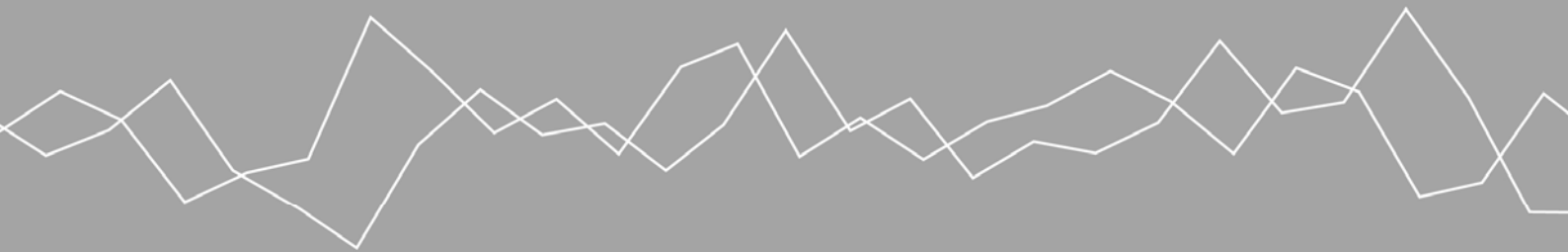


Werkgelegenheidsmonitor Lelystad Airport



seo economisch onderzoek

Amsterdam, mei, 2010
In opdracht van Gemeente Lelystad

Werkgelegenheidsmonitor Lelystad Airport

J. Zuidberg
G. Burghouwt
J. de Wit



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 2010-14

ISBN nummer: 978 90 6733 5614

Inhoudsopgave

1	Onderzoeksvraag en belangrijkste conclusies.....	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Belangrijkste conclusies en aanbevelingen	2
2	Begripkader en eerder onderzoek	5
2.1	Typen werkgelegenheid	6
2.1.1	Directe werkgelegenheid.....	6
2.1.2	Indirecte werkgelegenheid.....	6
2.2	Relatie passagiers en directe werkgelegenheid.....	7
2.3	Relatie directe en indirecte werkgelegenheid	8
2.4	Samenvatting	9
3	Resultaten	11
3.1	Dataverzameling en respons.....	11
3.2	Enquêteresultaten.....	12
3.2.1	Verdeling directe en indirecte werkgelegenheid.....	12
3.2.2	Vrijwilligers, freelancers, uitzendkrachten	12
3.2.3	Aard van bedrijvigheid	13
3.2.4	Geografische spreiding werknemers.....	14
3.2.5	Achterwaartse en voorwaartse indirecte werkgelegenheid.....	15
3.2.6	Groeiverwachtingen bedrijven.....	16
3.3	Toekomstige ontwikkelingen.....	16
Bijlage A	Geografische spreiding werknemers	19
Bijlage B	Enquêteproces.....	21
Bijlage C	Enquête	23

1 Onderzoeksvraag en belangrijkste conclusies

1.1 Aanleiding

In 2005 kwam BCI¹ tot de conclusie dat onder bepaalde condities² 800 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers op Lelystad Airport mogen worden verwacht. In een second opinion in opdracht van de Gemeente Lelystad bevestigde SEO (2006)³ de aannemelijkheid van dit aantal. Naarmate het groot commercieel verkeer in de komende jaren een grotere rol gaat spelen op Lelystad Airport en op den duur ook het aantal passagiers gaat toenemen, wordt het ook steeds belangrijker om de met deze verkeersontwikkeling samenhangende werkgelegenheidsontwikkeling te gaan monitoren. SEO Economisch Onderzoek heeft daarom in opdracht van de Gemeente Lelystad een nulmeting gedaan naar de werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal als aanzet tot een periodiek monitorsysteem om het geschetste verband tussen vervoersvolume en werkgelegenheid op Lelystad Airport te kunnen blijven volgen.

Webenquête en nulmeting

De resultaten uit de webenquête, die SEO Economisch Onderzoek heeft uitgezet, vormen de basis voor de nulmeting. De nulmeting geeft onder meer inzicht in het aantal op de luchthaven werkzame werknemers, het aantal FTE op de luchthaven, de geografische spreiding van de betrokken werknemers naar woonplaats, indicaties van de invloed van een groei van het (commerciële) vliegverkeer op de werkgelegenheid en indicaties van de aard van de belangrijkste afnemers en toeleveranciers. Laatstgenoemde twee categorieën leiden tot een eerste kwalitatief beeld van het type indirecte werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal. Binnen het luchthavenareaal kan overigens naast directe werkgelegenheid ook van indirecte werkgelegenheid sprake zijn, zoals ook uit de webenquête zal blijken. Hoofdstuk 2 gaat in op de precieze definiëring van de verschillende werkgelegenheidsbegrippen in dit onderzoek.

Schatting indirecte werkgelegenheid

Naast de directe werkgelegenheid, die doorgaans binnen het luchthavenareaal wordt geregistreerd, wordt ook binnen het luchthavenareaal een hoeveelheid indirecte werkgelegenheid gemeten aan de hand van de webenquête. De webenquête biedt echter geen inzicht in de omvang van de indirecte werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal. Die kan eventueel worden geschat op basis van multipliers die zijn afgeleid uit eerder onderzoek naar de verhouding tussen directe en indirecte werkgelegenheid op andere luchthavens, onder aftrek van de reeds binnen het luchthavenareaal gemeten indirecte werkgelegenheid.

¹ BCI (2005), Regionaal-Economische Betekenis Lelystad Airport, in opdracht van de KvK Flevoland.

² Die voorwaarden betroffen het gevestigd zijn van thuisbasis van een low cost carrier op Lelystad Airport en een bredere regionaal-economische functie van de luchthaven voor de omgeving.

³ SEO (2006), Langere baan, meer werk, in opdracht van de Gemeente Lelystad.

1.2 Belangrijkste conclusies en aanbevelingen

Huidige werkgelegenheid Lelystad Airport groter dan verwacht

De totale werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal bedraagt momenteel zo'n 220 arbeidsplaatsen, waarvan 70% bestaat uit directe werkgelegenheid. Dit aantal staat gelijk aan zo'n 175 FTE's. Bovendien is recent ook nog een groei met 40 nieuwe arbeidsplaatsen in de directe werkgelegenheid op Lelystad Airport aangekondigd door de vestiging van een nieuw vliegtuig-coatingbedrijf. Deze resultaten zijn verrassend omdat in de gangbare literatuur de directe werkgelegenheid van een luchthaven gerelateerd wordt aan het aantal geacommodeerde passagiersbewegingen per jaar. Dat er ondanks het ontbreken van enig passagiers- of vrachtvolume toch al sprake kan zijn van 260 arbeidsplaatsen op de luchthaven onderstreept, dat de gangbare inzichten uit de literatuur in feite niet goed zijn toe te passen op een luchthaven die zich vooralsnog concentreert op de general aviation en pas aan het begin staat van een ontwikkeling naar groot commercieel verkeer.

Indirecte werkgelegenheid zal van groeiende betekenis zijn

Het feitelijk aantal indirecte arbeidsplaatsen buiten het areaal is onbekend. Uit de enquête valt wel op te maken dat momenteel een bescheiden mate van achterwaartse werkgelegenheid aannemelijk is. Deze is echter in de huidige enquêteopzet niet te kwantificeren. De voorwaartse werkgelegenheid zal zeker aan betekenis toenemen, zodra de passagiersstroom op gang komt en de luchthaven georiënteerde vestigingsmogelijkheden in de nabijheid van de luchthaven verder worden ontwikkeld (Larserknoop, OMALA). Momenteel worden binnen het luchthavenareaal in elk geval al bijna 65 indirecte arbeidsplaatsen geteld.

Een schatting van de totale indirecte werkgelegenheid zou op basis van literatuurstudie en recentere publicaties van gelijke omvang kunnen zijn als de gemeten directe werkgelegenheid, te weten 157 arbeidsplaatsen⁴. Indien daarvan de feitelijk reeds gevonden indirecte arbeidsplaatsen op het areaal afgetrokken worden, zou theoretisch sprake zijn van 94 indirecte arbeidsplaatsen buiten het luchthavenareaal. Benadrukt moet worden dat hier sprake is van een theoretische exercitie gebaseerd op een verband tussen vervoersvolume, directe en indirecte werkgelegenheid. Dat vervoersvolume ontbreekt echter momenteel.

Meer dan de helft werkzame personen woonachtig in Flevoland

Uit de webenquête blijkt dat 43% van de werkzame personen binnen het luchthavenareaal woonachtig is buiten de Provincie Flevoland. In de Gemeente Lelystad en in overige Flevolandse gemeenten zijn elk 28% van de werknemers woonachtig.

Verwachting bedrijven toekomstig aantal arbeidsplaatsen bij verdere groei luchthaven

Gemiddeld verwachten de bedrijven zowel bij een groei van het commerciële verkeer als bij een groei van de general aviation een toename van de werkgelegenheid binnen het bedrijf. Een groei

⁴ Onderzoek van SEO uit 2006 naar de regionaal-economische betekenis van Lelystad Airport stelt dat voor een bescheiden regionale luchthaven met jaarlijks 500.000 passagiers de indirecte werkgelegenheid van eenzelfde niveau is als de directe werkgelegenheid.

van de general aviation leidt volgens de bedrijven gemiddeld genomen echter tot een grotere groei. Wellicht moet deze verwachting worden toegeschreven aan de huidige op de general aviation georiënteerde bedrijvigheid, terwijl nog geen sprake is van met het commercieel verkeer samenhangende bedrijvigheid. De daarbij betrokken respondenten hebben dan ook nog geen weerklink gevonden in de enquêteresultaten. Wel wordt hiermee duidelijk dat verdringingseffecten in de werkgelegenheid zouden kunnen gaan optreden als de luchthaven commercieel verkeer gaat accommoderen en de huidige met de general aviation gemoeide werkgelegenheid zou teruglopen. Uit werkgelegenheidsoogpunt vergt dit derhalve een zorgvuldige ontwikkeling van alle met de luchthaven gemoeide activiteiten. Een accurate werkgelegenheidsmonitoring kan daarbij goede diensten bewijzen.

Het belang van een continue monitor

Om zicht te houden op de ontwikkeling van de werkgelegenheid op Lelystad Airport, is het van belang de werkgelegenheid jaarlijks te volgen, zeker met het oog op de toekomstige verkeers- en vervoerstoename op de luchthaven. De extra bedrijvigheid, die met de nieuwe luchthavenaanwijzing recent is aangekondigd, onderstreept dat belang. Zodra de fase wordt bereikt dat ook een passagiersstroom van betekenis op gang komt, is het zinvol om ook de voorwaartse indirecte werkgelegenheid beter in beeld te gaan brengen.

De enquête dient daarvoor in de eerste plaats te worden uitgebreid met een aanvullende enquête op basis van een representatieve steekproef uit de vertrekkende reizigers op Lelystad Airport. Zo'n aanvullende enquête onder vertrekkende reizigers dient gesegmenteerd te worden naar buitenlandse zakenreizigers, Nederlandse zakenreizigers en buitenlandse leisure passagiers. De Nederlandse leisure passagiers kunnen voor de indirecte werkgelegenheidsschattingen buiten beschouwing worden gelaten.

Van buitenlandse zakenreizigers is het belangrijk te weten te komen welk bedrijf hun primaire reisdoel vormt. Van Nederlandse zakenreizigers dient het bedrijf van de werkgever te worden bepaald. Aan de hand van deze gegevens kan worden nagegaan welke bedrijven door hun locatie luchthavengebonden zijn. Om na te gaan in welke mate dat het geval is, verdient het aanbeveling via gerichte vervolgenquêtes onder de gevonden bedrijven de mate van luchthavengebondenheid vast te stellen en de daarmee gemoeide werkgelegenheid. Tevens kan aan de hand van de verblijfsduur en bestedingen worden nagegaan welke indirecte voorwaartse effecten (horeca, lokaal vervoer etc.) aan hun bezoek valt te ontleen.

Voorts verdient het aanbeveling om de werkgelegenheid in die bedrijven in kaart te brengen, die niet zozeer door het feitelijk gebruik van de luchthaven luchthavenverbonden zijn als wel door de agglomeratievoordelen van de in de luchthavenomgeving gevestigde bedrijvigheid. Om deze categorie verbonden werkgelegenheid te traceren, zullen deze bedrijven op de relevante bedrijfsterreinen rondom de luchthaven (Larserknoop) via een afzonderlijke enquête benaderd moeten worden (met voorbijgaan aan die bedrijven die reeds door de mate van direct gebruik van de luchthaven in het zakelijk verkeer naar voren zijn gekomen in de passagiersenquête). De verzamelde gegevens geven inzicht in hoeverre de beschikbaarheid van een luchthaven in de omgeving als imago-effect dan wel door agglomeratievoordelen een relevante locatiefactor blijkt te zijn.

Verder dient met de enquête onder de buitenlandse vertrekkende leisure passagiers te worden nagegaan welke de belangrijkste bestedingen op welke locaties binnen en buiten de Flevopolder zijn gedaan gedurende het verblijf in Nederland. Aan de hand daarvan dienen schattingen te worden gemaakt van de met die bestedingen gemoeide voorwaartse werkgelegenheidseffecten op recreatieve attracties, en horecavoorzieningen binnen en buiten de Flevopolder.

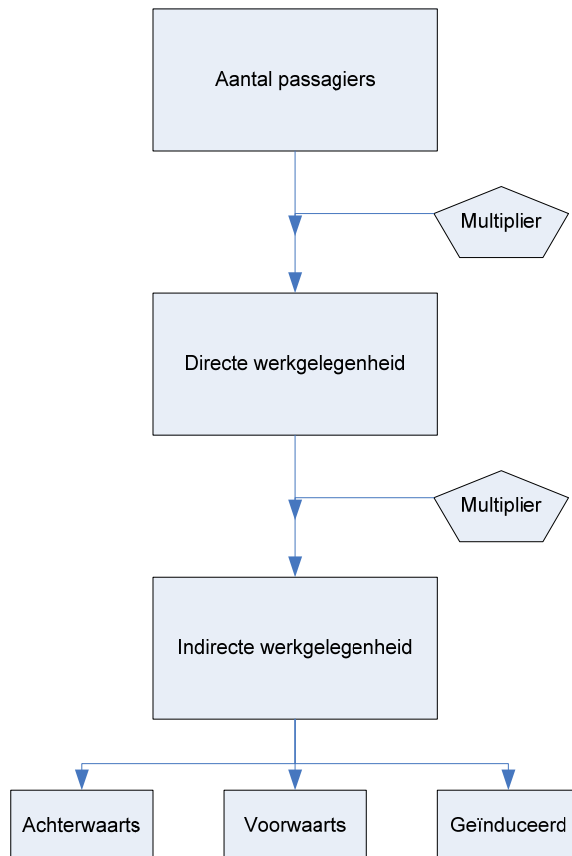
Het tijdstip, waarop een dergelijke aanpak dient te starten, hangt nauw samen met het moment waarop groot commercieel verkeer geacommodeerd gaat worden op Lelystad Airport. Daarbij dient te worden aangetekend dat wanneer het verkeer met Very Light Jets (VLJs) in de vorm van taxi- en zakenverkeer door de lucht al aan betekenis gaat winnen, de beoogde aanpak vervroegd dient te worden. Los daarvan kan onderzoek dat losstaat van de verkeersontwikkeling op Luchthaven Lelystad al in een vroeger stadium worden opgestart naar het imago- en agglomeratie-effect van de luchthaven als locatiefactor op de omringende bedrijventerreinen.

Zodra ook de aan het groot commercieel verkeer en grotere vliegtuigtypen gerelateerde bedrijven zich vestigen op de luchthaven is ook het moment aangebroken om de achterwaartse werkgelegenheid van deze nieuwe bedrijvigheid gedetailleerder te gaan kwantificeren. De betrokken bedrijven op de luchthaven zullen dan per enquête dienen te worden bevraagd op de omvang van de toeleveranties, de daarbij betrokken bedrijven en de daarmee gemoeide werkgelegenheid.

2 Begripskader en eerder onderzoek

Dit hoofdstuk biedt in de eerste plaats inzicht in de belangrijkste werkgelegenheidsbegrippen die centraal staan in dit rapport. Voorts presenteert het hoofdstuk de resultaten van relevante onderzoeken naar werkgelegenheidseffecten op regionale luchthavens aangaande de relatie tussen passagiersaantallen en directe werkgelegenheid en de verhouding tussen directe werkgelegenheid en indirecte werkgelegenheid. Deze informatie vormt de basis voor een inschatting van de indirecte werkgelegenheid (buiten het luchthavenareaal) van Lelystad Airport, zowel achterwaarts als voorwaarts. Tevens biedt dit een doorkijk naar de toekomst als substantiële passagiersaantallen gebruik zullen maken van de luchthaven. Figuur 2.1 laat de verhoudingen tussen de verschillende typen werkgelegenheid zien.

Figuur 2.1 Overzicht opbouw werkgelegenheidseffecten



2.1 Typen werkgelegenheid

In deze studie maakt SEO onderscheid tussen verschillende soorten werkgelegenheid:

- directe werkgelegenheid
- indirecte werkgelegenheid, onderverdeeld naar:
 - achterwaartse indirecte werkgelegenheid
 - voorwaartse indirecte werkgelegenheid
 - geïnduceerde werkgelegenheid
- werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal en werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal.

2.1.1 Directe werkgelegenheid

Verschillende bronnen beschrijven directe werkgelegenheid als volgt: **economische activiteiten die op het luchthaventerrein worden uitgevoerd en die in directe relatie met luchtvaart staan** (hieronder vallen uiteraard bedrijven die zich primair bezighouden met vliegen, maar ook bedrijven die direct afhankelijk zijn van de vliegactiviteiten, zoals hotels en horeca)⁵. Omdat er alleen enquêtes zijn uitgezet bij alle bedrijven *op* het luchthavenareaal, is deze definitie ook van kracht voor dit onderzoek. Dit betekent dat eventuele directe werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal, die op een regionale luchthaven als Lelystad Airport zeer waarschijnlijk verwaarloosbaar is, niet wordt meegeteld in de berekening van de directe werkgelegenheid.⁶

2.1.2 Indirecte werkgelegenheid

Indirecte werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal

Een deel van de werkgelegenheid op het luchthavenareaal valt onder de indirecte werkgelegenheid. Enerzijds betreft dit banen die niet direct ontstaan door, in dit geval, de activiteiten op de luchthaven, maar die leveren aan of afnemen van bedrijven die wel direct van de luchtvaart profiteren. Anderzijds bestaat de indirecte werkgelegenheid uit werkzame personen bij bedrijven die zich op het luchthavenareaal hebben gevestigd vanwege vestigingsplaatseffecten. Te denken valt aan een representatieve locatie (imago-effect) of aan agglomeratievoordelen⁷.

Indirecte werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal: achterwaarts en voorwaarts

Wat betreft de indirecte werkgelegenheid *buiten* het luchthavenareaal, geeft dit onderzoek enig inzicht in het *type* achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheid.

Werkgelegenheid bij leveranciers van de geënquêteerde bedrijven vormt de achterwaartse indirecte werkgelegenheid. De exacte omvang van de indirecte achterwaartse werkgelegenheid valt echter buiten de scope van het onderzoek. Bestaand onderzoek naar de indirecte werkgelegenheidseffecten van regionale luchthavens geeft echter wel indicaties voor het volume

⁵ Gehanteerde methodieken in eerdere onderzoeken zijn niet eenduidig over of hotels en restaurants tot de directe of indirecte werkgelegenheid behoren. In dit onderzoek is gekozen om dit segment tot de directe werkgelegenheid te rekenen.

⁶ Een duidelijk voorbeeld van directe werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal is het hoofdkantoor van de KLM in Amstelveen dat wel degelijk tot de directe werkgelegenheid van Schiphol wordt gerekend.

⁷ Ruimtelijk Planbureau (2005) - Verkenning regionale luchthavens.

van de achterwaartse indirecte werkgelegenheid. Paragraaf 2.3 behandelt het verband tussen directe en indirecte werkgelegenheid zoals naar voren komt uit eerder onderzoek.

Werkgelegenheid bij afnemers die toe te schrijven is aan het geënquêteerde bedrijf vormt de voorwaartse indirecte werkgelegenheid van dat bedrijf. De voorwaartse indirecte werkgelegenheidseffecten zijn in een regionale context van belang, omdat daarmee niet alleen de rol van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor in beeld komt, maar ook de toeristische functie van de regio. De exacte omvang van de indirecte voorwaartse werkgelegenheid valt echter buiten de scope van het onderzoek. Wel geeft het onderzoek inzicht in de aard en herkomst van de belangrijkste afnemers en daarmee van de voorwaartse indirecte werkgelegenheid.

Geïnduceerde werkgelegenheid

Werkgelegenheid die ontstaat door uitgaven van direct en indirect werkzame personen vormt de geïnduceerde werkgelegenheid. Omdat deze werkgelegenheid bij de huidige werkgelegenheidscijfers zeer gering is en daarnaast erg moeilijk te schatten is, worden de geïnduceerde werkgelegenheidseffecten hier buiten beschouwing gelaten. In veel andere studies wordt eveneens geen rekening gehouden met deze effecten, te meer omdat het gevaar van dubbeltellingen hier a fortiori geldt.

2.2 Relatie passagiers en directe werkgelegenheid

Met het oog op de toekomstige baanverlenging van Lelystad Airport en de mogelijke komst van commerciële charter- en lijndiensten, is in eerder onderzoek van Buck (2005) aangegeven en in een second opinion door SEO (2006) bevestigd dat van 800 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers op Lelystad Airport mag worden uitgegaan. De vraag is of recentere inzichten of cijfermateriaal aanleiding geven om dit aantal te herzien.

Zo komen Ecorys en Stratagem⁸ in de Ruimtelijk-Economische visie voor Oostelijk en Zuidelijk Flevoland tot een substantieel lager aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers van ongeveer 300. De reden voor deze lage aanname wordt niet duidelijk maar staat in elk geval in schril contrast met de enquêteresultaten die inclusief de binnenkort te verwachten werkgelegenheidstoename op Lelystad Airport op 260 arbeidsplaatsen uitkomt zonder dat er sprake is van enig passagiersvervoer. Voor een goed met het toekomstige Lelystad Airport te vergelijken luchthaven (Eindhoven Airport) komen dezelfde auteurs, Ecorys en Stratagem⁹, echter tot 640 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers.. Opvallend is dat de gedetailleerde cijfers in die rapportage erop wijzen dat geen rekening is gehouden met (een deel van) de militaire taken die ook onmisbaar zijn voor de civiele functie van die luchthaven, zoals de luchtverkeersleiding, de marshalling, de vogelwacht, de bewaking van het areaal, etc. Naar verwachting komt na correctie de directe werkgelegenheid voor Eindhoven Airport redelijk in de buurt van de voor Lelystad Airport aangehouden werkgelegenheidsomvang per miljoen passagiers.

⁸ Informatie afkomstig uit Ecorys en Stratagem (2009) - Ruimtelijk-economische visie Oostelijk en Zuidelijk Flevoland

⁹ Informatie afkomstig uit Ecorys en Stratagem (2007) – Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport

Overigens blijkt uit eerder onderzoek van Stratagem, Ecorys en ADECS uit 2005¹⁰ dat voor Rotterdam Airport wordt uitgegaan van 1000 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiersbewegingen. Twee jaar later berekenen dezelfde auteurs voor dezelfde luchthaven een directe werkgelegenheid van 700-900 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiersbewegingen.¹¹ De empirisch onderbouwde multiplier voor de indirecte werkgelegenheid leidt bovendien tot ruimschoots een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen.

Resumerend moet geconcludeerd worden dat recenter gepubliceerde cijfers voor de directe werkgelegenheid voor vergelijkbare luchthavens in Nederland als het toekomstige Lelystad Airport geen aanleiding geven tot aanpassing van de voor Lelystad Airport gehanteerde cijfers zodra het passagiersvolume zich op deze luchthaven begint te ontwikkelen.

Kengetallen literatuur niet goed toepasbaar op huidig Lelystad

De gevonden kengetallen zijn niet toepasbaar, zolang Lelystad Airport nog muteert van general aviation luchthaven naar een luchthaven met groot commercieel verkeer van enige betekenis. In wezen zou volgens deze kengetallen de werkgelegenheid gegeven het huidige verkeersvolume in de buurt van de nul moeten liggen. De enquêteresultaten laten echter een heel ander beeld zien (hoofdstuk 3).

2.3 Relatie directe en indirecte werkgelegenheid

Buck (2005) typeert achterwaartse indirecte werkgelegenheid als werkgelegenheid als gevolg van bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranties aan directe activiteiten. Voorwaartse indirecte werkgelegenheid ziet Buck als werkgelegenheid in bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest. Buck gaat uit van een multiplier van 0,5 voor de achterwaartse indirecte effecten, hetgeen betekent dat de achterwaartse indirecte werkgelegenheid half zo groot is als de directe werkgelegenheid. Op basis van één miljoen jaarlijkse passagiers gaat Buck er vanuit dat de voorwaartse indirecte effecten nihil zijn. Bij twee miljoen passagiers wordt de voorwaartse indirecte werkgelegenheid op enkele honderden arbeidsplaatsen geschat.

SEO¹² vindt in eerder onderzoek een niet-lineaire relatie tussen directe en indirecte werkgelegenheid. Bij 500.000 passagiers is de omvang van de indirecte werkgelegenheid even groot als de hoeveelheid directe werkgelegenheid, een factor 1 derhalve, terwijl bij 5 miljoen passagiers een factor 0,4 zou spelen. SEO schat uiteindelijk een bandbreedte voor de multiplier van de indirecte werkgelegenheid tussen 0,2 en 1,1. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheid. Benadrukt wordt wel dat de voorwaartse effecten waarschijnlijk van geringe omvang zijn. Tevens moet hier benadrukt worden dat die bandbreedte gebaseerd is op de toen beschikbare cijfers, de betrokken luchthavens (weinig tot geen LCC-luchthavens) en de niet te controleren berekeningsmethoden voor die cijfers in de

¹⁰ Stratagem, Ecorys en ADECS (2005). Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport.

¹¹ Ecorys en Stratagem (2007). Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuis-Holland.

¹² SEO Economisch Onderzoek (2006). Langere baan, meer werk? Toetsing van het rapport Regionaal-Economische Betekenis van Lelystad Airport.

steekproef. Een toetsing van de tot nu toe gevonden bandbreedte op een nieuwe steekproef van LCC-luchthavens, waarvan de indirecte werkgelegenheidsschattingen bekend zijn, verdient daarom aanbeveling.

York Aviation komt tot nog hogere aantallen door te concluderen dat op nationaal niveau de indirecte werkgelegenheid zelfs ruim twee keer zo groot is als de directe werkgelegenheid. Hierin spelen echter ook geïnduceerde werkgelegenheidseffecten¹³ rol. Bovendien vormen zowel kleinere als grotere Europese luchthavens de basis voor deze schatting. Het is aannemelijk dat de nationale betekenis van regionale luchthavens beperkt is. In hetzelfde onderzoek stelt York Aviation dat het aantal indirecte en geïnduceerde banen op regionaal niveau een factor 1,1 hoger ligt dan het aantal directe banen.

Ecorys en Stratagem schatten recent de indirecte werkgelegenheidseffecten voor Lelystad Airport lager in. Zij hanteren in hun verschillende scenario's indirecte werkgelegenheidscijfers die 20% tot 35% van de directe werkgelegenheidseffecten vormen. Net als in andere studies benadrukken Ecorys en Stratagem de beperkte omvang van de voorwaartse indirecte werkgelegenheid op (kleine) regionale luchthavens. Om toch een inschatting te maken van de voorwaartse indirecte werkgelegenheid, maken zij gebruik van een tentatieve methode voor reistijdwaardering voor zakelijke en niet-zakelijke passagiers. Deze methode verschilt weer van het zogenaamde REMI-model waarmee, zoals al aangegeven, Ecorys en Stratagem in 2007 en 2005 voor de luchthaven Rotterdam tot een empirisch onderbouwde multiplier voor de indirecte werkgelegenheid van ruim 100% komen. Met name de voorwaartse indirecte werkgelegenheid speelt in dat model verrassenderwijs de hoofdrol in de totale indirecte werkgelegenheid.

2.4 Samenvatting

Sinds het rapport van Buck (2005) en de second opinion daarop van SEO (2006) geven enkele recentere onderzoeken naar de directe werkgelegenheid van regionale luchthavens in Nederland geen aanleiding tot aanpassing van het voor Lelystad Airport gehanteerde aantal van 800 directe arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiersbewegingen. De recent voor Lelystad Airport afgegeven cijfers door Ecorys en Stratagem zijn enerzijds niet na te trekken en staan in opmerkelijk contrast met eerder door hen gevonden cijfers voor andere regionale luchthavens. SEO ziet dan ook geen reden om op basis van het recentere cijfermateriaal van het eerder bepaalde aantal van 800 directe arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiersbewegingen af te wijken. In het volgende hoofdstuk zal vervolgens worden gezien in welke mate de enquêteresultaten aanleiding geven dit aantal opnieuw te bezien.

Wat betreft de indirecte werkgelegenheid lijken de contrasten in de recentere cijfers nog groter. Terwijl voor Lelystad Airport de indirecte werkgelegenheid volgens Stratagem en Ecorys tussen de 20 en 35% van de directe werkgelegenheid zou liggen, loopt dit percentage bij een vergelijkbaar vervoersvolume op Rotterdam Airport op tot een marge tussen de 130 en 210%. De marges in dit cijfermateriaal geven geen aanleiding om in dit stadium de eerder door SEO bepaalde marge van de indirecte-werkgelegenheidsmultiplier namelijk tussen 0,2 en 1,1 te herzien, mede gelet op de initiatieven die in OMALA-kader door de omringende gemeenten worden ontwikkeld.

¹³ Werkgelegenheid die ontstaat door uitgaven van direct en indirect werkzame personen.

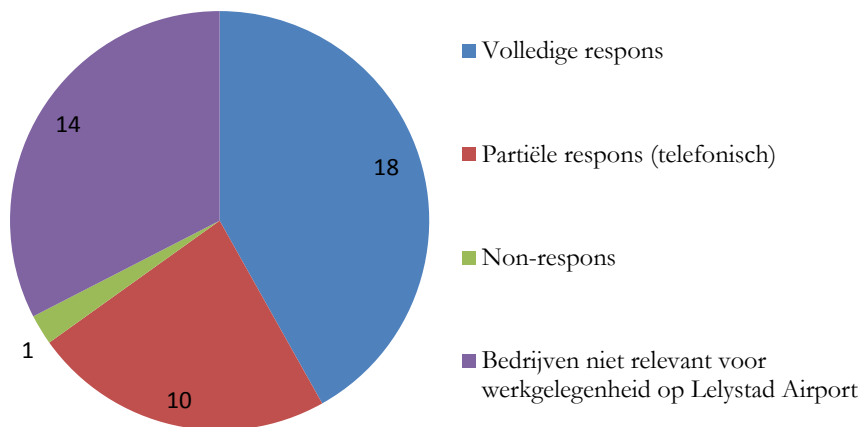
3 Resultaten

3.1 Dataverzameling en respons

Dataverzameling

Door middel van een webenquête heeft SEO de huidige de werkgelegenheid op Lelystad Airport in kaart gebracht. Alvorens de enquête uit te zetten heeft SEO de enquête uitvoerig getest in een pilot-ronde. Voor het daadwerkelijke veldwerk heeft de luchthavenoperator de e-mail- en adresgegevens van de bedrijven op het luchthaventerrein verstrekt (N=43). Bijlage B geeft een nader overzicht van het enquêteproces.

Figuur 3.1 Overzicht respons (onder bedrijven die niet relevant zijn voor werkgelegenheid vallen bedrijven zonder vestiging op de luchthaven, zonder vaste werknemers en/of met alleen vrijwilligers) (N=43)



Respons

Figuur 3.1 laat de respons op de enquêtes zien. Van de 43 aangeschreven bedrijven:

- hebben 18 bedrijven de enquête ingevuld.
- hebben 10 bedrijven telefonisch essentiële werkgelegenheidsinformatie geleverd maar niet de enquête ingevuld.
- heeft één bedrijf geweigerd informatie te verstrekken.
- hebben zeven bedrijven geen fulltime werknemers in dienst of opereren alleen met vrijwilligers. Zodoende leveren deze bedrijven geen relevante bijdrage aan de werkgelegenheid op de luchthaven.
- zijn drie bedrijven niet fysiek gevestigd op het luchthavenareaal.

- kon met een viertal bedrijven geen contact worden gelegd. Het vermoeden bestaat dat deze bedrijven weinig tot niets bijdragen aan de werkgelegenheid, omdat het gaat om vliegclubs, een klein museum en een bedrijf met een dode telefoonlijn.

3.2 Enquêteresultaten

3.2.1 Verdeling directe en indirecte werkgelegenheid

De cijfers uit de webenquête en de telefonische benadering geven een totale werkgelegenheid van ongeveer 220 arbeidsplaatsen. Meer dan tweederde daarvan bestaat uit directe werkgelegenheid, de rest uit indirecte werkgelegenheid op het luchthavenareaal. De veronderstelling is dat er op dit moment geen sprake is van directe werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal.

De range voor de indirecte werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal valt te schatten aan de hand van de multiplerrange van 0,2 - 1,1 zoals genoemd in hoofdstuk 2. Dit betekent dat de totale indirecte werkgelegenheid zou kunnen liggen tussen 31 en 173 arbeidsplaatsen. Gaan we ter vereenvoudiging uit van een multiplier van 1¹⁴, dan resulteren 157 arbeidsplaatsen. Aangezien het aantal indirecte arbeidsplaatsen binnen het luchthavenareaal al 63 bedraagt, resteert bij een indirecte werkgelegenheidsmultiplier van 1 een aantal indirecte arbeidsplaatsen buiten het luchthavenareaal van 94.

Tabel 3.1 Overzicht werkgelegenheid Lelystad Airport in aantal arbeidsplaatsen (afgerond op vijftallen) (N=28) bij een indirecte werkgelegenheidsmultiplier van 1

	Directe werkgelegenheid	Indirecte werkgelegenheid	Totaal
Binnen het luchthavenareaal	157 (129 FTE) *	63 (48 FTE) *	220 (177 FTE)
Buiten het luchthavenareaal	Nihil	94 **	94

* gemeten cijfers directe werkgelegenheid en indirecte werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal gebaseerd op enquêtecijfers.

** geschatte cijfers indirecte werkgelegenheid buiten het luchthavenareaal gebaseerd op een multiplier van 1. Dit is een enigszins hypothetische berekening omdat een dergelijk verband is gebaseerd op een bijbehorend passagiersvolume dat in dit geval echter ontbreekt.

Op dit moment is de indirecte werkgelegenheid al ruim 40% van de directe werkgelegenheid. Een belangrijk deel van de indirecte werkgelegenheid wordt gevormd door enkele bedrijven die met het oog op het imago-effect en eventuele agglomeratievoordelen op het luchthaventerrein zijn gevestigd. Hier is dus vooral sprake van een vestigingsplaatseffect en sec gezien geen sprake van indirecte werkgelegenheid, omdat er geen duidelijke input-outputrelatie is tussen de bedrijven en bedrijven met directe werkgelegenheid. Toch is er voor gekozen om deze bedrijven mee te nemen in de berekening van de indirecte werkgelegenheid.

3.2.2 Vrijwilligers, freelancers, uitzendkrachten

¹⁴ Voor een bescheiden regionale luchthaven met een jaarlijks passagiersaantal van 500.000 geldt een multiplier van 1 (zie paragraaf 2.3). Dit is ontleend aan het SEO-rapport *Langere baan, meer werk? Toetsing van het rapport Regionaal-Economische Betekenis van Lelystad Airport* uit 2006.

Uit de ingevulde enquêtes blijkt dat bijna 400 vrijwilligers werkzaam zijn bij bedrijven op het luchthavenareaal. Het grootste deel hiervan zet zich in voor een museum. Daarentegen is het aantal uitzendkrachten zeer beperkt. Enkele vliegbedrijven geven aan ook gebruik te maken van freelance-instructeurs, maar vaak gaat het daarbij slechts om enkele uren per week. De invloed hiervan op de totale werkgelegenheid is derhalve gering.

3.2.3 Aard van bedrijvigheid

De helft van de bedrijven waar informatie over is vergaard is een vliegschool of luchtvaartmaatschappij. Meer dan de helft van de totale directe werkgelegenheid is zelfs werkzaam in deze sector. De rest van de directe werkgelegenheid bevindt zich in bedrijven die zich bezighouden met de productie en/of handel in vlieggerelateerde producten en met financiële of zakelijke dienstverlening. Ook horecagelegenheden (hotels en restaurants) en musea zorgen voor een substantieel deel van de totale werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal. Meer informatie over de aard van de werkgelegenheid binnen het luchthavenareaal is te zien in tabel 3.2.

Tabel 3.2 Verdeling directe en indirecte werkgelegenheid naar type bedrijvigheid (N=28)

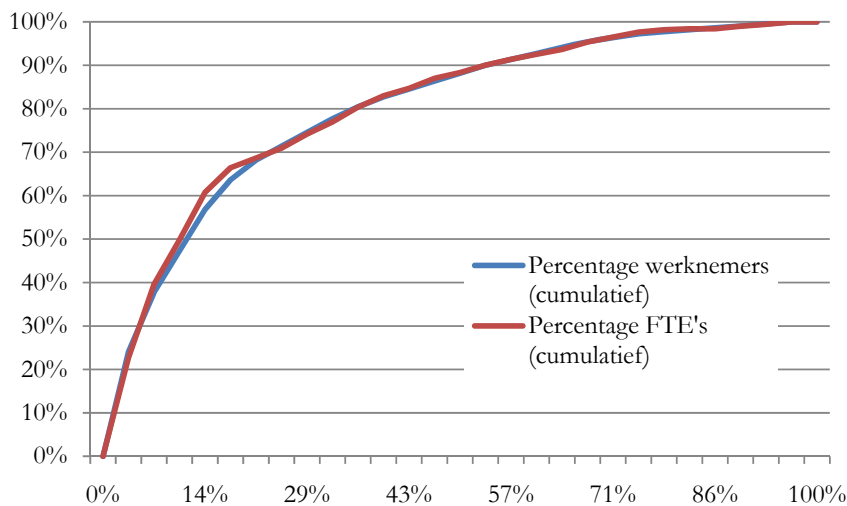
	Aantal	Direct		Indirect	
	bedrijven	Werknemers	FTE	Werknemers	FTE
Luchthavenexploitant	1	21	18		
Vliegschool/luchtvaartmaatschappij	14	99	87		
Productie en/of handel in vlieggerelateerde producten	5	13	9		
Hotel en/of restauratie ¹⁵	2	19	12		
Financiële en/of zakelijke dienstverlening	4	5	3	4	2
Musea	1			53	40
Overige bedrijven	1			6	6
Totaal	28	157	129	63	48

Verdeling werkgelegenheid over aanwezige bedrijven binnen het luchthavenareaal

Figuur 3.2 laat zien dat de grootste acht bedrijven voor meer dan 70% van de totale werkgelegenheid op het luchthavenareaal zorgen. Het totaal aantal FTE volgt eenzelfde trend als de hoeveelheid werkgelegenheid.

¹⁵ Gehanteerde methodieken in eerdere onderzoeken zijn niet eenduidig over of hotels en restaurants tot de directe of indirecte werkgelegenheid behoren. In dit onderzoek is gekozen om dit segment tot de directe werkgelegenheid te rekenen.

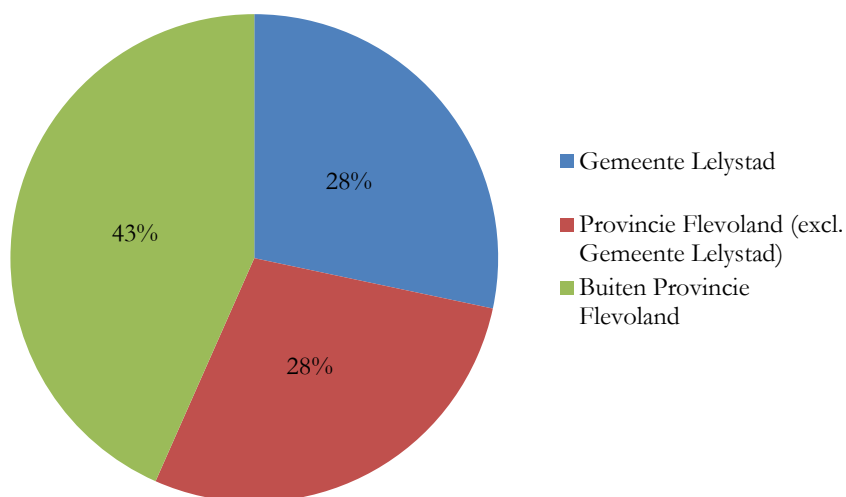
Figuur 3.2 Cumulatief percentage totale werkgelegenheid op het luchthavenareaal afgezet tegen het percentage bedrijven (gerangschikt van hoog naar laag)



3.2.4 Geografische spreiding werknemers

Figuur 3.3 laat zien dat een groot deel van de werknemers woonachtig is buiten de Provincie Flevoland (43%). De overige werknemers zijn gelijkmatig verdeeld over de categorie 'woonachtig in de Gemeente Lelystad' en de categorie 'in één van de andere gemeentes binnen Flevoland'. Ruim de helft van de direct werkzame personen woont buiten de Provincie Flevoland, terwijl de helft van de indirecte werkzame personen woonachtig is binnen de Gemeente Lelystad.

Figuur 3.3 Verdeling werknemers binnen het luchthavenareaal naar woongebied (N=18)

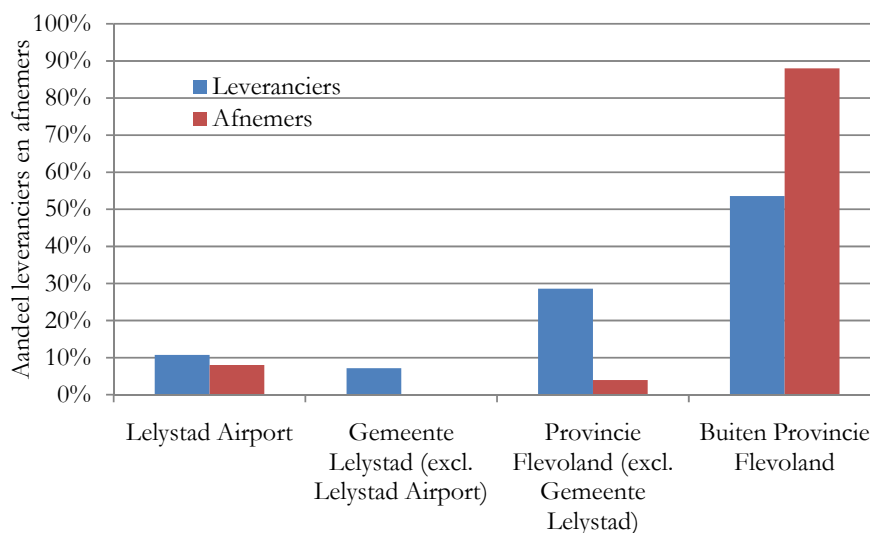


3.2.5 Achterwaartse en voorwaartse indirecte werkgelegenheid

De bedrijven is gevraagd aan te geven welk soort bedrijven hun belangrijkste leveranciers en afnemers zijn. Deze informatie verschaft inzicht in welke bedrijfstak(ken) de achterwaartse en voorwaartse indirecte werkgelegenheid wordt gecreëerd.

Als belangrijkste leveranciers voor luchtvaartmaatschappijen en vliegscholen worden genoemd de leveranciers van vliegtuigen, onderhoud en brandstof. Daarnaast noemen andere bedrijven leveranciers van catering en kantoorartikelen.

Figuur 3.4 Geografische verdeling drie belangrijkste leveranciers (N=28) en drie belangrijkste afnemers (N=25) voor elk bedrijf gevestigd op Lelystad Airport



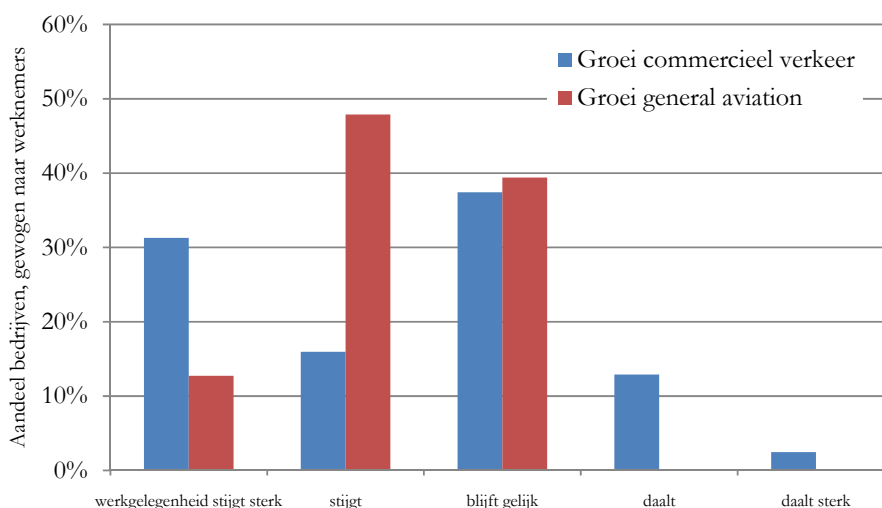
Weinig bedrijven hebben informatie over hun belangrijkste afnemers gegeven, omdat een groot deel van de ondervraagde bedrijven vliegbedrijven betreft, die als klanten vooral particulieren of bedrijven hebben die een (rond)vlucht maken. Andere bedrijven die een belangrijk deel van de werkgelegenheid vormen zijn de luchthavenoperator, horeca en musea. Dit type bedrijven creëert weinig tot geen voorwaartse indirecte werkgelegenheid, hetgeen aansluit bij de veronderstelling dat de voorwaartse indirecte werkgelegenheid van Lelystad Airport op dit moment beperkt is. Na de baanverlenging kan in de toekomst door het accommoderen van groot commercieel verkeer de voorwaartse indirecte werkgelegenheid wellicht een rol gaan spelen. Vooral zakelijk georiënteerd verkeer en inkomend toerisme dragen bij aan een groter regionaal belang en daarmee aan voorwaartse indirecte werkgelegenheid.

De geografische spreiding van de belangrijkste leveranciers en afnemers van de bedrijven gevestigd op Lelystad Airport is weergegeven in figuur 3.4. Veruit het grootste deel van de leveranciers (54%) en vooral van de afnemers (88%) is gevestigd buiten de Provincie Flevoland. Dit betekent dat in dit stadium achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheid in belangrijke mate buiten de Provinciegrens wordt gecreëerd.

3.2.6 Groeiverwachtingen bedrijven

De verwachting van de ontwikkeling van de werkgelegenheid binnen het eigen bedrijf is voor zowel een groei van de general aviation als voor de accommodatie van commercieel verkeer op Lelystad Airport positief (zie figuur 3.5). Het aantal bedrijven, dat optimistisch is over de ontwikkeling van de eigen werkgelegenheid bij een groei van de general aviation, is echter groter. Dit is te verklaren uit het feit dat de meeste bedrijven met vliegactiviteiten opereren in de wereld van de general aviation. Vooral de grotere bedrijven binnen het luchthavenareaal staan wel positief tegenover de accommodatie van commercieel verkeer. Gewogen naar aantal werknemers wordt er daardoor per saldo toch een sterke stijging van de werkgelegenheid verwacht bij de accommodatie van commercieel verkeer.

Figuur 3.5 Aandeel van de bedrijven, gewogen naar werknemers, op Lelystad Airport dat een bepaalde werkgelegenheidsgroei verwacht (N=18)



3.3 Toekomstige ontwikkelingen

Als in de toekomst de baanverlenging tot stand komt en groot commercieel verkeer op de luchthaven wordt geacommodeerd, dan zal dit leiden tot een verdere toename van de werkgelegenheid. Eerdere onderzoeken zijn echter niet eenduidig over de precieze invloed van het vervoersvolume op de werkgelegenheid. Er van uitgaande dat Lelystad Airport een thuisbasis voor een luchtvaartmaatschappij zal vormen en dat de bredere economische functie van de luchthaven tot ontwikkeling komt, is het aannemelijk dat het gehanteerde aantal van 800 directe arbeidsplaatsen bij een groei naar 1 miljoen passagiersbewegingen daadwerkelijk in zicht zal komen, gegeven het nu al in de enquête gevonden aantal directe arbeidsplaatsen op de luchthaven.

De huidige werkgelegenheidscijfers (157 directe banen en 63 indirecte banen binnen het luchthavenareaal) zullen binnenkort nog doorgroeien naar in totaal 260 arbeidsplaatsen zonder dat nu sprake is van een passagiersvolume van enige betekenis. Daarbij dient wel te worden aangetekend, dat bij uitbreiding van de luchthaven en de baanverlenging door een toename van

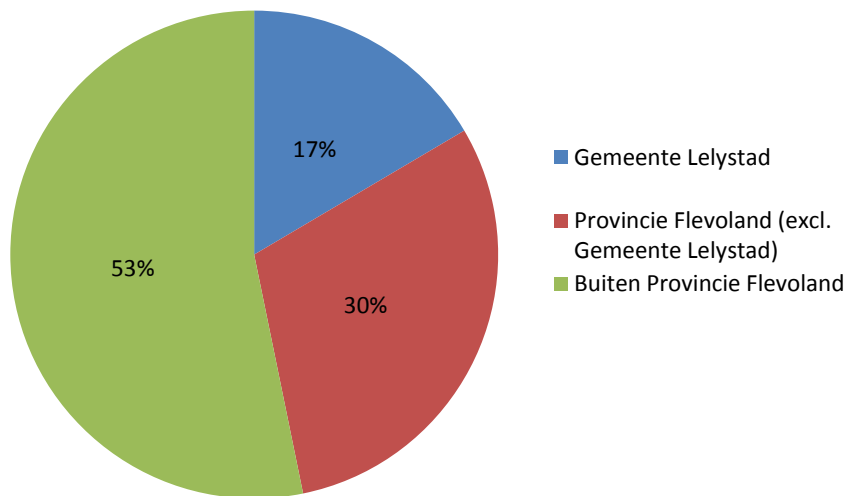
het commerciële verkeer verdringingseffecten in de met de general aviation gemoeide werkgelegenheid zouden kunnen optreden zonder gericht beleid van de luchthavenexploitant. De werkgelegenheid zou in dat geval per saldo minder sterk toenemen. Dit pleit derhalve voor het behoud van in elk geval de arbeidsintensieve delen van de general aviation op Lelystad Airport.

De toekomstige omvang van de werkgelegenheid zal voor een groot deel samenhangen met het type verkeer dat gebruik gaat maken van de luchthaven. Zo is de algemene veronderstelling dat zakelijk verkeer en inkomend toerisme voor meer (indirecte) werkgelegenheid zorgen dan uitgaand vakantieverkeer.

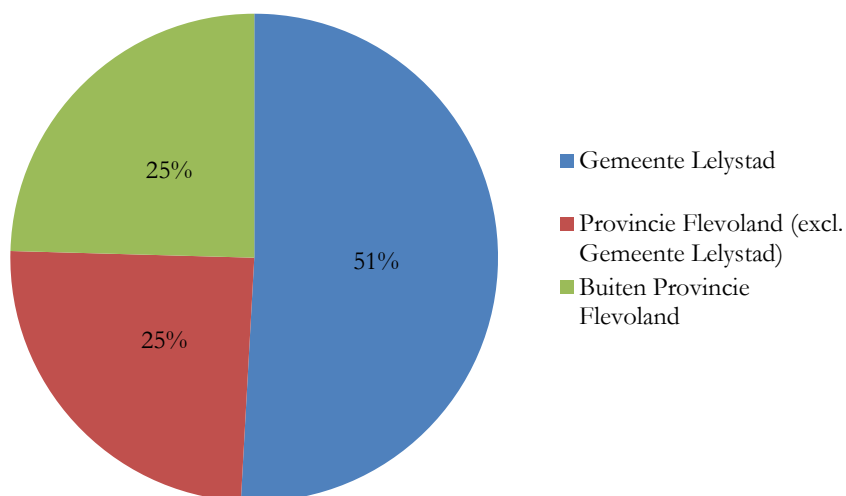
Uitbreiding van de luchthaven leidt bovendien tot een schoksgewijze toename van de werkgelegenheid. Voorbeeld hiervoor is de start van de bouw van twee grote hangaars in februari 2010 en de daarmee samenhangende komst van Quality Aircraft Painting Services (QAPS). De komst van QAPS zal een werkgelegenheidsgroei van 40 arbeidsplaatsen met zich meebrengen. Deze ontwikkeling is echter nog steeds niet gerelateerd aan een stijgend passagiersvolume.

Bijlage A Geografische spreiding werknemers

Figuur A.1 Verdeling werknemers (directe werkgelegenheid) binnen het luchthavenareaal naar woongebied (N=18)



Figuur A.2 Verdeling werknemers (indirecte werkgelegenheid) binnen het luchthavenareaal naar woongebied (N=18)

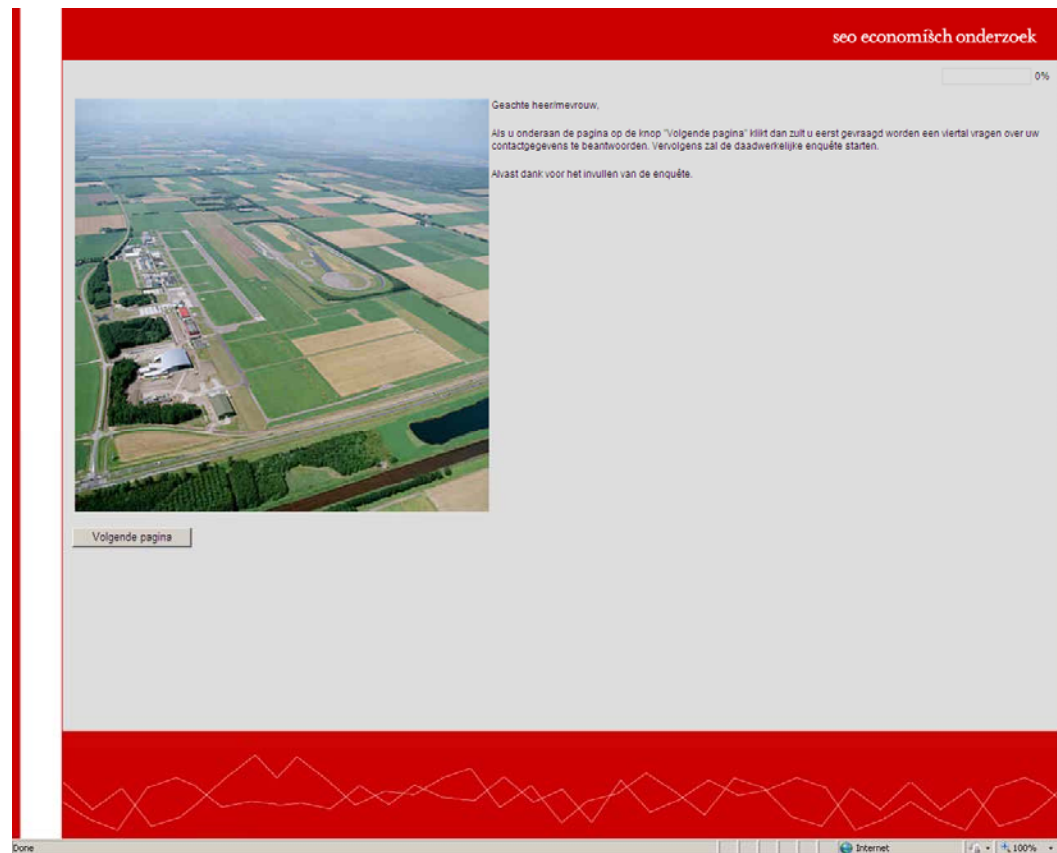


Bijlage B Enquêteproces

Onderstaand volgt een puntsgewijze beschrijving van het enquêteproces

1. Begin december 2009 is een eerste versie van de enquête ontwikkeld.
2. Op 16 december 2009 is aan totaal twaalf personen (zowel intern als extern) een proefenquête verstuurd. Ook de opdrachtgever heeft de enquête beoordeeld.
3. Na verwerking van alle opmerkingen en aanwijzingen is op 21 december 2009 de definitieve enquête verstuurd aan 43 bedrijven.
4. Op 7 januari 2010 is een herinnering verstuurd. Op dat moment hadden zeven bedrijven de enquête geretourneerd.
5. In de weken van 11 en 18 januari zijn de bedrijven die nog niet hadden gereageerd, telefonisch benaderd. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een totaal van 18 ingevulde enquêtes. Van 10 bedrijven is telefonisch informatie verkregen over het aantal werknemers en FTE's.

Bijlage C Enquête



The screenshot shows a web browser window with a red header bar containing the text "seo economisch onderzoek". Below the header, there is a grey rectangular area containing a form titled "BEDRIJFSINFORMATIE". The form consists of four numbered questions, each followed by a text input field:

1. De naam van uw bedrijf is:
2. De vragenlijst is ingevuld door:
3. Uw telefoonnummer is:
4. Uw e-mailadres is:

Below the input fields are two buttons: "Vorige pagina" and "Volgende pagina". To the right of the form, there is a progress indicator showing "0%". The browser's status bar at the bottom indicates "Done" and "Internet" with a zoom level of "100%". A red decorative border is visible on the left and bottom edges of the browser window.

seo economisch onderzoek

21%

WERKNEMERS

5. Hoeveel werknemers (exclusief vrijwilligers, stagiaires en uitzendkrachten) werkten er bij uw bedrijf op Lelystad Airport op 1 december 2009?

TOELICHTING:

- Het gaat hierbij om de werknemers op de vestiging van uw bedrijf op Lelystad Airport.
- Onder werknemers worden gerekend:
 - Fulltime en parttime werknemers
 - Vliegend, rijdend en surveillerend personeel
 - Vertegenwoordigers
 - Werkzame eigenaren
 - Personen in eigen dienst die tijdelijk elders werkzaam zijn
 - Personen die op de teldatum afwezig zijn wegens ziekte, vakantie en dergelijke
 - Personen die voor herhalingsopleidingen in militaire dienst zijn
 - Thuiswerkers die op de toonlijst staan
- UITZENDKRACHTEN, VRIJWILLIGERS EN STAGIAIRES WORDEN NIET MEEGEREKEND

6. Wat is de woonplaats van deze werknemers? Onderverdeeld naar: (als u op 1 december 2009 geen werknemers had die woonachtig zijn in één of meer van de drie gebieden, vul dan een 0 in voor het betreffende gebied)

	aantal werknemers
Woonachtig binnen de Gemeente Lelystad	
Woonachtig binnen de Provincie Flevoland (exclusief Gemeente Lelystad)	
Woonachtig buiten de Provincie Flevoland	

7. Hoeveel FTE's (alleen werknemers) waren er binnen uw bedrijf werkzaam op 1 december 2009 op Lelystad Airport? (waarbij fulltime = 1 FTE, parttime 4 dagen = 0,8 FTE, parttime 3 dagen = 0,6 FTE, parttime 2 dagen = 0,4 FTE etc.)

8. Hoeveel vacatures voor werknemers waren er binnen uw bedrijf op Lelystad Airport op 1 december 2009? (gemeten in FTE; als u op 1 december 2009 geen vacatures heeft, vul dan 0 in)

Vorige pagina

Volgende pagina

Done Internet 100%

The screenshot shows a web browser window displaying a survey page. The page has a red header with the text 'seo economisch onderzoek'. Below the header, there is a progress bar showing 42% completion. The main content area is titled 'UITZENDKRACHTEN' and contains a question: '9. Hoeveel uitzendkrachten (exclusief vrijwilligers en stagiaires) werkten er bij uw bedrijf op Lelystad Airport per 1 december 2009? (als er op 1 december 2009 geen uitzendkrachten bij uw bedrijf werkten, vul dan 0 in)'. There is a text input field for the answer. Below the input field are two buttons: 'Vorige pagina' and 'Volgende pagina'. The browser's status bar at the bottom shows 'Done' and 'Internet'.

seo economisch onderzoek

42%

UITZENDKRACHTEN

9. Hoeveel uitzendkrachten (exclusief vrijwilligers en stagiaires) werkten er bij uw bedrijf op Lelystad Airport per 1 december 2009? (als er op 1 december 2009 geen uitzendkrachten bij uw bedrijf werkten, vul dan 0 in)

Vorige pagina Volgende pagina

Done Internet 100%

seo economisch onderzoek

47%

VRUJWILLIGERS

10. Hoeveel vrijwilligers (exclusief stagiaires) werkten er bij uw bedrijf op Lelystad Airport op 1 december 2009? (als er op 1 december 2009 geen vrijwilligers bij uw bedrijf werkten, vul dan 0 in)

Vorige pagina

Volgende pagina



Done Internet 100%

seo economisch onderzoek

53%

ACTIVITEITEN

11. Wat is de hoofdactiviteit van uw bedrijf op Lelystad Airport?

☐ Luchtvaartmaatschappij

☐ Vliegclub

☐ Vliegclub

☐ Luchthavenexploitant

☐ Vliegtuigonderhoud

☐ Luchtbevrachtingskantoor/overslag- en expeditiebedrijf

☐ Afhandeling en/of bevoorrading van vliegtuigen

☐ Overheidsinstelling

☐ Schoonmaakbedrijf

☐ Vertegenwoordiging van industriële onderneming

☐ Hotel en/of restauratie

☐ Verkoopgelegenheid voor passagiers en/of bezoekers

☐ Aannemer en/of installatiebedrijf

☐ Werkplaats en/of verkoopcentra van diverse aard

☐ Benzine- en/of oliemaatschappij

☐ Bank of financiële instelling

☐ Adviesbureau

☐ Openbaar vervoers- en/of taxibedrijf

☐ Autoverhuurbedrijf

☐ Reisbureau

☐ Agrarisch bedrijf

☐ Personeelsorganisatie

☐ Koeriersbedrijf

☐ Particuliere beveiligingsdienst

☐ Anders, namelijk

Vorige pagina Volgende pagina

Done Internet 100%

12. Wat is het hoofdmotief voor de vestiging van uw bedrijf op Lelystad Airport?

13. In hoeverre verandert de werkgelegenheid binnen uw bedrijf als er een substantieel aantal commerciële vluchten uitgevoerd gaat worden vanaf Lelystad Airport met een evenredig aantal passagiers?

TOELICHTING:

- Onder commerciële vluchten worden gerekend:
 - Geregelde lijndiensten
 - Chartervluchten (naar bijvoorbeeld zonbestemmingen)

☐ Stijgt sterk

☐ Stijgt

☐ Blijft gelijk

☐ Daalt

☐ Daalt sterk

☐ Kan ik niet zeggen

14. In hoeverre verandert de werkgelegenheid binnen uw bedrijf als het aantal general aviation vluchten vanaf Lelystad Airport verdubbelt?

TOELICHTING:

- Onder general aviation worden gerekend:
 - Niet-commerciële zakelijke vluchten
 - Postvluchten
 - Taxi vluchten
 - Fotovluchten
 - Rondvluchten
 - Reclamevluchten
 - Spuitvluchten
 - Ambulancevluchten
 - Privévluchten
 - Valschermvluchten
 - Zwerfsliepvluchten
 - Politievluchten
 - Inspectievluchten
 - Off-shorevluchten
 - Les- en oefen vluchten
 - Proef- en testvluchten
 - Brandstofvluchten

☐ Stijgt sterk

☐ Stijgt

☐ Blijft gelijk

☐ Daalt

☐ Daalt sterk

☐ Kan ik niet zeggen

Done

Internet 100%

seo economisch onderzoek

74%

LEVERANCIERS EN AFNEMERS

15. Indien van toepassing: waar zijn uw drie belangrijkste leveranciers gevestigd?

	Op Lelystad Airport	Binnen de Gemeente Lelystad (exclusief Lelystad Airport)	Binnen de Provincie Flevoland (exclusief Gemeente Lelystad)	Buiten de Provincie Flevoland	Niet van toepassing
Belangrijkste leverancier	☐	☐	☐	☐	☐
Eén na belangrijkste leverancier	☐	☐	☐	☐	☐
Twee na belangrijkste leverancier	☐	☐	☐	☐	☐

Vorige pagina

Volgende pagina

DoneInternet100%

The screenshot shows a web browser window displaying a survey page. The browser's address bar shows 'Done' and the page title is 'Internet'. The survey page has a red header with the text 'seo economisch onderzoek'. Below the header, there is a progress indicator showing '79%'. The main content area is light gray and contains the following text:

16. Welke producten en/of diensten leveren uw drie belangrijkste leveranciers aan u? (met uitzondering van nutsvoorzieningen als gas, water, electriciteit en telefonie)

soorten producten/diensten

Belangrijkste leverancier

Eén na belangrijkste leverancier

Twee na belangrijkste leverancier

Below the text are three empty text input fields. At the bottom of the form area, there are two buttons: 'Vorige pagina' and 'Volgende pagina'. The bottom of the browser window shows a red bar with a white line graph pattern.

The screenshot shows a web browser window displaying a survey titled "seo economisch onderzoek". The survey is on a red-themed page. The question is "17. Levert u voornamelijk aan bedrijven of particulieren?". There are three radio button options: "Bedrijven", "Particulieren", and "In gelijke mate aan bedrijven en particulieren". Below the options are two buttons: "Vorige pagina" and "Volgende pagina". The progress bar at the top right shows 84% completion. The browser's status bar at the bottom indicates "Done" and "Internet".

seo economisch onderzoek

84%

17. Levert u voornamelijk aan bedrijven of particulieren?

☐ Bedrijven

☐ Particulieren

☐ In gelijke mate aan bedrijven en particulieren

Vorige pagina Volgende pagina

Done Internet 100%

seo economisch onderzoek

89%

18. Indien van toepassing: waar zijn uw drie belangrijkste afnemers (bedrijven) gevestigd?

	op Lelystad Airport	binnen de Gemeente Lelystad (exclusief Lelystad Airport)	binnen de Provincie Flevoland (exclusief Gemeente Lelystad)	Buiten de provincie Flevoland	Niet van toepassing
Belangrijkste afnemer	☐	☐	☐	☐	☐
Eén na belangrijkste afnemer	☐	☐	☐	☐	☐
Twee na belangrijkste afnemer	☐	☐	☐	☐	☐

Vorige pagina

Volgende pagina

DoneInternet100%

seo economisch onderzoek

19. Indien van toepassing: wat voor soort bedrijven zijn uw drie belangrijkste afnemers?

soort bedrijf

Belangrijkste afnemer

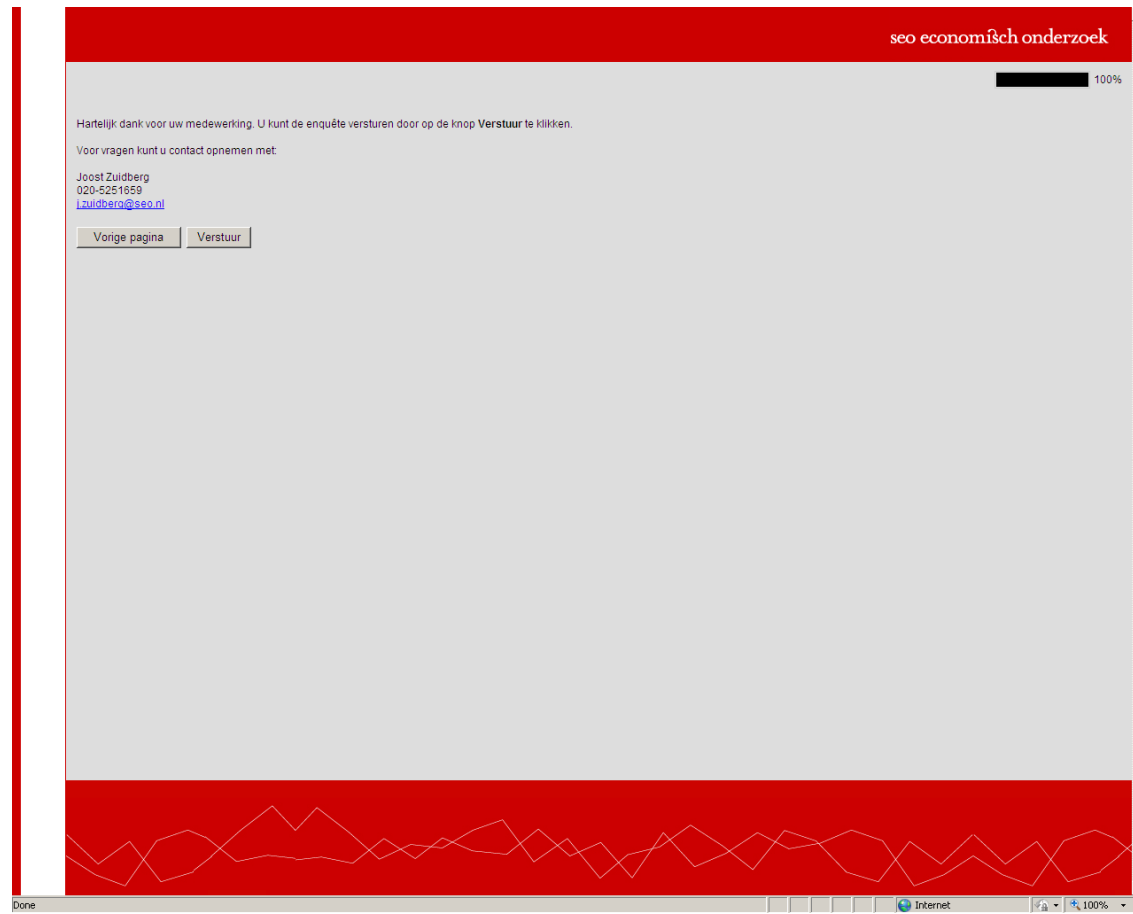
Eén na belangrijkste afnemer

Twee na belangrijkste afnemer

Vorige pagina Volgende pagina

95%

Done Internet 100%





seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . www.seo.nl