

Atelier ‘Groei Lelystad – Airport: kansen voor de maakindustrie - Noord-Veluwe’

Datum/locatie: donderdag 9 juni 2016, AWL Techniek, Harderwijk

In samenwerking met de provincies Overijssel en Gelderland organiseerde de Diamant van Midden-Nederland op 9 juni een bijeenkomst voor bedrijven gericht op het verkennen van de kansen die die ontwikkeling van Lelystad Airport als twin airport van Schiphol biedt voor het regionaal bedrijfsleven. De focus van deze bijeenkomst lag op de kansen voor bedrijven uit de maakindustrie. Centrale vragen: welk perspectief biedt de ontwikkeling van Amsterdam-Lelystad Airport voor directe werkgelegenheid in de regio, wat is de meerwaarde van Lelystad Airport (LEY) voor zakelijk verkeer en handel (export) van internationaal opererende bedrijven en wat kan de ontwikkeling van Lelystad Airport betekenen voor branding (regiomarketing) en het vestigingsklimaat in de regio.

De bijeenkomst op 9 juni is de eerste van een reeks ondernemersbijeenkomsten. Deze zomer volgen vergelijkbare bijeenkomsten met focus op toerisme of stad (Zwolle). In oktober volgt een overleg tussen GS Overijssel en Gelderland waarin eventuele kansen worden omgezet naar acties.

Introductie

Adriaan Hoogendoorn (burgemeester van de gemeente Oldebroek) en portefeuillehouder Economie van de regio Noord- Veluwe introduceert de Diamant van Midden-Nederland, het samenwerkingsverband tussen overheden, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven op de Noord-Veluwe. Vanuit deze samenwerking worden de ontwikkelingen vanuit Lelystad Airport nauwlettend gevolgd. Het gebied van De Diamant van Midden-Nederland (Noord-Veluwe en Zeewolde) heeft veel economische potentie vanwege de ligging en arbeidsethos. Lelystad Airport biedt voor het regionaal bedrijfsleven, maar ook voor de onderwijsinstellingen, kansen om zich naast noord (Zwolle), oost (Veluwe), zuid-west (Utrecht/Amsterdam) ook in de echt westelijke richting (Lelystad) zich te



Figuur 1: Dhr. Hoogendoorn (Diamant van Midden-Nederland) trapt af



profileren.

Ontwikkeling Lelystad Airport

Eric Lagerweij (directeur Lelystad Airport) geeft inzicht in de plannen voor de ontwikkeling van Lelystad Airport voor de periode 2016-2018 (bouw landingsbaan, terminal) en na 2018 (start groot handelsverkeer). Lelystad Airport ontwikkelt zich vanaf 2018 tot *twin airport* van Schiphol om de groei van Schiphol als internationale hub (mainport) op korte termijn te kunnen faciliteren. Deze ontwikkeling is uitkomst van de Alders-tafel.

Vanaf 1 april 2018 zal Lelystad Airport zich richten op groot handelsverkeer en zal het zich profileren als 'Europe's Preferred Leisure Airport'. Het Ondernemingsplan dat door Schiphol Group en Lelystad Airport is opgesteld voorziet in een gefaseerde groei in twee tranches, met een eerste tranche van 10.000 (1,5 mln passagiers) naar 25.000 (3,7 mln. passagiers) vliegtuigbewegingen en in de eindfase circa 45.000 (6,7 mln .) vliegtuigbewegingen met passagiersvliegtuigen. .

Met de geplande uitbreiding zal Lelystad Airport ook meer ruimte kunnen bieden aan vliegtuigonderhoudsbedrijven en zakenvluchten. De afgelopen jaren hebben al enkele grote onderhoudsbedrijven zich op Lelystad Airport gevestigd.

In eerste instantie richt Lelystad Airport zich op vakantiepassagiers ; low-cost carriers (lijndiensten) en chartervluchten. Vanuit haar profilering als 'Europe's Preferred Leisure Airport' richt LEY zich op aantrekkelijke verbindingen met toeristische steden en regio 's in Europa en overige landen rond de Middellandse Zee. De centrale ligging in Nederland, de snelle omdraaitijd, de mogelijkheid om concurrerende havengelden te kunnen hanteren en de compactheid van de luchthaven maken Lelystad Airport een aantrekkelijke luchthaven voor deze doelgroep.

Lelystad Airport zal zich niet richten op vrachtluchten (want; beperkingen in baanlengte en nachtelijke openingstijden). Er is wel mogelijkheid om in de 'belly' van passagiersvliegtuigen vracht te vervoeren bij voldoende vraag.

Lelystad Airport zal vanaf de zuidwestelijke zijde (A6) worden ontsloten via een extra afslag en vanaf de oostzijde en noordzijde via de Larserweg.

Meer achtergrondinformatie:

<http://www.lelystadairport.nl/ontwikkeling-luchthaven>

Directe werkgelegenheid

Door de beperkte mogelijkheden op Schiphol Oost zijn diverse (vliegtuig)onderhoudsbedrijven uitgeweken naar Lelystad Airport. Inmiddels zijn er reeds 50 MRO bedrijven (375 werknemers) actief op en nabij de luchthaven.



De ombouw van de luchthaven naar passagiersluchthaven voor groot handelsverkeer brengt de nodige investeringen met zich mee. Met de aannemer is de afspraak gemaakt dat 1/3e van de infrastructurele werkzaamheden (verkeersinfra, landingsbaan) zal worden uitgevoerd door regionaal gevestigde bedrijven (omtrek ca. 30 km). Dit aandeel wordt naar 2/3e vergroot voor het onderhoud van de infrastructuur. Voor de bouw van de terminal en de dienstverlening op de luchthaven zal naar een soortgelijke werkverdeling worden gezocht.

Daarnaast zal aanpalend aan de luchthaven bedrijventerrein OMALA worden ontwikkeld (30 ha) en zijn 1-2 hotels gepland pal naast de nieuwe afrit.

Vanaf de start (1 april 2018) zullen –afhankelijk van het aantal passagiers- naar verwachting 400 fte extra gecreëerd worden op de luchthaven (bij 1 miljoen passagiers 400 fte, bij 2,5 miljoen passagiers 1200 passagiers)



Figuur 2: Erik Lagerweij (Lelystad Airport)

Kansen voor de regio; het perspectief

Bouke Veldman (directeur Stratagem Strategic Research) heeft onder meer onderzoek gedaan naar werkgelegenheidseffecten van luchthavenontwikkelingen. Daarnaast is hij programma manager van SCALA (Stichting Campus Amsterdam Lelystad Airport): het platform voor ontwikkeling en behoud van regionale ontwikkeling door in te zetten op creatie banen van de toekomst voor de regio.

Op basis van een aantal internationale voorbeelden schetst Veldman de potentie die de nieuwe luchthaven biedt voor de regio.

Allereerst schetst Veldman een beeld van het zakelijk perspectief. Ondanks het feit dat de luchthaven inzet op vakantievluchten wijzen ervaringen uit Eindhoven uit dat 20% van de passagiers op lowcostvluchten een zakelijk motief heeft. Daarnaast zal het grootste deel (60%-70%) waarschijnlijk vertrekkende passagiers betreffen en is meer dan 50% afkomstig buiten de primair catchment area. De verbinding van de regio met zakelijk interessante landen als Groot Brittannië en Ierland, Scandinavië, Oost-Europa en steden als Barcelona en Milaan zal naar verwachting aanzienlijk verbeteren. Zeker gezien de beperkte wachttijden (in vergelijking met Schiphol) en parkeerfaciliteiten (tegen lage tarieven)

Een tweede kans biedt de luchthaven voor regioprofilering. Regio's als Luton, Nyköping (nabij Stockholm), Girona en Gatwick hebben bezoekers en bedrijven aan zich weten te binden dankzij de luchthaven. Daarnaast is de aanwezigheid luchthaven voor onderwijsinstellingen, bedrijven en overheden aanleiding voor samenwerking in scholing, promotie, acquisitie, business development, internationale partnerships in bijvoorbeeld r&d ,Europese samenwerking maar bijvoorbeeld ook een collectieve inzet op een goede infrastructuur inclusief. openbaar vervoer.

Meer achtergrondinformatie:

<http://www.gatwickdiamond.co.uk/>

Op basis van de inleiding worden de wensen en de potentie voor de regio Noord-Veluwe (met focus op maakindustrie) geïnventariseerd bij de aanwezigen.

Zakelijk gebruik

Een ronde langs de aanwezige bedrijven geeft inzicht in het huidige gebruik zakelijke vliegverkeer. Een deel van de zakelijk reizigers is georiënteerd op intercontinentale markten (China, Midden-Oosten). Voor deze vluchten zal ook in de nieuwe situatie geen gebruik worden gemaakt van Lelystad Airport. Een aantal bedrijven geeft aan dat met name de Oost-Europese markt interessant is omdat daar in toenemende mate leveranciers gevestigd zijn. Veel andere bezochte bestemmingen binnen Europa zijn München, Milaan, Parijs, Londen en Birmingham. Hiervoor zijn de bedrijven nu afhankelijk van Schiphol en Düsseldorf. Lelystad biedt hier als alternatief absoluut gemak, maar zal niet bepalend zijn voor de concurrentiepositie van de bedrijven en derhalve geringe invloed op het zakelijk gebruik.

Gesignaleerde kansen

- De bouw van de luchthaven (plus infrastructuur) biedt absoluut kansen voor de regionale maakindustrie. De regio zal zich –mogelijk in consortia- tijdig moeten presenteren.



- De aanwezigen zien daarnaast zeker kansen voor het verbinden van de nieuwe luchthaven aan de promotie van de regio. Mogelijk ook voor het aantrekken van internationale bedrijven. Het is dan wel zaak om nu de samenwerking te verstevigen en een goede propositie op te stellen.
- De ontwikkeling van de luchthaven in combinatie met het platform SCALA biedt kansen voor sociale diensten, re-integratie en onderwijsinstellingen. De samenwerking tussen Harderwijk –Lelystad, onderwijsinstellingen en werkgevers zal dan moeten worden geïntensiveerd
- De infrastructuur van en naar de luchthaven moet goed geregeld zijn. Ook met het openbaar vervoer. In de planvorming is hier geen rekening mee gehouden; willen we als Noord-Veluwe echt profijt ervaren dan is het een lighrail verbinding , in combinatie met IC Harderwijk wenselijk. De luchthaven biedt andersom ook kansen voor een verbeterde bereikbaarheid van de Noord-Veluwe
- De Noord-Veluwse kleinschaligheid geeft flexibiliteit, snelle interacties en vanwege de multifunctionaliteit en korte lijnen kansen voor cross-overs met bijvoorbeeld het onlangs gevestigde en mogelijk groeiende onderhoudsclusters op de luchthaven.
- De ontwikkeling van OMALA biedt eveneens kansen. De focus van OMALA is gericht op reshoring. Een deel van de aanwezige maakindustrie in de regio kan mogelijk de rol van toeleveranciers oppakken.
- Daarnaast worden er kansen gezien voor nadere dienstverlening; horeca, toerisme en persoonlijke dienstverlening. De samenwerking met de luchthaven moet dan wel nadrukkelijk worden gezocht. Als voorbeeld wordt Eindhoven aangehaald, waar ze niet tijdig hebben aangezien welke mogelijkheden er liggen om de inkomende toeristen aan de regio te binden.
- Tot slot wordt aangegeven dat het economisch profiel van de regio Noord-Veluwe zeer sterk is, de werkgelegenheid hoog evenals de ondernemerszin. Dat biedt perspectief voor een actieve verbinding tussen regio en luchthaven. Als regio is het dan zaak de vraag te bundelen, markt te creëren en tijd te acteren. Onderlinge interactie en samenwerking (triple helix) is hierbij essentieel.