolking in Flevoland als geheel. Wat wel vooral op stedelijk niveau speelt is de relatie tussen ondernemerschap en de economie. Ondernemers kiezen de pek voor hun onderneming liefst dicht bij huis. Ondernemende kwaliteiten in de stedelijke beroepsbevolking en aantrekkingskracht op ondernemende mensen zijn daarom vliegwiel voor stedelijke economische ontwikkeling.

Lelystad kent weliswaar veel starters en ZZP'ers maar vooralsnog nog niet veel doorgroeende ondernemers die wonen en werken in de stad. Dat kan echter veranderen. De stad blijkt aantrekkelijk voor vakspecialisten, veelal met een technische achtergrond, die een groene woonomgeving, betaalbare en ruime gezinswoningen en goede autobereikbaarheid prefereren boven een appartement in de grote stad. Deze groep is bij uitstek een bron voor groeiachtige nieuwe ondernemingen. Lelystad biedt voor die groep ondernemers zowel een woonklimaat met hoge recreatieve waarde als ruime mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling. Zo'n combinatie is schaars in grote delen van het land. We mogen daarom verwachten dat het doorgroeïend ondernemerschap onder gevestigde en nieuwe Lelystedelingen zal toenemen.

Die toename kan een handje worden geholpen met specifiek doelgroepenbeleid bij stedelijke (her-)ontwikkeling. Ruime grondgebonden woningen in een groene en blauwe omgeving met recreatiemogelijkheden onder handbereik passen beter bij zo'n beleid dan stadsappartementen. Vooral de groene en blauwe zoom die de stad omringt is daarbij belangrijk. De zoom, met haar vele mogelijkheden voor recreatie en sport, biedt aantrekkelijke milieu's voor zowel de goed geschoolde middenklasse als voor succesvolle ondernemers (de eerder genoemde DGA's) die een villa met mogelijkheden voor golf of een ligplaats zoeken. Uiteraard moet bij woningontwikkeling in deze richting, zeker in de huidige tijd, het risico worden geminimaliseerd. Organische, goed faseerbare ontwikkeling past beter dan het in één keer neerzetten van nieuwe woonwijken. Tenslotte zal de goede autobereikbaarheid van woonwijken, recreatieve voorzieningen en het Stadshart moeten worden gekoesterd.

Naast vergroting van de aantrekkingskracht op goed opgeleide en ondernemende nieuwkomers is en blijft uiteraard een krachtige inzet op scholingsmogelijkheden voor de bestaande jeugd en beroepsbevolking noodzakelijk. De vestiging van gespecialiseerde opleidingen van Hogeschool Windesheim in Lelystad is een belangrijke stap in dit kader. Zeker zullen alle mogelijkheden voor nieuwe opleidingsfaciliteiten optimaal moeten worden benut, maar Lelystad is en blijft te klein voor een compleet opleidingsaanbod op HBO niveau. De stad steunt daarom sterk op de ontwikkeling van het hoger onderwijs in Almere, dat wel voldoende draagvlak biedt voor breed hoger onderwijs. Essentieel in dit kader is een hoogfrequente spoorverbinding tussen de (opleidingsfaciliteiten in) beide steden.

Lelystad Airport als economisch vliegwiel

Lelystad Airport zorgt momenteel voor circa 200 directe banen. De luchthaven heeft vooral betekenis voor recreatieve luchtvaart en vlieg instructie, en sinds kort ook voor vliegtuigonderhoud. Haar betekenis kan in de komende jaren zeer aanzienlijk toenemen, afhankelijk van de algemene ontwikkeling van de luchtvaart en de noodzaak voor overloop vanuit Schiphol. Door de benodigde verlenging van de landingsbaan en de aanleg van faciliteiten voor de verkeersleiding, afhandeling en voor- en natransport zal een groei in fasen verlopen.

In een eerste groeifase kan de landingsbaan worden verlengd naar 1.600 meter zodat de luchthaven aantrekkelijker wordt voor vliegtuigonderhoud en ongeregeld zakelijk verkeer. Indien een volledige verkeersleiding wordt ingevoerd kan Lelystad Airport in deze fase gebruikt worden voor lijndiensten op Europese bestemmingen, met kleinere toestellen. Het vliegveld kan dan doorgroeien naar ca. 40.000 vliegbewegingen.

In een tweede fase kan het vliegveld uiteindelijk doorgroeien naar ca. 90.000 vliegbewegingen, waarvan zeker 5.000 bewegingen met grotere toestellen zoals de Airbus A320. Dit vereist verdere verlenging van de baan tot tenminste 2.100 meter. Om tot een volwaardige overloopfunctie voor Schiphol te geraken zal Lelystad

Airport daarnaast ook met een frequente en hoogwaardige OV-verbinding moeten worden aangetakt op de Hanzelijn, via het bestaande NS station of een nieuw te ontwikkelen station ten zuiden van de stad.

Zo'n groeipad voor de luchthaven geeft meer dan evenredige groei van de werkgelegenheid in Lelystad en Flevoland. Een deel daarvan betreft activiteiten die zich, aangetrokken door de lagere kosten van luchtvaartfaciliteiten en grond in Lelystad, verplaatsen vanuit Schiphol. Daarnaast treedt echter ook aanzienlijke *netto* banengroei op voor de metropoolregio en het land als geheel. In de eerste groeifase van LelystadAirport wordt de regio (nog) meer interessant voor internationale dienstverleners voor de luchtvaart, waaronder onderhoud, reparatie en instructie. Verhuur van en taxiconcepten voor kleine zakenjets kunnen een vlucht nemen. De directe omgeving van de luchthaven (Omala-terreinen) wordt aantrekkelijk voor internationaal opererende bedrijven die regelmatig kleine jets gebruiken voor zaken en speciale transporten. De met dit alles gemoeide, maar lastig te voorspellen, werkgelegenheid komt bovenop de ca. 500 banen die een beperkte groei van de passagiersfunctie in deze fase met zich meebrengt.

In de tweede groeifase krijgt de luchthaven een volwaardige functie voor passagiersverkeer, waarbij als vuistregel geldt dat een miljoen passagiersbewegingen direct ca. 800 banen oproept. Doorgroei naar uiteindelijk 4 miljoen passagiers zal derhalve ruim 3.000 banen met zich meebrengen, vooral in de sfeer van afhandeling, catering en andere diensten. Hierbij is de mogelijke doorgroei van werkgelegenheid tengevolge van een zakelijke en facilitaire functie van de luchthaven niet meegeteld.

Het vliegwieleffect van een volgroeide luchthaven reikt verder. De voor een significante overloopfunctie benodigde verbetering in bereikbaarheid, waaronder hoogwaardig lokaal OV en een hoogfrequente dienstregeling op de Hanzelijn, geeft in combinatie met ontwikkeling van omliggende faciliteiten, waaronder de Omala-terreinen en attracties zoals Aviodrome, een flinke impuls aan de algemene economische aantrekkingskracht van Lelystad en Flevoland. Door de luchthavenontwikkeling ruimtelijk in te bedden in het hieronder uitgewerkte zoneringsprincipe (zie kaart 4) kunnen mogelijkheden voor synergie in dit opzicht worden geoptimaliseerd.

Uiteraard hangt één en ander af van de algemene ontwikkeling van de luchtvaart en de positie van Schiphol, als mainport en als aandeelhouder, operator en investeerder in Lelystad Airport. De luchtvaartontwikkeling is op korte termijn onvoorspelbaar. Op langere termijn bezien is structurele doorgroei echter zeker. De ontwikkeling van een regionaal (metropolitaans) luchthavensysteem in de as tussen Schiphol en Lelystad is daarom onontkoombaar om de positie van de regio als *Global Gateway* veilig te stellen. Dit hoeft niet ten koste te gaan van het succesvolle *one airport* concept van Schiphol. Integendeel, Lelystad geeft Schiphol letterlijk lucht voor verdere efficiencyverbetering. Goede integrale ontwikkelingsplanning voor de gehele as is

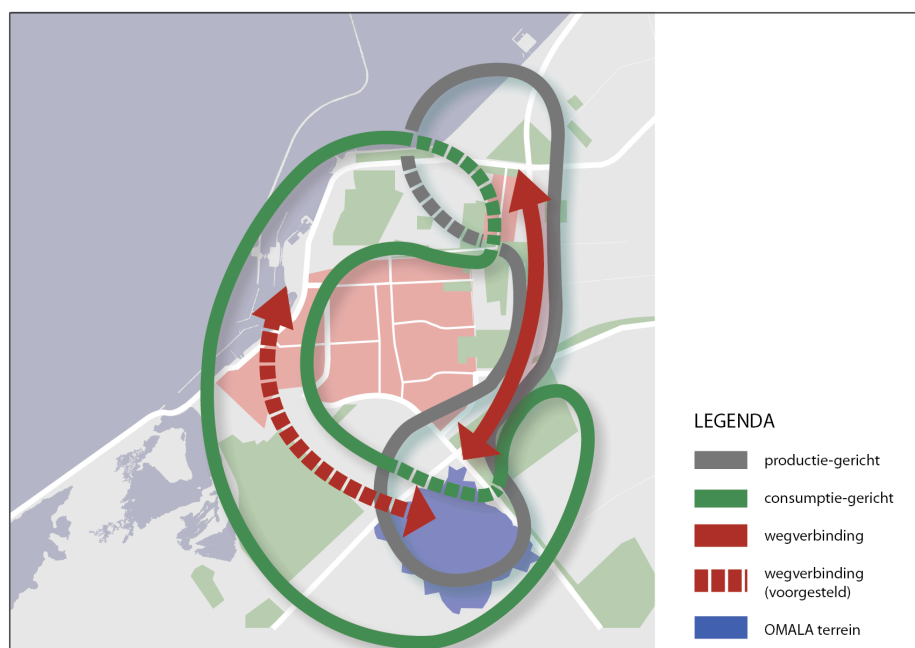
noodzakelijk opdat aan de ontwikkelingsvraag, wanneer die zich concreet voordoet, op de meest verantwoorde wijze snel tegemoet kan worden gekomen.

Synergie tussen consumptiemilieus

De blauwgroene zoom van Lelystad is bij uitstek een ontwikkelingsmilieu voor bestaande en nieuwe attracties en gespecialiseerde consumentendiensten, waaronder leisure en wellness. Lelystad heeft kansen op en ook veel baat bij, nadrukkelijk synergetische, uitbreiding van het aanbod van attracties. De voordelen van synergetische uitbreiding zijn legio. Combinatie van attracties zorgt voor extra marktpotentieel en langer verblijf van bezoekers, hetgeen weer mogelijkheden geeft voor verdere aanboddiversificatie.⁴⁰ Naast grootschalige attracties ontstaat draagvlak voor kleinschalige activiteiten die veel bijdragen aan de verblijfskwaliteit. De betreffende activiteiten zijn arbeidsintensief en leveren veel werkgelegenheid. Ze vormen tenslotte maar niet tenminste een hoeksteen voor een aantrekkelijk woonklimaat en geven een goede naamsbekendheid en imago voor de stad als geheel.

Om naast lokale synergie, zoals rond Batavia Haven en Stad, ook op stedelijk niveau synergie te verkrijgen kunnen nu nog losse delen van de stadszoom aaneen worden geregen tot een attractiezone die zich uitstrekt van de luchthaven en Natuurpark Lelystad, via de Hollandse Hout en Warande, tot en met de kustzone (zie kaart 4).

Kaart 4. Zoomontwikkeling voor consumptiemilieus en productiemilieus in Lelystad



⁴⁰ Stam, E. (2007), *Why Butterflies don't leave, locational behavior of entrepreneurial firms.*

De in kaart 4 aangegeven halve cirkel van groene en blauwe milieu's ligt markttechnisch gunstig, gericht naar de Metropoolregio Amsterdam als het belangrijkste brongebied voor consumenten, recreanten en toeristen. De zoom sluit aan op drie onderbenutte *assets* van Lelystad: het IJssel- en Markermeer, de wilde natuur van de Oostvaardersplassen en Lelystad Airport. Daarenboven biedt de zoom voor Nederlandse begrippen veel ontwikkelingsruimte. In het land met een hoge dichtheid aan beschermde landschappen is dat een groot voordeel. Door de ruimte zijn er volop mogelijkheden om groene en rode kwaliteit in de publieke ruimte mede te bekostigen door woningbouw en andere private ontwikkeling. De ruimte geeft ook mogelijkheden om de zoom beter in- en extern te ontsluiten en daarmee mooie routes, eenheid en leidende identiteit te creëren. Door zo'n betere ontsluiting wordt tevens de kustzone als belangrijkste publiekstrekker beter bereikbaar vanuit de metropoolregio, waarbij bezoekers onderweg op ideeën worden gebracht voor herhaalbezoek of langer verblijf. Aldus ontstaan meekoppelingen en synergie.

De hier beoogde zoomontwikkeling wordt ter hoogte van de A6 doorsneden door de bedrijventerreinen Flevopoort en Larserpoort. Op termijn is ten oosten en zuiden van de Larserpoort verdergaande economische ontwikkeling voorzien op de deels luchtvaartgerelateerde Omala-terreinen, zoals aangegeven in kaart 4. De ontwikkeling op de nieuwe terreinen moet duurzaamheid uitstralen, mede door aandacht aan *landscaping*. Door de nieuwe bedrijfsterreinen te verweven met de hier beoogde toeristisch-recreatieve zoom kunnen verschillende vliegen in één klap worden geslagen. Een afslag van de A6 ten zuiden van de Larserknoop kan een nieuwe route ontsluiten die het vliegveld, via een groene scheg door de Omala-terreinen, verbindt met de Hollandse Hout (en Oostvaardersplassen), de Warande en jachthaven het Bovenwater en uiteindelijk Batavia Haven. Zo'n nieuwe route geeft een attractieve ringontsluiting van zowel economische als recreatieve functies die de huidige stadsroutes ontlast.

De geschetste ontwikkeling kan goed meekoppelen met een ontwikkeling van Lelystad Airport. Indien de luchthaven kan groeien zal aan de landzijdige ontsluiting moeten worden gewerkt. Die ontsluiting is niet alleen relevant voor luchtreizigers maar ook voor bezoekers van het Aviodrome en andere attracties die zich in het gebied kunnen ontplooiën. De luchthaven zal in ieder geval verbonden moeten worden met de Hanzelijn. Sommigen denken daarbij aan een aansluiting via een hoogwaardige busverbinding met een nieuw NS station ter hoogte van de nieuwbouwwijk Warande⁴¹. Bijkomend voordeel is dat een toeristische zoomontwikkeling dan ook door hoogwaardig openbaar vervoer wordt ontsloten, waarbij de verbinding kan doorlopen naar de kustzone. Anderzijds gaat zo'n routing mogelijk ten koste van kansen voor het Stadshart. Gezien het profijt dat Lelystad en

⁴¹ Gemeente Lelystad (2010), *Nota Mobiliteit Lelystad, reizen over nationale en regionale netwerken. Achtergronddocument.*

haar Stadshart kunnen trekken als Intercityhalte op de Hanzelijn en het belang van die halte voor de luchthaven ligt een directe OV-verbinding tussen luchthaven en het Stadshart eerder voor de hand. Een hoogwaardige OV-ontsluiting van de hier beoogde zoomontwikkeling is ook niet noodzakelijk. De auto blijft het primaire vervoermiddel voor de consument van attracties, sportfaciliteiten en wellness.

Synergie tussen productiemilieus

Als contramal van de hier beoogde toeristisch-recreatieve zoomontwikkeling kan ten noorden en oosten van de stad een zoom van functioneel en logistiek samenhangende productiemilieus worden ontwikkeld, met het Flevokustterrein als startpunt en de luchthaven als sluitstuk. Bij de luchthaven vallen de consumentgerichte en producentgerichte zoomontwikkeling samen, wat logisch is indien de luchthaven een functie kan vervullen voor zowel passagiers als vracht.

De kern van de hier beoogde samenhang en synergie tussen productiemilieus in de zoom tussen Flevokustterrein en luchthaven annex Omala-terreinen is enerzijds een divers aanbod van milieu's en anderzijds multimodale ontsluiting en gemeenschappelijke faciliteiten. Zo zijn de eerder geschetste kansen voor het Flevokustterrein niet alleen gebaseerd op de toekomstige behoefte aan watergebonden terreinen voor industrie en logistiek maar ook op mogelijke synergie met aangrenzende gebieden. Deze gebieden zijn geschikt voor innovatie en opschaling van productie op, onder andere, het gebied van energie en biosciences. De groene inbedding van de gebieden in recreatieparken geeft ze extra vestigingskwaliteit. Ook het bestaande industrieterrein Oostervaart profiteert van een integrale productieve zoomontwikkeling, zeker indien de Hanzelijn een goederenterminal krijgt ter hoogte van Oostervaart en het Flevokustterrein. De verbetering van de N23 geeft het gebied verder wind in de zeilen. Economische synergie in dit noordoostelijke kwadrant van Lelystad, in een brede cirkel rond de aansluiting tussen de A6 en de N23, ligt voor de hand als kan worden geprofiteerd van gemeenschappelijke voorzieningen zoals een multimodale Hanzelijnterminal. Synergie tussen dit noordoostelijke kwadrant en de terreinen rond de luchthaven is wat meer toekomstmuziek, omdat daartoe de luchthaven een significante functie voor vrachtvervoer moet kunnen krijgen. Of dit markttechnisch en vooral politiek haalbaar is blijft vooralsnog een vraag.

Tot slot: ontwikkelingstraject en keuzes

Een gelijktijdige beleidsmatige aanpak van de (vele!) ontwikkelingsmogelijkheden die in dit rapport de revue zijn gepasseerd is voor een middelgrote stad als Lelystad ondoenlijk vanwege de gevraagde investeringen en het marktrisico. Lelystad heeft reeds verschillende projecten lopen die nog jaren voortduren, zoals de herstructurering van het Stadshart. Met die ontwikkeling, en ook de ontwikkeling van

de Omala-terreinen heeft de stad al veel financiële ijzers in het vuur liggen. De financiële armslag en weerbaarheid van de stad kent grenzen; nieuwe publieke investeringen zijn op kortere termijn nauwelijks aan de orde. De hier geschetste perspectieven vragen daar echter ook niet om, wellicht met uitzondering van de aanzet voor ontwikkeling van het Flevokustterrein.

Gelijktijdige benutting van de in dit rapport geschetste kansen is om verschillende redenen niet aan de orde. Allereerst strekken de hier geschetste perspectieven zich uit over een termijn van twintig tot veertig jaar of langer. De start van ontwikkeling hangt bij bijvoorbeeld de luchthaven af van omstandigheden die mede door derden, waaronder het Rijk en de NV Luchthaven Schiphol, worden gecreëerd. Daar kan tijd over heen gaan. Private initiatieven en investeerders spelen in ieder geval een hoofdrol, hetgeen niet onverlet laat dat met name de verbindingen forse publieke voorinvesteringen vergen. Voorlopig kan Lelystad inzetten op organische ontwikkeling die meebeweegt met de conjunctuur en marktperspectieven. Zowel in de consumptieve sfeer (kustzone, Hollandse Hout en Warande, omgeving vliegveld) als in de productieve sfeer (Flevokustterrein en aansluitende gebieden, OMA LA terreinen) kan op de kortere termijn met kleinere ontwikkelingen worden gestart die slechts beperkte publieke voorinvesteringen vergen. Uiteraard zullen daarbij keuzes moeten worden gemaakt, waarbij in het hier geschetste perspectief de verdere ontwikkeling rond Batavia Haven en Stad en het Flevokustterrein prioriteit zouden kunnen krijgen. In tweede instantie, met name wanneer de ontwikkeling van de luchthaven en de Omala-terreinen een zekere vlucht kan nemen, zal Lelystad haar zinnen kunnen zetten op verbetering van de verbinding tussen dit gebied en de kustzone.

Ontwikkeling is niet alleen een kwestie van investeren maar ook en vooral van planologisch reserveren, waarbij een ontwikkeling snel kan worden opgestart zodra zich concrete marktkansen voordoen. Juist dit planologisch reserveren vergt een meer integrale toekomstvisie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad en de regio, zodat goed kan worden gefaseerd en ontwikkelingen gaandeweg in breder en synergetisch verband worden gebracht. Op termijn kunnen reserveringen altijd worden geschrapt of anders ingevuld dan oorspronkelijk bedoeld. Omstandigheden veranderen immers en zijn niet altijd te voorzien. Een goede integrale visie blijft voldoende globaal en geeft ruimte voor dergelijke flexibiliteit. De tijd is rijp om zo'n visie op te stellen. Lelystad zal daar niet lang mee moeten wachten.

Bronnen

ABN-Amro / NEA (2009), Nederlandse zeehavens, onderscheid door netwerkfocus. [online], Downloadbaar op: <http://www.nea.nl/index.cfm/16,1027,c.html/Nederlandse%20zeehavens.pdf>. Laatst bezocht: 16 mei 2011.

ACE (2009), *Entrepreneurship update, Waarom groeien sommige bedrijven sneller dan andere?* Amsterdam: Amsterdam center for entrepreneurship. [Online] Downloadbaar op: <http://www.case-amsterdam.nl/uploads/File/Update%20Snelle%20Groeiers.pdf>. Laatst bezocht: 13 mei 2011.

Buck Consultants International (2005), *Regionaal-economische betekenis Lelystad airport*. Nijmegen: Buck consultants International.

Bückman, E. et al.(2010) *Landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens*. Rotterdam: ECORYS.

Castelijm, D. (2008), Nederland toe aan grootschalig logistiek vastgoed. In: *Supply chain magazine*. Vol.5. pp. 30-31.

Coe, N.M. (2008), Global production networks: realizing the potential. In: *Journal of economic geography*. Vol.8, no.3, pp. 271-295.

Diepen, A.M.L. van & S. Musterd. (2009), Lifestyles and the city, connecting daily life to urbanity. In: *Journal of housing and the built environment*. Vol. 24, no.3, pp. 331-345.

Dinteren, J. van et al. (2008), *De Hanzelijn, van missing link naar verbonden regio!*. Nijmegen: Royal Haskoning Ruimtelijke ontwikkeling.

DTZ Zadelhof (2010), *Seinen op groen. de Nederlandse markt voor distributiecentra*. Amsterdam: DTZ Zadelhof., afdeling research.

Eck, J.R. van et al. (2006), *Vele steden maken nog geen Randstad*. Den Haag: Ruimtelijk planbureau.

ECORYS Nederland & Grontmij Nederland (2008), *MKBA N23 Alkmaar-Zwolle*. Rotterdam: ECORYS

Engelsdorp Gastelaars, R. van & D. Hamers (2006), *De nieuwe stad. stedelijke centra als brandpunten van interactie*. Den Haag: Ruimtelijk planbureau.

Francke, J. et al. (2007) *Marktontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor 1995-2020*. Den Haag: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid.

Gemeente Amsterdam (2011), *Structuurvisie Amsterdam 2040*. [Online] Downloadbaar op: http://www.dro.amsterdam.nl/publish/pages/129058/structuurvisie_def_maart2011_web.pdf Laatst bezocht: 16 mei 2011.

Gemeente Lelystad, economische zaken (2003) *Naar een sterke economie in Lelystad. Visie op werken*. [Online] Downloadbaar op: http://www.lelystad.nl/nl/Documenten/Documenten-Gemeente/Documenten-Gemeente-Actueel/Documenten-Beleidsnotas/Documenten-Beleidsnotas-Beleidsnotas-Visie_op_werken.pdf. Laatst bezocht: 13 mei 2011.

Gemeente Lelystad (2005) *Structuurplan Lelystad 2015 met een doorkijk naar 2030*. Lelystad: Gemeente Lelystad.

Gemeente Lelystad (2008), *Economische programmering Larserknoop*. Lelystad: Gemeente Lelystad.

Gemeente Lelystad Onderzoek en Statistiek (2009), *Lelystadgeluiden: Vestigingsmotievenonderzoek 2008*. [Online]. Downloadbaar op: http://www.lelystad.nl/nl/Documenten/Feiten_en_Cijfers/Onderzoek-Statistiek/Burgerpeilingen/LSG_Vestigingsmotievenonderzoek_2008.pdf. Laatst bezocht: 10 mei 2011.

Gemeente Lelystad, team kwaliteit van wonen. (2010) *Lelystad een vitale woonstad. Een Publieksnotitie, 2009-2014*. [online]. Downloadbaar op: http://www.lelystad.nl/nl/Documenten/WonenLeven/WonenLeven-Woonvisie_2009-2014.pdf. Laatst bezocht: 13 mei 2011.

Gemeente Lelystad (2010), *Nota Mobiliteit Lelystad, reizen over nationale en regionale netwerken. Achtergronddocument*. [Online]. Downloadbaar op: http://www.lelystad.nl/nl/verkeer/Nota_Mobiliteit_Lelystad.html. Laatst bezocht: 15 mei 2011.

Gemeente Lelystad (2010), *Nut en noodzaak Larserknoop*. Lelystad: Gemeente Lelystad.

Ginkel, J. van et al. (2009) *Lelystad 1980-2010, vingeroefening naar effecten van rijksinvesteringen*. Rotterdam: ECORYS.

Hagens, J. et al (2007) *Gemeentelijke visie vestigingsbeleid Gemeente Lelystad*. Utrecht: Bureau Buiten.

Hagens, J. et al. (2010), *Visie werklocaties Flevoland 2030+*. Utrecht: Bureau Buiten.

Heemskerk, L.C. et al. (2007), *Langere baan, meer werk? Toetsing van het rapport Regionaal-economische betekenis van Lelystad Airport*. Amsterdam: SEO.

Henrekson, M. & D. Johansson (2010), Gazelles as job creators: a survey and interpretation of the evidence. In: *Small business economics*. Vol.35, pp. 227-244.

Hornis, W. & Ritsema van Eck, J. (2007) *Het nieuwe ommeland, veranderingen in stad-landrelaties*. Den Haag: Ruimtelijk planbureau.

INBO (2009), *Quickscan bedrijventerreinen Lelystad*. Woudenberg: INBO.

Klaauw, A.J. van der & M.H Steijnenbosch (1990), *Arbeidsmarkt en uitgaande pendel, provincie Flevoland*. Utrecht: Stogo.

Kloosterman, R. & B. Lambregts (2001), clustering of economic activities in polycentric urban regions: the case of the Randstad. In: *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*. vol. 38, no.4, pp. 717-732

Kolpron Consultants (2001), *Strategische visies werklocaties Lelystad*. Rotterdam: Kolpron Consultants.

Kuiper Compagnons (2009), *Kustvisie Lelystad. het boetseren van landschap en water*. Rotterdam.

Kuipers, B. et al (2008) *Flevokust: logistiek vliegwiel voor Lelystad*. Delft: TNO.

KVK Amsterdam (2006), *Internationaal logistiek knooppunt, regio Amsterdam*. Amsterdam: KVK Amsterdam.

KVK Gooi-, Eem- en Flevoland (2008), *Economische Tussenbalans 2006-2010*. Almere: KVK Gooi-, Eem- en Flevoland

Levelt, M. (2010), *Global trade and the Dutch hub. Understanding variegated forms of embeddedness of international trade in the Netherlands*. Dissertatie: Universiteit van Amsterdam.

Leydesdorff, L. & G. Zawdie (2010), The triple helix perspective on innovation systems. In: *Technology analysis and strategic management*. Vol. 22, no.7, pp. 789-804.

Limtanakool, N. et al. (2009), Developments in the Dutch urban system on the basis of flows. In: *Regional studies*, vol.43, no.2, pp.179-196.

Platform Bedrijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam (2010), *Snoeien om te kunnen bloeien, beslisdocument tbv Uitvoeringsstrategie Plabeka*.

Projectbureau bereikbaarheid bedrijfsterreinen over water (2009), *Masterplan goederenvervoer voor de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht*. Amsterdam.

Prorail. (2007), *Netwerkanalyse spoor. Markt en capaciteitsanalyse van het spoorvervoer in Nederland*. I.O.V. het ministerie van VWS, in het kader van de uitvoeringsagenda van de nota mobiliteit.

Provincie Flevoland (2002-2010) *Monitor Toerisme en recreatie, diverse jaargangen*. [Online] Downloadbaar op: <http://www.flevoland.nl/producten-en-diensten/monitor-toerisme-en-recre/index.xml>. Laatst bezocht: 13 mei 2011.

Provincie Flevoland (2007), *Factsheets beroepsbevolking en pendel 2007*. [Online] Downloadbaar op: <http://www.flevoland.nl/flevoland-in-beeld-en-cij/Feiten-en-cijfers/downloads/beroepsbevolking-en-pende/>. Laatst bezocht: 10 mei 2011.

Provincie Flevoland, afd. economische zaken (2009), *Het Noorden in de lift, Economische ontwikkeling Noordelijk Flevoland*. Lelystad: Provincie Flevoland.

Provincie Flevoland, afd economische zaken/Onderzoek en statistiek (2009), *Statistiek van de bedrijventerreinen en kantoorlocaties, 1 januari 2009*. Lelystad: provincie Flevoland.

Rabobank Nederland (2008), *Rabobank cijfers en trends. Thema: ondernemen in een zilveren samenleving*. Utrecht: Rabobank Nederland.

Raspe, O. & F. van Oort (2007), *Ruimtelijk economisch beleid in de kenniseconomie*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.

Rauch, J. (2001), Business and Social Networks in International Trade. In: *Journal of economic literature*. Vol.39, no.4, pp. 1177-1203.

SER (2010), *ZZPers in beeld, een integrale visie op de zelfstandige zonder personeel*. Den Haag: Sociaal-Economische Raad.

Shaw, G. & A.M. Williams (2004), *Tourism and tourism spces*. London/New Delhi/ Thousand Oaks: Sage Publications

Stam, E. (2007), Why Butterflies don't leave, locational behavior of entrepreneurial firms. In: *Economic Geography*, vol.83, no.1, pp.27-50.

Taylor, P.J. (2001), *Amsterdam in a world city network*. [Online] Downloadbaar op: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf>. Laatst bezocht, 13 mei 2011.

Taylor, P.J. (2004), *World city network, a global urban analysis*. London: Routledge.

Teunissen, K.S. et al. (2001), *Beroepsbevolking en pendel, provincie Flevoland 2001*. Utrecht: Stogo.

Tordoir, P.P. i.s.m KvK Amsterdam (2009), *global gateway, ruimtelijk economisch ontwikkelingsplan voor de metropoolregio Amsterdam 2010-2040*. [Online] Downloadbaar op: http://www.kvk.nl/download/Globa_Gateway_tcm14-224491.pdf. Laatst bezocht: 13 mei 2011.

Weterings, A. (2005), Waar woont de 'creative class van Nederland', een empirisch onderzoek naar de woonwensen van Nederlandse softwareontwikkelaars. In: H. Ernste & F. Boekema (red), *De cultuur van de lokale economie. De economie van de lokale cultuur*. Assen: van Gorcum.

Witmond, B. et al. (2008), *Hanzelijn, kansen en effecten voor de regio*. Rotterdam: ECORYS Nederland.