Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2133
1000 CC Amsterdam
Telefoon 020 254 5000
Info@ez.amsterdam.nl
www.amsterdam.nl/ez

Gemeente Amsterdam
Economische Zaken

Retouradres: EZ, Postbus 2133, 1000 CC Amsterdam

Gemeente Haarlemmermeer
T.a.v. Dhr. A. Uitterhoeve
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp.

Datum	11 november 2013
Ons kenmerk	20136793
Behandeld door	
E-Mail	@EZ.Amsterdam.nl
Onderwerp	Openbaar maken stukken Bestuursforum Schiphol

Geachte heer Uitterhoeve,

Met betrekking tot uw vraag of Amsterdam de verslagen van het Bestuursforum Schiphol in haar bezit heeft moet ik u melden dat dit *niet* het geval is.
Aangezien de Provincie Noord-holland het secretariaat en het voorzitterschap van het Bestuursforum sinds de oprichting heeft vervuld hebben zij ook alle relevante stukken in hun archief.
Vanuit Amsterdam is er overigens geen bezwaar als de Provincie deze stukken beschikbaar stelt.

Met vriendelijke groet,
Economische Zaken Amsterdam

Stationsplein 1
Postbus 907
3800 AX Amersfoort
Telefoon 033 4677777
www.twynstragudde.nl

Provincie Noord-Holland
Aan de voorzitter van het directeurenoverleg
Bestuursforum Schiphol drs. W.H. Kleyn
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Datum 11 juli 2008
Telefoon 033 4677776
E-mail gsc@tg.nl

Onderwerp Aanvulling offerte Y Schiphol-Amsterdam

Geachte heer Kleyn,

Zoals afgesproken met u en de heer Krul (Schiphol Group) op 30 juni jl. ontvangt u hierbij onze aanvulling op offerte Y Schiphol-Amsterdam (kenmerk 481395/GSC/PFL d.d. 29 februari 2008). In deze aanvulling specificeren en ramen wij de extra inzet die benodigd is om het traject naar een vernieuwde REVS af te ronden.

Verantwoording
Zoals op 30 juni mondeling al aangegeven, is de door ons te leveren inzet voor het totale traject groter dan bij het uitbrengen van bovengenoemde offerte kon worden voorzien. Het bij de start van het traject onvoldoende nauwkeurig kunnen ramen van de door ons te leveren inzet, maakte dat wij in goed onderling overleg destijds besloten te offreren op basis van nacalculatie. Dat het traject langer duurt en meer inzet van ons vergt heeft verder de volgende redenen:

- het heeft tijd gekost om de benodigde samenwerking van de betrokken partners de benodigde impuls te geven; daarbij moesten ook enkele spanningen uit de weg worden geruimd
- de deskundigheid, inbreng en betrokkenheid van een groeiend aantal vertegenwoordigers van de partnerorganisaties is heel goed, maar de aanvankelijke ambitie van partijen om zelf ook in uitvoerende zin bij te dragen is nauwelijks uit de verf gekomen; gevolg is dat het team van Twynstra Gudde nagenoeg alle workshops voor de visieontwikkeling zelf voorbereidt en organiseert en al het 'schrijfwerk' voor zijn rekening neemt.

Reflectie op het proces tot nu toe
Overigens beoordelen wij de procesmatige aanpak van het traject naar een vernieuwde REVS als succesvol! Gaandeweg raken steeds meer medewerkers van de partnerorganisaties betrokken én geïnvolveerd bij het werk in werkgroepen, in het visieteam en bij de workshops. Wij constateren dat in de samenwerking in dit gezamenlijke traject het onderlinge begrip voor verschillen in posities en belangen toeneemt. Wij constateren ook een toenemende

Lid van de Raad van Organisatie-Adviesbureaus (ROA)
Gecertificeerd ISO 9001 Kwaliteitssysteem
KvK 31031754

betrokkenheid van de deelnemende organisaties: de vertegenwoordigers koppelen hun ervaringen en inzichten terug en brengen de resultaten van intern overleg vervolgens weer in. Wel is het zo dat de vertegenwoordigers van de partnerorganisaties wegens de druk van hun andere taken beperkt tijd hebben om in uitvoerende zin bij te dragen aan de vernieuwde REVS.

Wij hebben in ons overleg op 30 juni gezamenlijk geconstateerd dat het creëren van draagvlak voor de ontwikkelde visie op directeurenniveau en op bestuurlijk niveau in de komende tijd meer aandacht moet krijgen. Dit betekent naast een uitgebreidere workshop met het Directeurenberaad + eind augustus ook het tussentijds in gesprekken met directeuren en bestuurders toetsen van de bereikte resultaten en voorlopig ingenomen standpunten ten aanzien van het geheel, in het bijzonder van gevoelige kwesties als selectiviteit bij bedrijfsvestiging en governance.

Tenslotte hebben wij op 30 juni vastgesteld dat er in het verdere traject ook gelegenheden moeten worden gecreëerd om betrokkenheid en draagvlak bij de rijkspartijen (met name VenW, EZ en VROM) te vergroten. Wij denken daarbij onder meer aan een enthousiasmerende bijeenkomst op bestuurlijk/hoog ambtelijk niveau.

Uitgangspunten voor deze aanvullende offerte

- Het budget zoals geraamd in onze offerte Y Schiphol-Amsterdam is per 4 juli 'opgebruikt'. Deze aanvullende offerte overziet de periode vanaf 7 juli.
- Het basisdocument is voor 85% af, en kan op basis van alle verzamelde informatie in de komende, vanwege vakanties 'luwe' weken door ons worden afgerond.
- De hoofdlijnen van de vernieuwde REVS zijn bepaald en staan op papier, de uitwerking van de actielijnen door middel van workshops en besprekingen in het visieteam loopt.
- De inzet wordt nadrukkelijker ook gericht op het verwerven van betrokkenheid en draagvlak op hoog ambtelijk en op bestuurlijk niveau.
- Er wordt energie gestoken in het vergroten van draagvlak bij de rijkspartijen VenW, EZ en VROM.

Raming resterende werkzaamheden en kosten

Op grond van het bovenstaande komen wij tot de navolgende raming van de door ons te leveren inzet ter afronding van het traject naar een vernieuwde REVS (zie tabel 1). Voor de berekening van de kosten zijn de tarieven uit de Offerte Y Schiphol-Amsterdam aangehouden, zijnde:

- € 1600 per dag voor (GSC)
- € 1350 per dag voor (GHM)
- € 950 per dag voor (FMI).

Tabel 1.

Activiteit	GSC	GHM	FMI	Kosten
Afronden basisdocument	1	0,5	4	
Workshop bereikbaarheid	0,5		1	
Workshop duurzaamheid	0,5		2	
Workshop wonen		1	1	
Workshop kwal. vestigingslocaties		1,5	1	
Bijeenkomsten visieteam	2	1	2	
Bijeenkomst Directeurenberaad+	1,5	1	2	
Presentatie in BFS	1		0,5	
Bijeenkomst rijkspartijen	0,5		1	
Vergroten betrokkenheid en draagvlak op hoog ambtelijk en op bestuurlijk niveau	2			
Afronden ontwerp-REVS incl. uitvoeringsagenda	4	1	2	
Totaal dagen/kosten	**13**	**6**	**16,5**	**€ 44.575,--**

De geraamde kosten zijn exclusief BTW, en conform de oorspronkelijke offerte inclusief bureaukosten (waaronder binnenlandse reis- en verblijfkosten, standaard studio- en infodienstkosten, telefoonkosten, administratiekosten en standaard repro- en secretariaatskosten).

Welke producten zijn af als bovenstaande activiteiten zijn afgerond?
Wanneer bovenstaande activiteiten zijn afgerond, is het navolgende geleverd:
- Een volledig afgerond basisdocument.
- Een ontwerp-REVS 2008 (visie en uitvoeringsagenda) in concept gereed, als input voor het formele ambtelijke en bestuurlijke besluitvormingstraject.

Planning
Er wordt naar gestreefd alle activiteiten af te ronden in de periode van 6 juli tot 1 september. Mogelijk kan de bijeenkomst met de rijkspartijen pas in september plaats vinden.

Optioneel
Zoals op 30 juni besproken zijn wij desgevraagd graag bereid in september en oktober het besluitvormingstraject verder te ondersteunen. Wij houden rekening met een verdere inzet van enkele dagen in september en oktober. Hierover kunnen eind augustus nadere afspraken worden gemaakt.

Tenslotte: wij voeren deze opdracht met buitengewoon veel plezier uit. Met name ervaren wij de gegroeide samenwerking met u en met de vertegenwoordigers van de partijen in het BFS als constructief en stimulerend.

Wij vertrouwen erop dat wij u een duidelijk beeld hebben gegeven van de laatste fase van het traject van het opstellen van REVS 2008 en zien uw antwoord op onze aanvullende offerte graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Twynstra Gudde Adviseurs en Managers

prof.dr. J.M. de Heer
Partner

 3

Van: [redacted]/@Noord-Holland.nl]
Verzonden: dinsdag 15 juli 2008 10:10
Aan: [redacted] (E-mail); [redacted] (SADC); [redacted]; [redacted] (E-mail); rb@sadc.nl; KRUL@schiphol.nl; b.uitterhoeve@haarlemmermeer.nl; [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: FW: aanvullende offerte
Bijlagen: Aanvulling offerte Y Schiphol-Amsterdam def.doc

Beste mensen,

Afgelopen week heeft [redacted] n, Bert Uitterhoeve en [redacted] gesproken met [redacted] over de opdracht voor de REVS.
Men is tot de conclusie gekomen dat er een aanvullende offerte nodig is om het REVS traject goed af te ronden, waarbij de opleverdatum is verschoven naar begin september.

De aanvullende offerte is bijgaand meegezonden, en is aangepast na commentaar van Bert en mijzelf.

Het gevolg van het e.e.a. is dat er meer geld nodig is voor deze opdracht. De offerte gaat uit van een extra € 44.000. We zijn voor de REVS uitgegaan van vier opdrachtgevende partijen (dwz Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Schiphol) die elke € 25.000,-- bijdragen (overigens heb ik van Schiphol nog steeds geen bedrag ontvangen!). Dit bedrag is binnenkort volledig uitgegeven, en er komt dus € 44.000 bij.
Dit betekent dat ik van elke partij nog een extra € 11.000 wil ontvangen.

Om dit in gang te zetten, zal ik een formele brief van het Bestuursforum naar jullie sturen om dit bedrag op te vragen.
Mochten jullie hier knelpunten zien, dan wil ik dat z.s.m. weten.

Met vriendelijke groet,

Provincie Noord-Holland

Directie Beleid, sector EZ
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon:
Mobiel:

Van: [redacted] (gsc) [mailto:gsc@tg.nl]
Verzonden: vrijdag 11 juli 2008 12:58
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@schiphol.nl; hr. ir. A.J.A. Uitterhoeve ; [redacted] dhr. drs. W.H. ([redacted] . (fmi)
Onderwerp: aanvullende offerte

Beste
Hierbij ontvang je de definitieve aanvullende offerte. Deze is ook besproken met Bert en [redacted] en het commentaar is verwerkt.
De getekende versie komt per post begin volgende week naar je toe.
Nogmaals fijne zomerweken toegewenst!
Gerhard.

Adviseur

Twynstra Gudde Adviseurs en Managers
Stationsplein 1, 3818 LE Amersfoort
Postbus 907, 3800 AX Amersfoort
Telefoon 033 4677776, Fax 033 4677799
Mobiel 06 53802316
E-mail gsc@tg.nl, Internet www.twynstragudde.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Buck
Consultants
International

Ruimtevraag
REVS clusters

Concept
VERTROUWELIJK

Inhoud

		Blz.
1	Inleiding	1
2	Werkgelegenheid	3
3	Ruimtevraag	8
4	Conclusies	15
Bijlage 1	Scenario's	17
Bijlage 2	REVS cluster ondersteunde diensten	22
Bijlage 3	Ruimtevraag deelregio's Amsterdam en Amstelland-Meerlanden	24

Uitgevoerd in opdracht van:
Plabeka

Buck Consultants International
Nijmegen, 15 februari 2010

1 Inleiding

Plabeka heeft aan BCI gevraagd een kwantitatieve behoefteraming voor bedrijventerreinen en kantoren te maken die tevens meer inzicht geeft in de gevraagde ruimte en ruimtelijke kwaliteit van een aantal belangrijke economische clusters in de Metropoolregio.

De ***doelstelling*** van dit onderzoek kan dan als volgt worden geformuleerd:

- Bepalen van de kwantitatieve (uitbreidings)vraag naar formele (droge) bedrijventerreinen in de Metropoolregio Amsterdam tot 2040. De vraag naar solitaire bedrijfsruimten, niet zijnde kantoren, wordt niet geraamd.
- Bepalen van de kwantitatieve (uitbreidings)vraag naar kantoorruimte in de Metropoolregio Amsterdam tot 2040. Het gaat daarbij om de vraag naar kantoorruimte op zowel formele kantoorlocaties als ook solitaire kantoren.
- In beeld brengen van de mate waarin de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar droge bedrijventerreinen en kantoorruimte aansluit op het huidige aanbod (kwantitatief en kwalitatief).

Een belangrijke basis voor de inschatting van de toekomstige werkgelegenheidsontwikkeling zijn de lange termijn scenario's van het CPB (bron: Bedrijfslocatiemonitor, 2005). Volgens afspraken in het kader van het Convenant Bedrijventerreinen wordt in ieder geval het Transatlantic Market (TM) scenario in beeld gebracht. Daarnaast hebben we twee andere toekomstscenario's ontwikkeld op basis van feitelijke trends en/ of beleid op het gebied van ruimtegebruik voor bedrijven (zie bijlage 1).

Voor de Metropoolregio Amsterdam als geheel wordt één raming gemaakt voor de periode 2010-2040. Naderhand wordt de ruimtebehoefte toegedeeld over zes deelregio`s, namelijk:

- Almere + Lelystad[1]
- Amsterdam
- Amstelland-Meerlanden
- Zaanstreek-Waterland
- IJmond-Haarlem
- Gooi- en Vechtstreek



De ruimtevraag is modelmatig geraamd. Naast inzicht in de kwantitatieve ruimtevraag, is ook de kwalitatieve ruimtevraag ('vanuit welke sectoren c.q. clusters komt de vraag voort en wat stellen zij voor eisen aan een vestigingslocatie'?) in beeld gebracht.

[1] Lelystad maakt sinds 1 mei 2009 onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam.

Voor het eerst (in deze regio) is de ontwikkeling van economische clusters vertaald naar toekomstige ruimtebehoefte van zowel bedrijventerreinen als kantoren. BCI heeft de economie van de Metropoolregio Amsterdam afgebakend in een 11 tal economische clusters. Op basis van een kwantitatieve afbakening van economische data (bron: LISA) is de werkgelegenheid in deze zgn. MRA-clusters bepaald. De vertaalslag naar ruimtebehoefte die vervolgens heeft plaatsgevonden, is uniek.

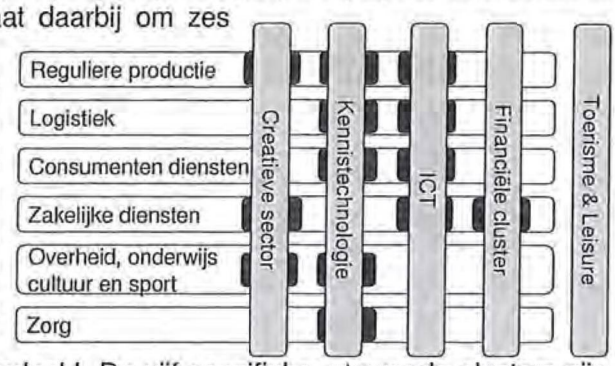
Vanwege de specifieke (beleids)positie van de Mainport Schiphol in de Metropoolregio (en daarbuiten), heeft BCI naast de modelmatige raming een ***thematische aanpak*** gehanteerd om de ***ruimtebehoefte van Schipholgebonden bedrijven*** inzichtelijk te maken. De ruimtebehoefte van veilinggerelateerde bedrijven rond de Greenport Aalsmeer is eveneens apart inzichtelijk gemaakt. Deze wordt in een andere studie in opdracht van de Greenport nader belicht. Voor het ramen van de ruimtebehoefte van Schipholgebonden bedrijven ligt de focus - aansluitend op de discussie rond de nieuwe Ruimtelijk Economische Visie Schiphol (REVS 2009-2030) - op een aantal sterke economische clusters. Duidelijk is daarbij geworden dat deze economische clusters zich verspreid over de gehele Metropoolregio bevinden en dat bepaalde typen activiteiten uit meerdere clusters naast elkaar gehuisvest kunnen zijn op een zelfde locatie, omdat deze bedrijven dezelfde gebruikersprofielen hebben. In de REVS is de clusteraanpak nog niet vertaald naar vraag/aanbodramingen en de uitwerking van gebruikersprofielen (vraag) en kwaliteitsprofielen (aanbod). Nu heeft het Bestuursforum Schiphol aangegeven op basis van deze clusteraanpak inzicht te willen hebben in een hernieuwde raming van de vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Tot slot is het belangrijk om hier aan te geven dat onder onze ramingen aannames liggen die gebaseerd zijn op feitelijke ontwikkelingen in de regio. De aannames en uitgangspunten voor de scenario's, die in hoofdstuk twee worden toegelicht, zijn getoetst aan de regionale context waardoor uitkomsten van de raming een hoge mate van betrouwbaarheid kennen.

In het vervolg van deze notitie komt de werkgelegenheid en vervolgens de ruimtevraag van Schiphol locaties uitvoerig aan bod.

2 Werkgelegenheid

In de raming van de ruimtevraag voor de gehele Metropoolregio (MRA) zijn elf economische clusters afgebakend (zie figuur). Het gaat daarbij om zes 'algemene economische' clusters (horizontaal) en vijf specifieke, meer stuwende, clusters (vertikaal). Voor deze clusters is een afbakening in 5-cijferige SBI-codes gemaakt waarbij economische activiteiten zo nauwkeurig mogelijk zijn toebedeeld aan elk van de elf betreffende clusters. Om dubbeltellingen te voorkomen, is elke economische activiteit slechts aan één economisch cluster toebedeeld. De vijf specifieke, stuwende clusters zijn hierin leidend geweest.



REVS clusters

In de REVS zijn de tien clusters kwalitatief uitgewerkt en beschreven. Voor deze ruimtebehoefteraming is echter ook een kwantitatieve afbakening gemaakt van deze clusters in economische activiteiten op het 5-cijferige SBI niveau. Bij de afbakening in SBI-codes is nadrukkelijk gekeken naar de afbakening zoals die in de Economische Agenda AMA is gehanteerd.

In totaal telt de Metropoolregio zo'n 375.000 fulltime banen in REVS clusters. De meeste van deze banen zijn te vinden in de deelregio Amsterdam (46%), op afstand gevolgd door Amstel-Meerlanden (20%). De deelregio's Almere/Lelystad, Zaanstreek-Waterland, IJmond-Haarlem en Gooi- en Vechtstreek vertegenwoordigen elk tussen de 5 en 10% van het totaal aantal banen in de REVS clusters (tabel 1).

Tabel 1 Fulltime banen in REVS clusters naar deelregio, 2008

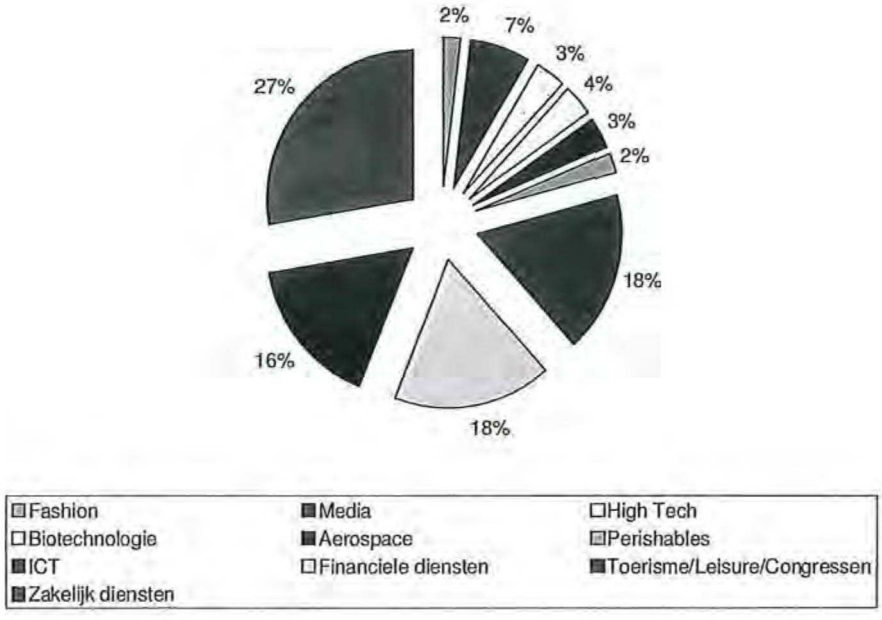
	Almere + Lelystad	Amsterdam	Amstelland-Meerlanden	Zaanstreek-Waterland	IJmond-Haarlem	Gooi- en Vechtstreek	Totaal
Fashion	434	4.250	673	597	571	802	7.327
Media	510	9.611	3.175	499	1.097	10.136	25.028
High Tech	1.833	1.603	3.073	1.925	2.842	770	12.046
Biotechnologie	2.355	3.869	1.774	1.089	2.387	1.711	13.185
Aerospace	19	2	12.606	25	2	7	12.661
Perishables[1)]	21	78	7.482	37	233	43	7.894
ICT	6.187	29.646	13.610	3.937	5.370	7.064	65.814
Financiële diensten	2.581	45.275	7.266	3.817	3.310	3.377	65.626
Toerisme/Leisure/Congressen	2.771	31.439	7.628	6.289	8.169	4.609	60.905
Zakelijke diensten	11.208	47.203	18.379	10.431	9.282	7.785	104.288
	27.919	172.976	75.666	28.646	33.263	36.304	374.774

1) = veilingcluster

Bron: LISA, bewerking BCI

De totale omvang van de REVS clusters in werkgelegenheid betreft bijna een derde deel van de gehele economie in de Metropoolregio (1,2 miljoen banen). Zoals in onderstaande figuur weergegeven is zakelijke diensten het cluster met de meeste banen (ruim 100 duizend), gevolgd door ICT, financiële diensten (beide ruim 65 duizend) en toerisme/leisure/congressen (ruim 60 duizend).

Figuur 1 Verdeling werkgelegenheid per REVS cluster



Schiphol locaties

Belangrijk aandachtspunt bij de REVS clusters, zoals dat ook is aangegeven door de werkgroep Schiphol, is om na te gaan welk deel van de werkgelegenheid in de REVS clusters daadwerkelijk op één van de in de REVS aangewezen 'Schiphol locaties' zit. In totaal gaat het om zo'n 25 'Schiphol locaties' (zowel bedrijventerreinen als kantorenlocaties), waarop bijna 41 duizend banen in REVS clusters te vinden zijn (zie tabel 2). In totaliteit bedraagt de omvang van de werkgelegenheid op Schiphol locaties bijna 94 duizend banen. Dit betekent dat meer dan de helft van de werkgelegenheid op de 'Schiphol locaties', zo'n 53 duizend banen, niet tot één van de REVS clusters behoort.

Tabel 2 *Aantal banen per REVS cluster op Schiphol locaties*

REVS cluster	Aantal banen
Fashion	148
Media	103
High Tech	238
Biotechnologie	295
Aerospace	12.163
Perishables	168
ICT	7.587
Financiële diensten	4.935
Toerisme/Leisure/Congressen	3.542
Zakelijke diensten	11.644
Totaal	***40.823***

De relatief beperkte vertegenwoordiging van de REVS clusters op de 'Schiphol locaties' is opvallend. In overleg met de werkgroep Schiphol is mede daardoor besloten om te kijken naar economische activiteiten die wel degelijk van groot belang zijn voor Schiphol maar die naar blijkt onvoldoende zichtbaar zijn in de afbakening van de REVS clusters. Daarom is op basis van het LISA bestand met daarin de economische activiteiten (SBI 5-cijferig) een overzicht gemaakt van een aantal relevante activiteiten die nu niet worden meegenomen. Voorwaarde is dat deze activiteiten (SBI 5-cijferig) minimaal 100 banen vertegenwoordigen op 'Schiphol locaties'.

Uit deze analyse is gebleken dat we op deze locaties nu in totaal zo'n 50 duizend banen missen, die zoals gezegd niet in een van de REVS clusters vertegenwoordigd zijn. Grote, voor Schiphol zeer relevante, economische activiteiten op de Schiphol locaties die nu niet worden meegenomen in de REVS-clusters, zijn in ieder geval de volgende:

- Algemeen overheidsbestuur
- Rechtspraak
- Defensie
- Wetenschappelijk onderwijs
- Beveiliging en opsporing

- Internaten, herstellingsoorden en asielzoekerscentra
- Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
- Vervoer door de lucht

De omvang en ook het belang van een aantal van deze activiteiten mag niet worden onderschat. Daarom hebben we ertoe besloten een extra REVS cluster toe te voegen aan de tien bestaande clusters. Dit hebben we 'ondersteunende diensten' genoemd. De omvang van dit nieuwe cluster hebben we als volgt bepaald. Van alle economische activiteiten met minimaal 100 banen op Schiphol locaties die niet tot een REVS cluster horen, hebben we 0%, 25%, 50% of 100% van het aantal banen opgenomen in het nieuwe cluster ondersteunende diensten (zie bijlage 2). Dit heeft ertoe geleid dat dit nieuwe cluster een omvang van ruim 36 duizend banen kent en daarmee gelijk het grootste REVS cluster is, gevolgd door aerospace en zakelijke diensten.

Daarmee komt het totaal aantal banen in REVS clusters op Schiphol locaties op zo'n 77 duizend. In totaal zijn er bijna 94 duizend banen op deze Schiphol locaties. Een overzicht van de verdeling van de banen in REVS clusters en het totaal aantal banen per Schiphol locatie, staat weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Overzicht werkgelegenheid op 'Schiphol locaties': bedrijventerreinen en kantoren

Schiphol locaties	Type locatie	Banen in REVS clusters [1]	Banen totaal
A4 Zone West Bedrijventerrein A	Bedrijventerrein	1	103
A4 Zone West Bedrijventerrein B	Bedrijventerrein	2	30
Airport Business Park Amsterdam Osdorp	Bedrijventerrein	2	18
Atlaspark (gemengd)	Bedrijventerrein	56	56
Beukenhorst Oost Oost	Kantoorlocatie	51	112
Beukenhorst Zuid	Kantoorlocatie	3.216	3.569
Beukenhorst Zuid Plan	Kantoorlocatie	802	880
De Groene Hoek	Bedrijventerrein	0	1
De Hoek	Kantoorlocatie	2.028	2.366
Elzenhof	Kantoorlocatie	4	37
Fokker BP	Kantoorlocatie	392	451
IBM/AEG (onderdeel RID-gebied)	Kantoorlocatie	3.493	3.493
Lijnden Oost	Bedrijventerrein	413	643
Lijnden Oost Q4	Bedrijventerrein	101	113
Lijnden West	Bedrijventerrein	224	302
Lijnden Zuid Badhoevedorp West	Bedrijventerrein	1	1
Nieuw-Vennep A4 Zone	Bedrijventerrein	19	40
Oude Haagseweg West en Oost	Kantoorlocatie	62	72
Oude Meer	Bedrijventerrein	1.852	2.315
Riekerpolder	Kantoorlocatie	2.982	3.224
Schiphol Centrum	Kantoorlocatie	30.437	32.074
Schiphol Logistics Park	Bedrijventerrein	6	6
Schiphol Oost	Kantoorlocatie	6	10
Schiphol Rijk	Kantoorlocatie	3.446	3.837
Schiphol Zuidoost	Bedrijventerrein	316	398
Schiphol-Noord	Bedrijventerrein	498	504
Schiphol-Oost	Bedrijventerrein	8.131	9.032
Schiphol-Zuid	Bedrijventerrein	2.149	2.266
Schiphol-Zuidoost	Bedrijventerrein	2.912	3.019
Zuidas	Kantoorlocatie	13.425	24.992
Zwanenburg Zuid	Bedrijventerrein	3	28
Totaal		77.026	93.992

[1] Dit zijn 40.823 banen in de 10 REVS clusters + 36.203 banen in het extra cluster 'ondersteunende diensten'.

Bron: REVS + provinciale monitor bedrijventerreinen en kantoren, 2009

3 Ruimtevraag

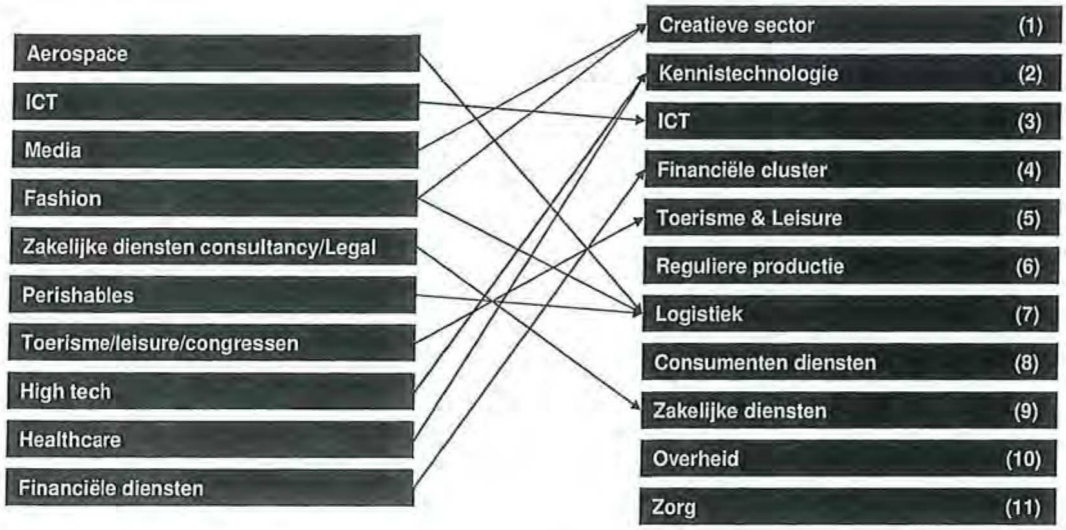
Voor de REVS clusters is een afgeleide raming gemaakt. Belangrijk om te vermelden is dat elk van de REVS clusters herleidbaar is binnen een van de elf MRA clusters zoals hierboven beschreven (zie onderstaande tabel).

Tabel 4 REVS clusters en clusters MRA algemene raming

REVS cluster	Algemene raming
1) Fashion	Creatieve industrie + Logistiek
2) Media	Creatieve industrie
3) High Tech	Kennistechnologie
4) Healthcare (biotechnologie)	Kennistechnologie
5) Aerospace	Logistiek + Kennistechnologie
6) Perishables	Logistiek
7) ICT	ICT
8) Financiële diensten	Financiële cluster
9) Toerisme/ leisure / congressen	Toerisme & Leisure
10) Zakelijke diensten	Zakelijke diensten
11) Ondersteunende diensten	Reguliere productie + Logistiek + Consumentendiensten + Zakelijke diensten + Overheid/onderwijs/cultuur/sport + Zorg

In de tabel is te zien dat nagenoeg alle REVS clusters herleidbaar zijn binnen één MRA cluster. Er zijn echter twee REVS clusters waarvoor dit niet geldt, het fashion cluster en het nieuwe cluster ondersteunende diensten. Voor deze beide clusters zijn de economische activiteiten eerst 'aan het juiste MRA cluster gekoppeld'. Voor het REVS fashion cluster gaat het om de MRA clusters creatieve sector en het logistieke cluster. Voor het nieuwe REVS cluster ondersteunende diensten gaat het om in totaal zes MRA clusters, namelijk reguliere productie, logistiek, consumentendiensten, zakelijke diensten, overheid/onderwijs/cultuur/sport en zorg.

Voor de raming van de ruimtebehoefte van de REVS clusters geldt dat de modelparameters vastgesteld zijn op de elf clusters in de basisraming voor de hele Metropoolregio. De toekomstscenario`s zijn ook gelijk aan die van de Metropoolregio. De ruimtebehoefte van de REVS clusters is daarmee afgeleid uit de algemene raming voor de gehele MRA. Via het schakelschema (zie onder) is het aandeel van de werkgelegenheid van de REVS-clusters binnen de algemene MRA clusters vastgesteld.



Bron: BCI

De REVS clusters kunnen worden afgeleid uit de algemene MRA clusters. Dit is weergeven met de pijlen in bovenstaande figuur. Zo is bijvoorbeeld het cluster Aerospace (REVS cluster) onderdeel van het cluster Logistiek (MRA cluster). Op basis van deze onderlinge relaties is de totale ruimtevraag (uitbreidingvraag + vervangingsvraag) voor de algemene MRA clusters doorvertaald naar de REVS clusters. De ruimtevraag voor REVS clusters is vastgesteld op basis van het aandeel van de huidige werkgelegenheid op 'Schiphol locaties' (***Schipholgebondenheid***) binnen het daaraan gerelateerde MRA cluster.

In onderstaand tekstkader, is ter illustratie, de aanpak op hoofdlijnen beschreven voor het REVS cluster High Tech.

Voorbeeld raming REVS cluster High Tech - voorbeeld van de aanpak

- *Onderdeel van cluster Kennistechnologie (25.200 banen in MRA)*
- *De werkgelegenheid in het cluster High Tech (bestaande uit 23 SBI-bedrijfstakken) in de MRA is 12.000 banen, waarvan 240 te vinden is op Schipholgebonden locaties*
- *De ruimtebehoefte in het Schipholgebonden cluster High Tech is:*
  *240/25.200 * ruimtebehoefte Kennistechnologie*

De werkgelegenheid in de REVS clusters op Schiphol locaties kan worden uitgesplitst naar bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Deze locaties liggen verspreid in twee van de deelregio's binnen de MRA: Amsterdam en Amstel-Meerlanden. Onderstaand schakelschema (tabel 5) geeft het percentage aan van de uitkomst voor het reguliere MRA cluster dat hoort bij het bijhorende REVS cluster. Per cluster zijn vier percentages opgenomen, aangezien er onderscheid wordt gemaakt in:

- Bedrijventerreinen
- Kantoren
- Regio Amsterdam
- Regio Amstelland-Meerlanden

Tabel 5 Schakelschema: REVS cluster als aandeel in MRA-cluster in deelregio's

REVS cluster	MRA cluster	Amsterdam		Amstelland-Meerlanden	
		Bedrijven-terreinen	Kantoren	Bedrijven-terreinen	Kantoren
Fashion	Creatieve sector	0%	0%	0%	0%
Fashion	Logistiek	0%	0%	0%	0%
Media	Creatieve sector	0%	1%	0%	2%
High Tech	Kennistechnologie	0%	1%	4%	12%
Biotechnologie	Kennistechnologie	0%	1%	8%	9%
Aerospace	Logistiek	0%	0%	4%	37%
Perishables	Logistiek	0%	0%	1%	0%
ICT	ICT	46%	9%	24%	27%
Financiële diensten	Financiële cluster	0%	16%	8%	21%
Toerisme/Leisure/Congressen	Toerisme & Leisure	0%	22%	39%	60%
Zakelijke diensten	Zakelijke diensten	5%	23%	4%	24%
Ondersteunende diensten	Reguliere productie	0%	0%	1%	25%
Ondersteunende diensten	Logistiek	1%	2%	21%	5%
Ondersteunende diensten	Consumenten diensten	0%	3%	14%	5%
Ondersteunende diensten	Zakelijke diensten	0%	1%	31%	14%
Ondersteunende diensten	Overheid, onderwijs, cultuur en sport	0%	3%	0%	21%
Ondersteunende diensten	Zorg	0%	0%	0%	1%

Met een tweetal voorbeelden willen we bovenstaand schakelschema verder verduidelijken:

- De werkgelegenheid binnen het REVS cluster financiële diensten op Schipholgebonden kantoorlocaties in de regio Amsterdam bedraagt 16% van de werkgelegenheid in het algemene MRA financiële cluster op kantoorlocaties in de regio Amsterdam;
- De werkgelegenheid binnen het REVS cluster high tech op Schipholgebonden bedrijventerreinen in de regio Amstelland-Meerlanden bedraagt 4% van de werkgelegenheid in het algemene MRA cluster kennistechnologie op bedrijventerreinen in de regio Amstelland-Meerlanden.

Zoals gezegd bepalen we aan de hand van dit schakelschema hoe groot de ruimtevraag per REVS cluster is. We presenteren de ruimtevraag van bedrijventerreinen en kantoorlocaties voor elk van de REVS clusters in de beide deelregio's (Amsterdam en Amstelland-Meerlanden) gezamenlijk. Daarbij laten we het effect van de drie scenario's zien op de ruimtevraag. Het gaat hierbij steeds om de totale ruimtevraag; dat wil zeggen dat hierin zowel de uitbreidingsvraag als de vervangingsvraag is inbegrepen.

De ruimtevraag van bedrijventerreinen en kantoorlocaties (voor alle sectoren MRA totaal) in de deelregio's Amsterdam en Amstelland-Meerlanden is ter indicatie weergegeven in bijlage 3.

Ruimtevraag bedrijventerreinen

Referentiescenario

In het referentiescenario bedraagt de ruimtevraag in totaal zo'n 60 hectare netto in de gehele periode 2010-2040. Ruim 80% van de ruimtevraag zit in de eerste periode (tot 2020). Vooral het REVS cluster ondersteunende diensten, maar ook ICT en aerospace laten een relatief grote ruimtevraag zien. Een aantal andere REVS clusters, waaronder media, fashion, biotechnologie, perishables, financiële diensten en zakelijke diensten kennen nauwelijks een ruimtevraag.

Tabel 6 *Totale ruimtevraag bedrijventerreinen per REVS cluster volgens het referentiescenario*

REVS cluster	2010-2020 (netto ha)	2020-2030 (netto ha)	2030-2040 (netto ha)
Fashion	0,3	0,0	0,0
Media	0,0	0,0	0,0
High Tech	0,2	0,1	0,1
Biotechnologie	0,3	0,2	0,2
Aerospace	3,0	0,4	0,2
Perishables	0,5	0,1	0,0
ICT	5,5	0,3	0,3
Financiële diensten	0,1	0,0	0,0
Toerisme/Leisure/Congressen	1,2	0,1	0,1
Zakelijke diensten	0,5	0,0	0,1
Ondersteunende diensten	36,8	5,4	3,5
Totaal	48,3	6,7	4,6

Global Gateway scenario

De ruimtevraag in het Global Gateway scenario bedraagt zo'n 146 hectare netto in de gehele periode 2010-2040. Een groot deel (44%) van deze ruimtevraag zit in de eerste periode en is vooral zichtbaar in de clusters ondersteunende diensten en in veel mindere mate ICT.

Tabel 7 *Totale ruimtevraag bedrijventerreinen per REVS cluster volgens het Global Gateway scenario*

REVS cluster	2010-2020 (netto ha)	2020-2030 (netto ha)	2030-2040 (netto ha)
Fashion	0,3	0,3	0,2
Media	0,0	0,0	0,0
High Tech	0,2	0,1	0,1
Biotechnologie	0,4	0,2	0,3
Aerospace	3,6	3,0	2,7
Perishables	0,6	0,5	0,4
ICT	10,0	3,5	3,0
Financiële diensten	0,1	0,0	0,0
Toerisme/Leisure/Congressen	2,2	0,5	0,2
Zakelijke diensten	0,8	0,2	0,2
Ondersteunende diensten	45,9	34,6	32,1
Totaal	64,1	42,8	39,2

Duurzaamheid Troef scenario

De ruimtevraag volgens het Duurzaamheid Troef scenario bedraagt zo'n 125 hectare netto in de gehele periode 2010-2040. Net als in het Global Gateway scenario zit ook in dit scenario een groot deel van de ruimtevraag (42%) in de eerste periode (vooral weer in de ondersteunende diensten, in veel mindere mate in ICT). Verder valt op dat de ruimtevraag in elk van de clusters minder hard afneemt dan in het referentiescenario het geval is.

Tabel 8 *Totale ruimtevraag bedrijventerreinen per REVS cluster volgens het Duurzaamheid Troef scenario*

REVS cluster	2010-2020 (netto ha)	2020-2030 (netto ha)	2030-2040 (netto ha)
Fashion	0,3	0,2	0,2
Media	0,0	0,0	0,0
High Tech	0,2	0,1	0,1
Biotechnologie	0,4	0,2	0,2
Aerospace	3,3	2,7	2,5
Perishables	0,5	0,4	0,4
ICT	8,4	2,9	2,5
Financiële diensten	0,1	0,0	0,0
Toerisme/Leisure/Congressen	1,0	0,3	0,1
Zakelijke diensten	0,2	0,1	0,1
Ondersteunende diensten	38,8	30,4	28,2
Totaal	53,1	37,3	34,3

Ruimtevraag kantoren

De ruimtevraag van kantoren laat een heel ander beeld zien dan bij bedrijventerreinen. Bij de kantorenlocaties is een groter aantal REVS clusters (dan bij bedrijventerreinen) dat een relatief grote ruimtevraag laat zien. Bij bedrijventerreinen was er in principe slechts bij een drietal REVS clusters (ondersteunende diensten, ICT en aerospace) sprake van een relatief hoge ruimtevraag. Bij kantorenlocaties zien we met andere woorden dat de ruimtevraag over een groter aantal REVS clusters verspreid is.

Referentiescenario

In totaal is de ruimtevraag volgens het referentiescenario zo'n 220.000 m2 bvo in de gehele periode 2010-2040. Ruim de helft van deze vraag zit in de eerste periode. De grootste ruimtevraag is voor het REVS cluster ondersteunende diensten, maar ook de zakelijke diensten, en het aerospace cluster laten een relatief grote ruimtevraag zien. Daarna volgen de financiële diensten, ICT en toerisme/leisure/congressen. In de periode na 2020 neemt de ruimtevraag duidelijk af. De clusters zakelijke diensten en ondersteunende diensten blijven dan nog wel relatief veel ruimte vragen op kantoorlocaties.

Tabel 9 *Totale ruimtevraag kantoren per REVS cluster volgens het referentiescenario*

REVS cluster	2010-2020 (1.000 m² bvo)	2020-2030 (1.000 m² bvo)	2030-2040 (1.000 m² bvo)
Fashion	0,1	0,0	0,0
Media	0,1	0,1	0,1
High Tech	0,4	0,3	0,3
Biotechnologie	0,3	0,2	0,2
Aerospace	22,9	2,5	2,5
Perishables	0,0	0,0	0,0
ICT	8,2	3,8	3,8
Financiële diensten	10,5	6,0	6,0
Toerisme/Leisure/Congressen	7,3	3,4	3,4
Zakelijke diensten	24,4	14,5	14,5
Ondersteunende diensten	48,0	16,6	18,9
Totaal	122,4	47,5	49,8

Global Gateway scenario

De ruimtevraag volgens het Global Gateway scenario laat een forse ruimtevraag zien van in totaal 407.000 m2 bvo in de gehele periode 2010-2040. De helft zit in de eerste periode. Naast de ondersteunende diensten springt het cluster zakelijke diensten er in deze eerste periode uit (ruim 50.000 m2 bvo), daarna volgen op gepaste afstand de clusters financiële diensten en aerospace en in mindere mate toerisme/leisure/congressen en ICT. In de periode na 2020 blijft de ruimtevraag voor een drietal clusters relatief groot, te weten ondersteunende diensten, aerospace en zakelijke diensten.

Tabel 10 *Totale ruimtevraag kantoren per REVS cluster volgens het Global Gateway scenario*

REVS cluster	2010-2020 (1.000 m² bvo)	2020-2030 (1.000 m² bvo)	2030-2040 (1.000 m² bvo)
Fashion	0,2	0,1	0,1
Media	0,5	0,1	0,1
High Tech	0,4	0,3	0,4
Biotechnologie	0,3	0,2	0,3
Aerospace	26,1	22,0	20,5
Perishables	0,0	0,0	0,0
ICT	17,3	5,2	5,0
Financiële diensten	27,5	6,0	6,0
Toerisme/Leisure/Congressen	17,9	3,9	3,4
Zakelijke diensten	51,8	14,5	14,5
Ondersteunende diensten	62,3	49,1	51,1
Totaal	204,3	101,5	101,5

Duurzaamheid Troef scenario

De ruimtevraag volgens het Duurzaamheid Troef scenario ligt iets lager dan in het Global Gateway scenario, namelijk 378.000 m2 bvo in de gehele periode 2010-2040. De helft zit in

de eerste periode. Het beeld van de clusters met een relatief grote ruimtevraag komt overeen met het Global Gateway scenario.

Tabel 11 Totale ruimtevraag kantoren per REVS cluster volgens het Duurzaamheid Troef scenario

REVS cluster	2010-2020 (1.000 m² bvo)	2020-2030 (1.000 m² bvo)	2030-2040 (1.000 m² bvo)
Fashion	0,2	0,1	0,1
Media	0,5	0,1	0,1
High Tech	0,4	0,2	0,4
Biotechnologie	0,3	0,2	0,3
Aerospace	23,6	20,0	18,6
Perishables	0,0	0,0	0,0
ICT	15,9	5,0	4,9
Financiële diensten	25,2	6,0	6,0
Toerisme/Leisure/Congressen	16,4	3,9	3,4
Zakelijke diensten	47,9	14,5	14,5
Ondersteunende diensten	57,1	45,3	47,0
Totaal	187,4	95,4	95,4

Een eerste ***vraag-aanbod confrontatie*** laat een ***overaanbod*** zien van zowel de Schiphol-gebonden bedrijventerreinen als ook de kantoorlocaties. Dit vraagt om aanscherping van de gekozen strategie: ofwel aan de vraagzijde, gericht op afbakening en het in de markt zetten van de REVS clusters ofwel aan de aanbodzijde als het gaat om fasering en mogelijk bevriezing van planlocaties.

4 Conclusies

Enkele conclusies kunnen worden getrokken, namelijk:

Werkgelegenheid

- De totale omvang van de REVS clusters in werkgelegenheid omvat bijna een derde deel van de gehele economie in de Metropoolregio REVS-clusters en komt verspreid voor over de Metropoolregio.

Ruimtevraag

- De ruimtevraag van de REVS clusters op Schiphol locaties is relatief beperkt, vanwege het relatief geringe aandeel van 'Schiphol locaties' in de totale werkgelegenheid in REVS-clusters.
- Voor bedrijventerreinen loopt de ruimtevraag uiteen van 60 hectare netto tot 146 hectare netto in de gehele periode 2010-2040. De ruimtevraag concentreert zich in de eerste periode (tot 2020) en ligt dan tussen de 5 en 6,5 hectare netto per jaar.
- Voor kantorenlocaties loopt de ruimtevraag uiteen van 220.000 tot 410.000 vierkante meter bvo in de gehele periode 2010-2040. De ruimtevraag concentreert zich ook bij kantoren in de eerste periode (tot 2020) en ligt dan tussen de 12 duizend en 25 duizend vierkante meter bvo per jaar.

Aanbevelingen

- Het aandeel van de REVS clusters op 'Schiphol locaties' kan omhoog door specifieke condities c.q. faciliteiten aan te bieden op de betreffende Schiphol locaties. Dat kan door de ontwikkeling van marktconforme locatieprofielen waarover in de REVS wordt gesproken.
- Door de spreiding van de REVS-clusters over de Metropoolregio (en het relatief geringe aandeel van de Schiphol locaties) kan wellicht ook overwogen worden om de Schipholbinding in een ander perspectief te zien door minder Schiphol locaties in de bedrijventerreinenplanning mee te nemen, of wellicht om de Schipholbinding los te laten omdat de nu voorspelde ruimtebehoefte substantieel lager is dan het beschikbare aanbod aan 'Schiphol locaties'.
- De luchtvaart/-vracht is echter een moeilijk te voorspellen markt. Als er in de toekomst groei optreedt, groeien ook de aan luchtvaart- en vracht gebonden activiteiten in de REVS clusters mee (met name eerste en tweede linie vracht). Voor deze specifieke on-

derdelen zouden prognoses opgesteld moeten worden die meer gerelateerd zijn aan de ontwikkeling van de vervoersvolumes. Dergelijke methoden worden ook gehanteerd voor havengebonden bedrijventerreinen. Ook in het kader van bijvoorbeeld ACT is de ruimtebehoefte van eerste en tweede linie vracht gerelateerd aan de ontwikkeling van de luchtvrachtvolumes op Schiphol.

- Daarnaast is het zo dat in de ramingen nu geen ruimte is geraamd voor specifieke faciliteiten op en rond de luchthaven (o.a. Truckterminal, HST-terminal). Dit kan in de toekomst extra bedrijvigheid op de Schiphol locaties aantrekken.

Bijlage 1 Scenario's

We maken een inschatting van de toekomstige ruimtevraag van bedrijventerreinen en kantoren op basis van drie toekomstscenario's. In elk van de scenario's vormt de huidige situatie in de regio (voor wat betreft de huidige werkgelegenheid, verhuisintensiteit, hergebruik, locatievoorkeuren en terreinquotiënten) het uitgangspunt. De scenario's zien er als volgt uit:

Invulling scenario's

Het eerste scenario dat we hanteren is het ***referentiescenario***. Dit scenario gaat uit van een dynamiek in de werkgelegenheid op basis van het TM-scenario voor de regio, en de ontwikkeling van locatievoorkeur en terreinquotiënt, verhuisintensiteit en hergebruik op basis van een regionale inschatting. We zetten dit in als een soort basisscenario. Daarnaast onderscheiden we twee scenario's die een andere (lees: hogere) ruimtevraag in de Metropoolregio laten zien.

Zo wordt in het ***Global Gateway scenario*** de internationale kracht van de Metropoolregio Amsterdam behouden en waar mogelijk versterkt. Dit is conform de REVS 2009-2030 en de MRA-conferentie 2009 waarin de regio internationaal wordt neergezet als 'Global Business Gateway'. Uitdagingen zijn er daarbij legio: focus op kennis & innovatie (incl. duurzaamheid en toptalent), aansluiting onderwijs – arbeidsmarkt, ruimte & bereikbaarheid, marketing, acquisitie én exportbevordering en tot slot 'good governance'.
Als regio maak je keuzes, bijvoorbeeld waarin je echt wilt excelleren en waarin je 'gewoon verder wilt doorgroeien'. Door kansen in de MRA te verzilveren, versterk je als regio je concurrentiepositie en kun je je in (inter)nationaal perspectief onderscheiden (lees: harder groeien dan gemiddeld) in een groot aantal economische clusters. Deze groei is niet vanzelfsprekend, en is enkel haalbaar indien hier beleidsmatig sterk op wordt gestuurd. Voor ons scenario betekent dit specifiek het volgende:

- De werkgelegenheid ontwikkelt zich volgens het 'hoge groeiscenario' Global Economy.
- Additioneel groeit een aantal stuwende clusters harder dan gemiddeld. Het gaat om de creatieve sector, ICT, kennistechnologie, toerisme & leisure en het financiële cluster.
- Additioneel neemt de werkgelegenheid meer toe als gevolg van Schaalsprong Almere.
- Er is sprake van een lichte intensivering van het ruimtegebruik.

In het ***Duurzaamheid Troef scenario*** wordt optimaal ingezet op duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld Cradle to Cradle, intensief ruimtegebruik, en behoud en hergebruik van bestaande gebouwen. Bedrijven en kantoren gaan effectiever met nieuw in gebruik genomen ruimte om, streven naar meer duurzaamheid binnen het bedrijfsproces en leveren 'last but not least' een belangrijke bijdrage aan een efficiëntere bedrijfsvoering.

Deze mogelijke beleidsimpulsen worden in dit scenario vertaald waarbij, meer dan in het verleden, ingezet wordt op intensief ruimtegebruik en hergebruik van locaties. De economische groei (werkgelegenheidsontwikkeling) is in dit scenario gelijk aan het Global Gateway scenario. Wel is in het Duurzaamheid Troef scenario sprake van sterkere intensivering van het ruimtegebruik en wordt uitbreidingsvraag van bedrijven met een lage milieucategorie (milieucategorie 1) niet gefaciliteerd op bedrijventerreinen.

Het is van belang om te beseffen dat de scenario's een beleidsambitie in zich hebben. Wordt deze ambitie niet ingelost, dan heeft dit consequenties voor de ontwikkeling van de ruimtevraag in de regio. Daarmee geven de scenario's een bandbreedte aan waarbinnen de ruimtevraag zich naar verwachting zal ontwikkelen.

Differentiatie in parameters per scenario

De invulling van de drie scenario afhankelijke parameters, zoals weergegeven in onderstaande tabel, wordt hieronder nader toegelicht.

Tabel 1 Overzicht van de 3 scenario afhankelijke (model)parameters

	Toelichting
Werkgelegenheidsontwikkeling	Toekomstprognose van de economische ontwikkeling (incl. beleidsambities), uitgedrukt in de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling
Intensivering ruimtegebruik	Percentage van de uitbreidingsvraag die niet gerealiseerd hoeft te worden door beleidsmatig in te zetten op intensivering van het ruimtegebruik.
Filter lage milieucategoriën	Het deel van de uitbreidingsvraag die voortkomt door bedrijvigheid in de lagere milieucategorieën (milieucategorie 1) wordt beleidsmatig niet gefaciliteerd.

De ***werkgelegenheidsontwikkeling*** is een belangrijke parameter in de scenario's. In het referentiescenario wordt de ontwikkeling van de werkgelegenheid gebaseerd op het TM scenario, zoals dat in de BLM is opgenomen (CPB, 2005). In dit scenario is tot 2020 nog een lichte groei van de werkgelegenheid zichtbaar maar daarna is er feitelijk sprake van een negatieve groei.

Voor de scenario's Global Gateway en Duurzaamheid Troef – die beide een gelijke groeiontwikkeling kennen – wordt uitgegaan van een aanzienlijk hogere groei van de werkgelegenheid. De basis vormt hiervan vormt het hogere GE groeiscenario van het CPB[2], omdat deze scenario's beiden de ambitie hebben om de internationale kracht van de Metropoolregio Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Daar bovenop wordt uitgegaan van een tweetal belangrijke (beleids)impulsen, namelijk:

[2] In alle drie de scenario's nemen we de werkgelegenheidsontwikkeling in de Corop gebieden 19-24 en 40 (dit staat gelijk aan de Metropoolregio Amsterdam).

- Keuze voor een ***aantal economische clusters*** waarin de Metropoolregio wil ***excelleren:***
  - vijf stuwende clusters (creatieve sector, ICT, kennistechnologie, toerisme&leisure, financiële cluster) groeien gemiddeld harder dan volgens het GE scenario;
  - op basis van de levenscyclusfase van het cluster en de omvang van het internationale segment binnen de Randstad is de 'extra' groei voor elk van de vijf clusters bepaald.
  - in de periode 2010-2020 gaat het om een 'extra' groei van 1% tot 3%, afhankelijk van een expertmatige inschatting van de groeikansen (variërend van een beperkt tot een groot effect);
  - beleidsgestuurde groei is echter eindig. Daarom is in de tweede en derde periode (tot 2020) uitgegaan van een halvering van de extra werkgelegenheidsgroei ten opzichte van de voorgaande periode.

- Additioneel rekening houden met de ***Schaalsprong Almere:***
  - het gaat in de Schaalsprong om 100.000 extra banen in de periode tot 2030. Wij achten het erg ambitieus om de Schaalsprong op korte termijn volledig te realiseren. Op verzoek van de werkgroep is desondanks vastgehouden aan regionale ambitie van 100.000 extra banen in de periode tot 2030;
  - deze extra banen zijn opgebouwd uit 50% autonome groei bestaande bedrijvigheid en bevolking, 40% overloop vanuit de Metropoolregio (regionale verplaatsing) en 10% als gevolg van ontwikkeling van eigen pieken in Almere;
  - de 40% overloop vanuit MRA leidt niet tot additionele ruimtevraag, en daarbij zit verplaatsing binnen de regio reeds verwerkt in het GE-scenario van de BLM;
  - de resterende 60.000 banen zijn als volgt verdeeld: 30.000 in de periode 2010-2020 (=28% v/d totale werkgelegenheidsgroei) en 30.000 in de periode 2020-2030 (=47% van de totale werkgelegenheidsgroei). De verdeling van deze banen naar cluster is op basis van de huidige sectorstructuur van Almere/Lelystad gedaan.

Op dit moment zijn er in de Metropoolregio Amsterdam circa 1,1 miljoen (fulltime) banen. De impact van de CPB lange termijn scenario's en de twee scenario's die in deze raming zullen worden doorgerekend (Global Gateway en Duurzaamheid Troef) op de werkgelegenheidsontwikkeling staan in tabel 2.6.

Tabel 2 Werkgelegenheidsontwikkeling volgens vier scenario's (aantal banen x 1.000 > 12 uur)

	2010	2010-2020		2020-2030		2030-2040	
Scenario	Absoluut	Absoluut	Groeivoet jr.	Absoluut	Groeivoet jr.	Absoluut.	Groeivoet jr.
TM = ref.	1,127	+ 20,3	0,18%	*- 34,2*	*-0,30%*	*- 17,9*	*-0,16%*
GE	1,127	+ 69,9	0,60%	+ 31,2	0,26%	+ 40,1	0,32%
GG & DT	1,127	+ 105,9	0,90%	+ 64,3	0,51%	+ 41,6	0,32%

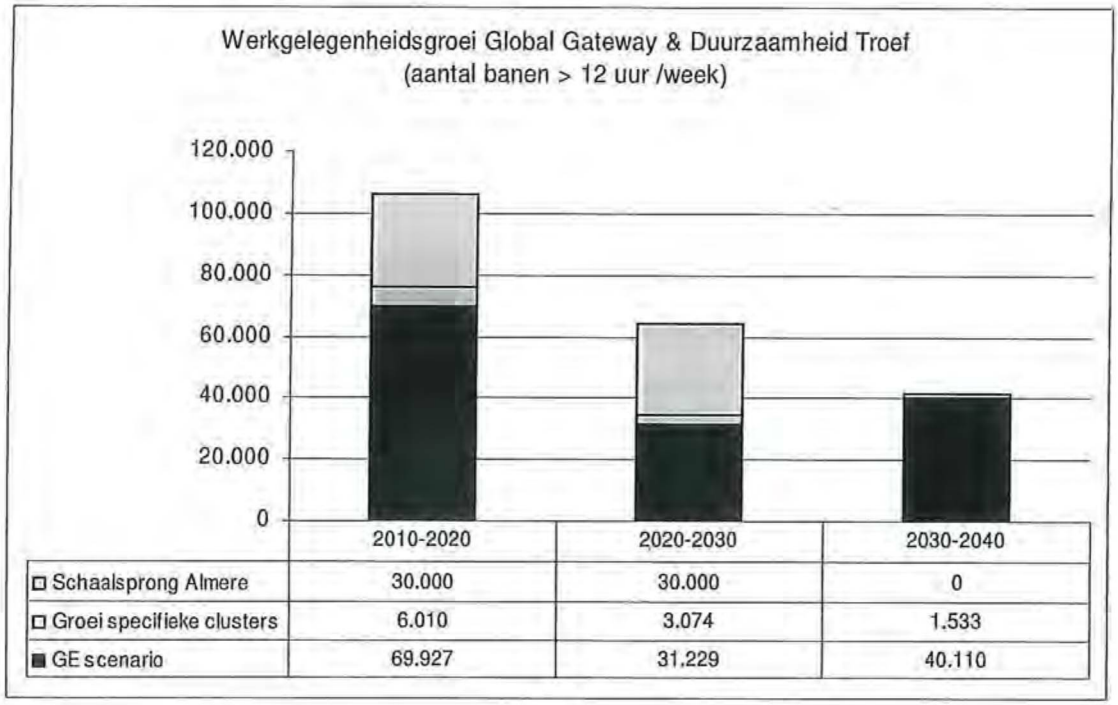
Bron: CPB, (deels) bewerkt door BCI

Uit de tabel blijkt dat er in alle scenario's sprake is van een groei van de werkgelegenheid in de eerste periode (tot 2020). De groei na 2020 zwakt in alle scenario`s behoorlijk af, en in het laagste scenario (TM) is er na 2020 zelfs sprake van een negatieve groei van de werk-

gelegenheid. Vergelijken we de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling met de historische groei van de werkgelegenheid, dan ligt deze in alle scenario's een stuk lager dan in de periode 1993-2007: toen was het gemiddeld 2,7% per jaar (CBS, 2009).

De verwachte werkgelegenheidsgroei is het sterkst in de scenario`s Global Gateway (GG) en het Duurzaamheid Troef (DT). Zoals eerder aangegeven komt dit omdat deze gebaseerd zijn op het hogere GE scenario, met additioneel banen voor stuwende clusters en het realiseren van de Schaalsprong Almere. De opbouw van deze drie elementen binnen de totale werkgelegenheidsontwikkeling is weergegeven in figuur 1.

Figuur 1 Opbouw werkgelegenheidsgroei in GG & DT scenario



	2010-2020	2020-2030	2030-2040
Schaalsprong Almere	30.000	30.000	0
Groei specifieke clusters	6.010	3.074	1.533
GE scenario	69.927	31.229	40.110

Een ***intensivering van ruimtegebruik*** is door Plabeka voor zowel bedrijventerreinen als kantoren opgenomen als beleidsopgave-/ambitie voor de Metropoolregio Amsterdam. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de intensivering van de uitbreidingsvraag. Er is gekozen voor een beleidsinsteek, met een intensiveringpercentage van de uitbreidingsvraag van 5% in het scenario MRA als Global Gateway en 15% in het scenario Duurzaamheid Troef.

Dit percentage geeft de 'ruimtewinst' weer, die ontstaat door intensiever om te gaan met het ruimtegebruik bij het realiseren van nieuwe terreinen/panden. Het gaat hierbij dus nadrukkelijk niet om intensivering van op reeds uitgegeven/gerealiseerde terreinen/panden.

Tot slot is er nog de ***filter lage milieucategorieën***. In het scenario Duurzaamheid Troef scenario is als additioneel beleidsuitgangspunt opgenomen dat de uitbreidingsvraag die ontstaat door bedrijvigheid met een lage milieucategorie (milieucategorie 1) niet gefacili-

teerd wordt op bedrijventerreinen. Hiervoor is bij de berekening van de uitbreidingsvraag gecorrigeerd op basis van de huidige verdeling van milieucategorie activiteiten per cluster.

Op basis van het "groene boekje" is per SBI-code bepaald welke bedrijfsactiviteiten onder de milieucategorie 1 vallen. Hierbij zijn enkel de bedrijfsactiviteiten meegenomen, die onafhankelijk van hun grootte altijd onder categorie 1 vallen. Vervolgens is per cluster bepaald welke omvang de milieucategorie 1 bedrijven gezamenlijk hebben in de totale werkgelegenheid op bedrijventerreinen. In de metropoolregio blijk een aanzienlijk deel (circa 39%) van de werkgelegenheid op bedrijventerrein te vallen onder milieucategorie 1 activiteiten.

Verschillen tussen de scenario samengevat

In onderstaand overzicht (tabel 3) staan de belangrijkste in parameters per scenario samengevat: de werkgelegenheidsontwikkeling, het percentage voor intensivering van ruimtegebruik en het filter lage milieucategorieën.

Tabel 3 Samenvattend overzicht scenario verschillen

	Ontwikkeling werkgelegenheid 2010-2040	Intensivering ruimtegebruik	Filter lage milieucategorieën
Referentiescenario	- 32.000 banen (TM-scenario)	0%	x
Global Gateway	+ 141.00 banen (GE-scenario) + 60.000 banen (Schaalsprong) + 11.000 banen (stuwende clusters)	5%	x
Duurzaamheid Troef	+ 141.00 banen (GE-scenario) + 60.000 banen (Schaalsprong) + 11.000 banen (stuwende clusters)	15%	Uitbreidingsvraag MC 1 bedrijven niet faciliteren op bedrijventerreinen

Bijlage 2 REVS cluster ondersteunde diensten

De omvang van het nieuwe cluster ondersteunende diensten is als volgt bepaald. Van alle economische activiteiten met minimaal 100 banen op Schiphol locaties die niet tot een REVS cluster horen, hebben we 0%, 25%, 50% of 100% van het aantal banen opgenomen in het nieuwe cluster ondersteunende diensten (zie onderstaande tabel).

Tabel 4 Schipholgebonden werkgelegenheid in nieuwe REVS cluster 'ondersteunende diensten'

Economische activiteit met ondergrens van 100 banen	Aantal banen per activiteit	Aandeel meegenomen in nieuw REVS cluster (%)	Aantal banen meegenomen in nieuw REVS cluster
Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw	169	50%	84,5
Import van nieuwe personenauto's	169	25%	42,25
Handel in en reparatie van bedrijfsauto's (geen import van nieuwe)	164	50%	82
Handel in en reparatie van personenauto's (geen import van nieuwe)	364	50%	182
Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen	208	100%	208
Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten (witgoed)	308	50%	154
Groothandel in sportartikelen (geen watersportartikelen)	147	50%	73,5
Groothandel in fotografische artikelen	154	50%	77
Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen	131	50%	65,5
Groothandel in gereedschapswerktuigen	291	25%	72,75
Winkels in parfums en cosmetica	292	100%	292
Winkels in modeartikelen en bijouterieën	146	100%	146
Winkels in boeken, tijdschriften en kranten	115	100%	115
Winkels in juweliersartikelen en uurwerken	183	100%	183
Catering	417	100%	417
Geregeld besloten personenvervoer over de weg	129	100%	129
Goederenvervoer over de weg (geen verhuisvervoer)	657	100%	657
Vervoer door de lucht	20.165	100%	20165
Opslag (geen opslag in tanks, koelhuizen e.d.)	182	100%	182
Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer	5.823	100%	5823
Nationale postdiensten	103	100%	103
Projectontwikkeling	146	50%	73
Bemiddeling bij handel, huur en verhuur van onroerend goed	322	50%	161
Beheer van onroerend goed	145	50%	72,5
Verhuur van personenauto's (geen operational lease)	497	50%	248,5
Beveiliging en opsporing	2.959	100%	2959
Reiniging van gebouwen	679	100%	679
Call centers	273	50%	136,5
Overige zakelijke dienstverlening n.e.g.	390	50%	195
Algemeen overheidsbestuur	1.062	50%	531

Defensie	1.597	50%	798,5
Rechtspraak	1.477	50%	738,5
Ministerie van Justitie en gevangeniswezen	550	50%	275
Brede scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs	177	0%	0
Middelbaar beroepsonderwijs	239	0%	0
Hoger beroepsonderwijs	149	0%	0
Wetenschappelijk onderwijs	1.734	0%	0
Academische ziekenhuizen	5.555	0%	0
Verpleeghuizen	247	0%	0
Internaten, herstellingsoorden en asielzoekerscentra	180	25%	45
Kinderopvang	146	25%	36,5
Overige culturele uitleencentra en openbare archieven	736	0%	0
	49.577		36.203

Bijlage 3 Ruimtevraag deelregio's Amsterdam en Amstelland-Meerlanden

In deze bijlage is de ruimtevraag van de deelregio's Amstelland-Meerlanden en Amsterdam meegenomen die gebaseerd is op ontwikkelingen in de totale economie van de Metropoolregio Amsterdam.

Bedrijventerreinen

	Bedrijventerreinen			
	2010-2020 (netto ha)	2020-2030 (netto ha)	2030-2040 (netto ha)	2010-2040 (netto ha)
Amstelland-Meerlanden				
Referentie scenario	119	22	18	159
Global Gateway	153	94	93	340
Duurzaamheid Troef	124	81	81	286
Amsterdam				
Referentie scenario	116	30	29	175
Global Gateway	139	60	61	260
Duurzaamheid Troef	120	54	54	228

Kantoren

	Kantoren			
	2010-2020 (*1.000 m² bvo)	2010-2020 (*1.000 m² bvo)	2010-2020 (*1.000 m² bvo)	2010-2020 (*1.000 m² bvo)
Amstelland-Meerlanden				
Referentie scenario	178	91	99	368
Global Gateway	296	165	175	636
Duurzaamheid Troef	272	155	164	591
Amsterdam				
Referentie scenario	431	328	388	1.147
Global Gateway	760	494	589	1.843
Duurzaamheid Troef	703	465	550	1.718

09-238

Nummer BD2011-011580
Directie directie sb
Dienst ruimtelijke ordening dienst

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de collegevergadering van
6 december 2011

Portefeuille **25**
Agendapunt **A0**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Convenant selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Akkoord te gaan met het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio waarin wordt aangegeven hoe het selectief vestigingsbeleid in de Schipholregio vorm is gegeven. Het vestigingsbeleid bepaalt welke bedrijven zich in de Schipholregio mogen vestigen. Belangrijkste aanpassing ten opzichte van het vorige convenant is dat de handhaving van het vestigingsbeleid wordt geborgd in de visie en de ontwikkelingstrategie voor de Schipholregio en niet meer via bestemmingsplannen.
2. In te stemmen met het ondertekenen van het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio namens de gemeente Amsterdam door de wethouders Van der Burg en Van Poelgeest.

Bestuurlijke achtergrond

Het Bestuursforum Schiphol (BFS) heeft een nieuw selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio opgesteld. Het Bestuursforum Schiphol is een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, met de Schiphol Groep als 'gekwalificeerd adviseur'. De samenwerking in het Bestuursforum is gericht op het maximaliseren van de economische spin off van de luchthaven ten behoeve van de welvaart in de Schiphol regio en de Metropoolregio Amsterdam. In dat kader stelt zij het selectief vestigingsbeleid op voor de Schipholregio. Het nieuwe selectief vestigingsbeleid moet in december 2011 worden ondertekend in het BFS. Ter voorbereiding daarop wordt het convenant door de BFS-partijen ter besluitvorming aan het bestuur voorgelegd.

Vanaf de oprichting van het Bestuursforum Schiphol in 1986 is selectiviteit in het vestigingsbeleid rond Schiphol een kernelement geweest in de samenwerking. In 2008 heeft het BFS besloten een commissie onder voorzitterschap van de heer Meijdam in te stellen om te kijken naar alternatieven voor het selectief vestigingsbeleid. Belangrijkste reden was dat het vestigingsbeleid onvoldoende inspeelde op de dynamiek en kansen in de markt.

De commissie Meijdam heeft in haar advies aangegeven dat het kwalitatief aanbod van locaties beter zou moeten aansluiten op de behoeften en wensen van de markt (ontwikkelingsplanologische invalshoek). Ook heeft de commissie voorgesteld het vestigingsbeleid op een andere manier te handhaven (handhavingsplanologische invalshoek). Centraal daarin staat een afwegingskader dat bestaat uit globale criteria. Deze globale criteria zijn naderhand door onafhankelijke juristen als niet houdbaar beoordeeld. Door de negatieve juridische adviezen lag er een keuze bij het BFS om het vestigingsbeleid vergaand te juridiseren of in geest van de commissie Meijdam

een oplossing te vinden. Het BFS heeft voor het laatste gekozen. Het resultaat is het voorliggende Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio.

Voor een uitgebreidere toelichting op de bestuurlijke achtergrond wordt verwezen naar de bijgevoegde Toelichting op Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio.

Onderbouwing besluit

Het voorliggende convenant beschrijft het nieuwe selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio. Het nieuwe selectief vestigingsbeleid heeft betrekking op bijvoorbeeld Zuidas, maar ook gebieden van SADC in Osdorp. Aanleiding voor een aanpassing van het vestigingsbeleid in de Schipholregio was dat de partijen van het Bestuursforum met het vigerende selectief vestigingsbeleid onvoldoende in staat waren in te spelen op de veranderende marktomstandigheden. Ook bleek dat de 'juiste functie op de juiste plek' in de praktijk niet zozeer bepaald werd door de strikte regels in een bestemmingsplan. Meer bepalend bleek de vierkante meter prijs. Anders gezegd, bedrijven betalen niet de 'hoofdprijs' nabij de luchthaven als dat niet nodig is.

Belangrijkste aanpassing van het beleid betreft de borging van het selectief vestigingsbeleid in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) 2009-2030 en de ontwikkelingsstrategie van de REVS. Daarmee legt het voorliggende convenant de nadruk op de ontwikkelingsplanologische invalshoek; inzetten op kwalitatief hoogwaardig aanbod dat aansluit bij de markt. De handhavingsplanologische invalshoek wordt anders ingericht; borging van selectiviteit in de visie en de ontwikkelingsstrategie van de Schipholregio en niet via regels in bestemmingsplannen. Het dichttimmeren van het selectief vestigingsbeleid vanuit een handhavingsplanologische invalshoek (en dus borging in bestemmingsplannen) zou leiden tot een vergaande juridisering die ongewenst is. Daarnaast wordt er getwijfeld of de criteria juridisch 'waterdicht' geformuleerd kunnen worden.

Gezien de vragen rond effectiviteit van de handhaving van het selectief vestigingsbeleid rond Schiphol, twijfel over de mogelijkheden om het vestigingsbeleid juridisch 'waterdicht' te maken en de wens om beter in te spelen op de wensen en behoeften van bedrijvigheid met een 'internationale oriëntatie' is in het convenant gekozen voor 'zachte handhaving'. Naast borging van het beleid via visie en strategie van de Schipholregio, vindt er jaarlijks een evaluatie plaats die kijkt naar welke functie op welke plek terecht is gekomen en waarom. De globale criteria van de commissie Meijdam, aangevuld met de criteria 'wens van het bedrijf' en 'passend bij de beleidsambitie van de REVS', zijn handvaten voor de beoordeling of functies zich terecht binnen de Schipholregio hebben gevestigd.

Uiteraard brengt deze invulling van het selectief vestigingsbeleid strikt genomen risico's met zich mee. Zeker in tijden van economische crisis is het denkbaar dat partijen opportunistisch gaan handelen. Maar in praktijk lijkt dat risico niet groter dan onder het vigerende vestigingsbeleid. Ook onder het vigerende beleid waren er discussies over de vestiging van bedrijven (bijvoorbeeld de vestiging van Microsoft op Schiphol). Ondanks dit soort discussies is er geen reden om andere BFS-partijen niet te vertrouwen bij de uitvoering van het beleid.

Gemeente Amsterdam
Burgemeester en Wethouders
Voordracht voor de collegevergadering van 6 december 2011

B&W

Besluit college van burgemeester en wethouders

Van belang is dat dit nieuwe selectief vestigingsbeleid flexibiliteit gecreëerd om beter in te kunnen spelen op marktontwikkelingen in de Schipholregio en de MRA. Parallel aan het convenant wordt er vanuit het BFS gewerkt aan het opstellen van een ontwikkelingsstrategie. De ontwikkelingsstrategie wordt uitgewerkt op basis van de REVS. Het is de bedoeling dat de ontwikkelingsstrategie eind 2011 gereed is.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio is inhoudelijk afgestemd met de juridische zaken van dRO, met OGA en de Zuidas. Verder heeft er qua proces een afstemming plaatsgevonden met EZ/Schipholaangelegenheden. Allen akkoord.

Buiten de gemeente

Het convenant en de toelichting zijn tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company. Verder is er op twee momenten extern juridisch advies ingewonnen.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

n.v.t.

Behandeling in raadscommissie

n.v.t.

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

	Financiële paragraaf		
Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€

Toelichting

n.v.t.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente

n.v.t.

Buiten de gemeente

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio 2011;
2. Toelichting op convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio;

Ter inzage gelegd

n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Dienst Ruimtelijke Ordening, , telefoon , e-mail
@dro.amsterdam.nl

Nummer BD2008-001162
Directie directie sb
Afdeling sb fysiek beleid
Dienst ruimtelijke ordening dienst

Gemeente Amsterdam
Burgemeester en wethouders

Agendapunt, dinsdag 11 maart 2008

B&W

Portefeuille **25/14**
Agendapunt **A1**

Onderwerp

Ondertekening intentieverklaring Schiphol Area Development Company (SADC)

Gevraagde beslissing

In te stemmen met ondertekening namens de gemeente Amsterdam door de wethouders Ruimtelijke Ordening en Lucht- en Zeehaven van de Intentieverklaring SADC, waarin de deelnemende partijen

- een gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf (SADC) onverminderd van belang achten om i.r.t. Schiphol de kansen op economische groei binnen een hoge ruimtelijke kwaliteit in de regio optimaal te benutten;
- constateren dat SADC in de huidige omstandigheden onvoldoende mogelijkheden heeft om de gewenste doelen te bereiken;
- daartoe in de Intentieverklaring de intentie uitspreken om de doorstart van de huidige SADC tot een nieuwe SADC organisatie te ondersteunen, waarbij zij van mening zijn
  - dat het kunnen beschikken over relevante en significante grondposities een cruciale voorwaarde is en dit concreet willen ondersteunen;
  - het daarnaast van belang achten dat er een gemeenschappelijke en actuele visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio (REVS), als belangrijkste beleidskader voor gebiedsontwikkelingstaken van SADC, wordt geactualiseerd.

Korte historie en bestuurlijke context

De gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de NV Luchthaven Schiphol zijn in 1987 een samenwerkingsverband (het Bestuursforum Schiphol) aangegaan, met als doel om door een krachtige en gecoördineerde aanpak te komen tot optimale benutting van de kansen op economische groei die de aanwezigheid van de luchthaven in de luchthavenregio genereert.
De partijen hebben daartoe de naamloze vennootschap **Schiphol Area Development Company** (hierna te noemen SADC) opgericht, bedoeld als het gemeenschappelijke ontwikkelingsbedrijf ter uitvoering.

Het Bestuursforum Schiphol heeft in 2007 ECORYS opdracht gegeven om de toekomstperspectieven van SADC te onderzoeken, resulterend in de rapportage "**Toekomstvisie SADC**", waarin onder meer:

- wordt geconcludeerd dat om de doelstellingen van het Bestuursforum te realiseren, het een noodzakelijke voorwaarde is dat SADC in staat gesteld wordt een majeure portefeuille van relevante grondposities op te bouwen met een evenwichtige verdeling over "warme, lauwe en koude gronden",
- wordt aanbevolen het werkingsgebied te vergroten, en
- ter overweging wordt gegeven het samenwerkingsverband uit te breiden met een of meer nieuwe partners, zoals Almere, Flevoland en Lelystad;

De vertegenwoordigers van de partijen achten het onverminderd van belang dat er een gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf bestaat om de kansen op economische groei die de aanwezigheid van mainport Schiphol in de regio genereert, optimaal te benutten, en optimaal regie te houden over de locatieontwikkeling voor internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde bedrijven door middel van integrale gebiedsontwikkeling met in achtneming van de wens van behoud en versterking van het leefklimaat.
Zij constateren dat SADC in de huidige omstandigheden onvoldoende mogelijkheden heeft om de gewenste doelen te bereiken, en onvoldoende perspectief heeft op duurzaam rendement uit de onderneming.
Zij spreken daartoe in de Intentieverklaring de intentie uit om de doorstart van de huidige SADC tot een nieuwe SADC organisatie op nader omschreven wijze te ondersteunen.

Inhoudelijke onderbouwing gevraagde beslissing

In de Intentieverklaring geven de partijen aan

- te wensen dat de nieuwe SADC zich richt met name op de volgende hoofdtaken:
  - Integrale gebiedsontwikkeling ten behoeve van internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde bedrijven
  - Specifieke marketing voor internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde locaties
  - Algemene marketing en promotie in het buitenland voor de Schipholregio
  - Coördinatie van acquisitieactiviteiten voor de Schipholregio
  - Duurzaam beheer van de werklocaties
- de ambities om relevante en significante grondposities te verkrijgen bij aanvang van de nieuwe SADC concreet te zullen ondersteunen ofwel door de inbreng van relevante gronden, ofwel door de inbreng van kapitaal in de nieuwe SADC. De uiteindelijke keuze voor de in te brengen gronden wordt door de afzonderlijke partijen bepaald – dat wil zeggen bepaald door de partijen of combinatie van partijen die zeggenschap over betreffende locatie hebben – mede op basis van nader onderzoek door een onafhankelijke partij.

Stukken

Meegezonden stukken: INTENTIEVERKLARING herstructurering sadc 2008 versie 4.0.
Ter inzage gelegde stukken: geen

Behandeling in de raadscommissie

n.v.t.

Behandeling in de gemeenteraad

n.v.t.

Wijze van voorbereiding

Intern overleg / uitkomst: Voorbereid en onderschreven door dRO-JZ/EZ-Luchtvaartzaken/OGA

Extern overleg / uitkomst: Voorbereid door provincie N-Holland, Schiphol, Haarlemmermeer en Amsterdam; overeengekomen in het bestuurlijk overleg van deze partijen op 8.2.08 met positief advies aan de Colleges voor te leggen

Bestuursdienstadvies

n.v.t.

Urgentie van de te nemen beslissing

Hoog

Toelichting

Ondertekening op korte termijn gewenst i.v.m. belang alle partijen bij deze inzet te houden

Financiële paragraaf

Toelichting

n.v.t.

Inspraak (bevolking / personeel)

n.v.t.

Voorlichting en Communicatie

opnemen in besluitenlijst

Beslissing b&w

Akkoord
Voorts zijn wethouder Asscher en wethouder van Poelgeest gemachtigd tot het wijzigen van de intentieverklaring.

Behandelend ambtenaar

dienst ruimtelijke ordening,
dienst economische zaken,
directie sb,

Ondertekening

(Dienst)directeur Directeur Directie Portefeuillehouder

Nummer BD2009-004072
Dienst oga ontwikkelingsbedrijf gemeent

Gemeente Amsterdam
Raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Waterbeheer en ICT
Onderbouwing gevraagd advies
Agendapunt, woensdag 26 augustus 2009

ROW

Portefeuille **26/14**
Agendapunt **22**

Onderwerp

Doorstart Schiphol Area Development Company (SADC) en een storting voor het vergroten van het aandelenbelang en aandelenvermogen van de Gemeente Amsterdam in SADC

Gevraagd advies

<vrije tekst>

Argumenten

<vrije tekst>

Kanttekeningen

<vrije tekst>

Uitvoering

<vrije tekst>

Aanvullende communicatie

<vrije tekst>

8

Toelichting op Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio

1. Inleiding

Binnen de Metropoolregio Amsterdam is een groeiend besef dat de regio op internationale schaal concurreert met vergelijkbare *'global city regions'* op het gebied van het aantrekken van (buitenlandse) investeringen, van kenniswerkers en internationaal talent, van innovatie en van het versterken van de regionale economische structuur in het algemeen. De concurrentie- en aantrekkingskracht van metropolitane regio's worden in belangrijke mate bepaald door hun vermogen om agglomeratievoordelen te realiseren. Bepalende factoren hiervoor zijn massa, diversiteit, samenhang en (interne en externe) interactie c.q. netwerken. De Schipholregio speelt binnen de MRA een belangrijke rol omdat de luchthaven bepalend is voor de kwaliteit van internationale *'connectivity'* – de aansluiting op internationale netwerken. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in de loop der jaren veel van de internationaal georiënteerde bedrijvigheid zich heeft gevestigd in het gebied rondom de luchthaven en elders in de Metropoolregio Amsterdam.

De regio heeft sinds eind jaren '80 hierop ingespeeld door een selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio te implementeren. Aanvankelijk had het selectief vestigingsbeleid als doel te voorkomen dat de regio dichtslibt met activiteiten die de ontwikkeling en de bereikbaarheid van het luchthavencomplex zou bemoeilijken. Met een zekere mate van selectiviteit zou Schiphol zich verder kunnen ontwikkelen, met als gevolg een sterker netwerk, waardoor de Metropoolregio Amsterdam voor de vestiging van internationaal georiënteerde bedrijvigheid nog aantrekkelijker wordt. De economische spin-off die daaruit voortvloeit (werkgelegenheid en toegevoegde waarde) is evident. In de loop der jaren is de visie op selectief vestigingsbeleid veranderd. Partijen vinden nog steeds dat selectiviteit van belang is. Partijen zijn echter ook van mening dat het huidige beleid niet goed werkt, niet wervend is jegens potentiële vestigers, en voorbijgaat aan de mogelijkheid om de kwaliteit van het aanbod van werklocaties in de regio te versterken, als belangrijk middel om de gewenste doelgroepen en dus de gewenste selectiviteit te bereiken.

2. Aanleiding voor het convenant

Het beleid voor selectieve vestiging van bedrijven in de Schipholregio kent een lange historie. Reeds bij de oprichting van het Bestuursforum Schiphol[1] via het Schipholconvenant van 1986, werd het principe van selectiviteit prominent neergezet als één van de kernelementen van de samenwerking. Sindsdien is de uitwerking van dit principe een aantal malen aangepast aan veranderde omstandigheden, of aan nieuwe inzichten. Het laatst gebeurde dit in 1999, toen het Bestuursforum de zogenaamde 'Rondjes om de toren' vaststelde. Deze 'rondjes' zijn vertaald in vestigingscriteria voor bedrijven, die planologisch werden verankerd in het streekplan Noord-Holland zuid (2003).

In juli 2008 besloot het Bestuursforum tot oprichting van een tijdelijke Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio, onder voorzitterschap van Henry Meijdam. De commissie is gevraagd om het Bestuursforum te adviseren over alternatieven voor de regeling voor selectief vestigingsbeleid. De oprichting van deze commissie liep parallel met het actualiseren van de huidige Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) 2009-2030, waarin partijen constateerden dat de praktijk van het stelsel van selectiviteit op problemen stuitte. Deze problemen werden enerzijds veroorzaakt door niet eenduidige interpretatie van de criteria met als gevolg dat de regeling weinig consistent werd toegepast. Anderzijds en bovenal zijn partijen tot het inzicht gekomen dat de regeling haar doel voorbij schiet: zij speelt te weinig in op de dynamiek en kansen van internationaal

[1] *Het Bestuursforum Schiphol is een samenwerkingsverband tussen provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, met Schiphol Group als 'gekwalificeerd adviseur', voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Schipholregio.*

georiënteerde markt in de Metropoolregio Amsterdam en geeft een te negatief signaal af aan deze primaire doelgroep.

De commissie Meijdam adviseerde eind 2008 om een nieuwe regeling te ontwerpen die aan de ene kant meer recht doet aan de internationale markdynamiek via een 'offensieve' ontwikkelingsplanologische invalshoek, en aan de andere kant zorgt voor meer transparante publieke borging via een 'defensieve' handhavingsplanologische invalshoek. De lijn van de 'ontwikkelingsplanologische invalshoek' betreft het inzetten op locatieontwikkelingen die beter aansluiten bij de behoeften en wensen van de markt. Beter kwalitatief aanbod van locaties moet de gewenste doelgroepen verleiden om zich er te vestigen, is de centrale gedachte. Dat vraagt om meer inzet van partijen om de optimale kwaliteiten en differentiatie te bereiken, naast een betere kennis van de markt. De lijn van de 'handhavingsplanologische invalshoek' kan volgens de commissie Meijdam worden verbeterd door het toepassen van nieuwe, maar globale criteria als afwegingskader, een nieuwe toetsingsprocedure, en eventueel een toetsingscommissie die bij twijfelgevallen adviseert. De criteria en procedure zouden geborgd moeten worden in bestemmingsplannen.

In 2009 is dit advies tweemaal voorgelegd aan onafhankelijke juristen. Deze juridische toets was op een aantal wezenlijke punten negatief. Feitelijk luidde de conclusie dat de voorgestelde regeling strijdig is met de wettelijke vereisten voor een bestemmingsplan. De oplossing zou dan liggen in het implementeren van veel striktere en meer (juridisch) concrete criteria. Een weg die de partijen juist niet in wilden slaan, omdat het de vestiging van bedrijven in de regio onnodig zou juridiseren. Het Bestuursforum koos ervoor een alternatief te formuleren die 'in de geest' bleef van het advies van de commissie Meijdam. In plaats van verankering in bestemmingsplannen is gekozen voor het verankeren van de afspraken in de vorm van een convenant.

3. Kerngedachte van het convenant

Met de nieuwe regeling, vastgelegd in dit convenant, wordt beoogd om een meer marktgerichte benadering voor selectiviteit te introduceren in de Schipholregio. De ambitie van de partijen van het Bestuursforum Schiphol, Schiphol Group en SADC is om de internationale concurrentiepositie van de Schipholregio te versterken. Hiervoor is onder meer een uitstekend en hoogwaardig ruimtelijk economische omgeving nodig, die internationaal opererende bedrijven kan verleiden om zich hier te vestigen. Deze bedrijfsinvesteringen komen ten goede aan de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de regio en kunnen een katalyserend effect hebben op andere vestigingen. In dit verband zijn de partijen van het Bestuursforum onverminderd van mening dat selectiviteit van groot belang is. De doelgroep is immers de bedrijvigheid die de onderscheidende kernwaarden van de Schipholregio optimaal benut en verder kan versterken. Deze onderscheidende kernwaarden zijn: uitstekende internationale bereikbaarheid, hoogwaardige arbeidsmarkt en stedelijke, creatieve voorzieningen, en een economische structuur die zich kenmerkt door diversiteit en flexibiliteit. Het selectief vestigingsbeleid moet primair erop gericht zijn om het juiste aanbod te realiseren om deze doelgroep te verleiden zich hier te vestigen. Om die reden kan het nieuwe beleid 'offensief' worden genoemd: het accent ligt nu op het creëren van de juiste vestigingsmilieus voor de juiste bedrijven, in plaats van het handhaven van regels die ongewenste bedrijven moet weren.

Dit nieuwe accent op het creëren van de juiste vestigingsmilieus vraagt om een sterkere sturing op locatieontwikkelingen via een gezamenlijk ontwikkelingsprogramma: de Ontwikkelingsstrategie REVS. Om die reden is in het convenant de koppeling gelegd naar het afstemmen en het bereiken van regionale overeenstemming over het programma voor de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties in de REVS (zie artikel 5). Dit heeft een kwantitatieve kant (afstemmen van kwantitatieve vraag en aanbod) en een kwalitatieve kant (afstemmen vestigingsmilieus en locatieprofielen). Zonder Ontwikkelingsstrategie REVS zou het convenant niet werken.

Samengevat bestaat de nieuwe denkrichting uit:

I. Selectiviteit wordt niet geborgd via selectiecriteria in planologische documenten, maar via een economische visie (REVS), een economische strategie (de Ontwikkelingstrategie REVS), en een convenant.
II. Het accent ligt op een marktgerichte benadering die recht doet aan de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken.
III. Vraag en aanbod voor kantoor- en bedrijfslocaties dienen optimaal op elkaar te worden afgestemd, zowel kwantitatief als kwalitatief en dit wordt verankerd in de Ontwikkelingsstrategie REVS, waarbij de Schipholregio zich richt op een sterk internationaal georiënteerde markt.
IV. Alleen globale criteria worden vastgelegd (de globale criteria van de commissie Meijdam), maar niet verankerd in bestemmingsplannen maar in een convenant.
V. Jaarlijks zal via de monitor REVS de bedrijfsvestigingen gerapporteerd en geëvalueerd worden. Deze dient ook om te toetsen of de gezamenlijke ambitie en koers nog de juiste is. Afwijkingen van de afspraken worden expliciet in het Bestuursforum aan de orde gesteld.

4. Internationale oriëntatie

Het Bestuursforum Schiphol heeft in relatie tot deze nieuwe denkrichting besloten om de term *'Schipholgebonden'* – jarenlang gebruikt om de geschiktheid van een bedrijf voor vestiging in de Schipholregio aan te geven – te vervangen door het begrip *'internationale oriëntatie'*. Met dit nieuwe begrip wordt uitdrukking gegeven aan de metropolitane strategie die centraal staat in de REVS en de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken. Het gaat in de metropolitane strategie immers niet alleen om de luchthaven als belangrijkste kracht van de MRA, maar om een combinatie van factoren, waarbij het in de Schipholregio vooral gaat om de interactie tussen luchthaven (internationale bereikbaarheid) en de stad (hoogwaardige kennis, creativiteit, cultuur en voorzieningen). Internationaal georiënteerde bedrijven vinden de Schipholregio niet alleen aantrekkelijk omdat het luchtvaartnetwerk binnen bereik ligt, maar ook omdat het metropolitane klimaat hen voordelen biedt.

In het convenant is 'internationale oriëntatie' als volgt gedefinieerd: *"gerichtheid op, dan wel binding van bedrijven vanuit het bedrijfsproces aan internationale markten waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen (personenvervoer en goederenvervoer) in combinatie met een grootstedelijk milieu (kennis, creativiteit en hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn"*. Een nuance daarbij is dat bedrijven *vanuit het bedrijfsproces* aan internationale markten gebonden dienen te zijn. Dit betekent dat bedrijven ook indirect – via hun toeleverende bedrijfsactiviteiten in een internationale keten – internationaal georiënteerd kunnen zijn.

5. Overige afwegingen

Bestemmingsplannen

Het convenant gaat uit van het loslaten van de 'oude' streekplancriteria voor bedrijfsvestigingen die in bestemmingsplannen zouden zijn verankerd[2]. Het loslaten van deze criteria betekent niet dat de gemeente geen mogelijkheid meer heeft om in bestemmingsplannen in te gaan op selectiviteit. De gemeente heeft nog steeds de keuze om het principe en de bedoeling van selectiviteit zoals in het convenant is vastgelegd, op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

[2] *In de praktijk van de afgelopen jaren is gebleken dat de streekplancriteria slechts in enkele gevallen in bestemmingsplannen zijn verankerd.*

Gronduitgifte
Een andere afweging is om selectiviteit wel of niet te borgen bij gronduitgifte ten behoeve van economische activiteiten in de Schipholregio. Het Bestuursforum heeft ervoor gekozen om selectiviteit te borgen via een Ontwikkelingsstrategie. De gedachte achter deze keuze is dat het gezamenlijk vaststellen en implementeren van een ontwikkelingsstrategie beter aansluit bij de ambitie om de kwaliteit van het totaal van het aanbod van werklocaties te verbeteren. Door gezamenlijk afspraken te maken over ontwikkelingen van werklocaties in de Schipholregio kunnen betere, meer wervende kwaliteiten en sterkere onderlinge samenhang gerealiseerd worden.

Effectiviteit
Het welslagen van het nieuwe selectief vestigingsbeleid hangt in grote mate af van het succes van de Ontwikkelingsstrategie REVS. In de Ontwikkelingsstrategie spreken partijen een programma af voor de ontwikkeling van internationaal georiënteerde werklocaties in de Schipholregio. Selectiviteit wordt vormgegeven door in de Ontwikkelingsstrategie afspraken te maken over kwantiteit (niet meer ontwikkelen dan vraag naar is) en afspraken over kwaliteit (de juiste milieus aanbieden, voldoende onderling gedifferentieerd, en de behoeften van bedrijven optimaal accommoderend). Het kwantitatieve spoor wordt in samenwerking met Plabeka ingevuld. Dit betekent onder meer dat de behoefte in de Schipholregio is berekend in relatie tot het schaalniveau van de gehele Metropoolregio Amsterdam. Jaarlijks worden de ontwikkelingen en bedrijfsvestigingen in de Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS gerapporteerd en geëvalueerd. Hier komt de effectiviteit van het selectief vestigingsbeleid tot uiting en hebben partijen in het Bestuursforum Schiphol de mogelijkheid om (ongewenste) ontwikkelingen te bespreken en hierop bij te sturen. Mochten partijen tot de conclusie komen dat de nieuwe regeling via het convenant onvoldoende werkt, bestaat er altijd de mogelijkheid terug te keren naar de oude aanpak via vestigingscriteria.

6. Risico's
Partijen hebben zich afgevraagd of het aangaan van het convenant een verhoogd risico zou meebrengen op planschade. Zo heeft SADC in het verleden luchthavenbinding contractueel vastgelegd in kettingbedingen in koop- en huurovereenkomsten. SADC vroeg zich af of bedrijven schade zouden kunnen claimen omdat de bepalingen betreffende luchthavenbinding in de overeenkomsten feitelijk beperkend zijn voor de exploitatiemogelijkheden van die bedrijven. Nieuwe vestigers onder het nieuwe convenant hebben niet meer te maken met deze kettingbedingen. Deze vraag is voorgelegd aan onze juristen. Deze hebben geantwoord geen groot risico te zien voor dergelijke schadeclaims. Een belangrijk argument daarvoor is dat bedrijven wel concrete schade moeten kunnen aantonen. Dat is voor die bedrijven moeilijk, vooral als in de nieuwe situatie de beperkende bepalingen in de overeenkomsten worden verwijderd, waardoor de situatie voor iedereen weer gelijk is. Bovendien zijn de bedrijven vrijwillig en bewust destijds de overeenkomsten aangegaan. Tenslotte kan voortschrijdend inzicht beleid doen veranderen, met gegronde redenen.

7. Tot slot
Met het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio hopen de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, Schiphol Group en SADC een innovatieve en positieve bijdrage te leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam.

9

CONVENANT SELECTIEF VESTIGINGSBELEID SCHIPHOLREGIO

ONDERGETEKENDEN

1. de **Gemeente Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, op grond van artikel 171 Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouders E. van der Burg en M. van Poelgeest,

2. de **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd te Hoofddorp, op grond van artikel 171.2 Gemeentewet en bijlage 5 van het mandaat-, machtiging- en volmachtbesluit gemeente Haarlemmermeer 2010 rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouders mr. A.Th.H. Van Dijk en J.J. Nobel,

3. de **Provincie Noord-Holland**, gevestigd te Haarlem, te dezer zake ingevolge artikel 176 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde T.P.J. Talsma,

4. de naamloze vennootschap N.V. **Luchthaven Schiphol**, zetelende te Schiphol, te dezer zake vertegenwoordigd door de heer J.A. Nijhuis, president-directeur;

5. de naamloze vennootschap **Schiphol Area Development Company** (SADC), zetelende te Schiphol, te dezer zake vertegenwoordigd door de heer drs. J.H.R. Bergh, directeur;

Hierna te noemen: **Partijen**

CONSIDERANS

Overwegende,

a. Dat de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de NV Luchthaven Schiphol in een op 7 april 1987 ondertekend convenant (het 'Schipholconvenant') een samenwerkingsverband zijn aangegaan met als doel om door een krachtige en gecoördineerde aanpak te komen tot optimale benutting van de kansen op economische groei die de aanwezigheid van de luchthaven in de luchthavenregio genereert, genoemd Bestuursforum Schiphol;

b. Dat door Partijen, tezamen met de Nationale Investeringsbank NV, bij akte van 1 juli 1987 de naamloze vennootschap Schiphol Area Development Company (hierna te noemen SADC) is opgericht, bedoeld als het gemeenschappelijke ontwikkelingsbedrijf ter uitvoering van de beleidsdoelstellingen van het Bestuursforum Schiphol, en opererend binnen de kaders gesteld door het Bestuursforum Schiphol;

c. Dat in bovengenoemd Schipholconvenant voor het eerst het principe van selectief vestigingsbeleid, ook genoemd 'Schipholbindingsbeleid', en het hanteren van

selectiecriteria daarvoor zijn vastgelegd voor de Schipholregio.

d. Dat het systeem van selectief vestigingsbeleid en vestigingscriteria daarna door het Bestuursforum Schiphol een aantal keren is aangepast, het laatst in 1999 waar het principe van 'rondjes om de toren' is vertaald naar vestigingscriteria voor Schipholgebonden bedrijventerreinen en kantoorlocaties die in het Streekplan Noord-Holland Zuid van februari 2003 zijn vastgelegd.

e. Dat in de brief van 23 november 2001 van de minister van VROM aan de Tweede Kamer over ruimtelijke maatregelen ter beheersing van het groepsrisico in relatie tot het externe veiligheidsbeleid rondom Schiphol, ook genoemd de 'Pronkbrief', is vastgelegd dat binnen bepaalde risicocontouren (in drie zones tot 10^{-5}, 10^{-6}, en 10^{-7}) de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren in principe gebaseerd is op het weren van niet-Schipholgebonden bedrijvigheid uit de nabijheid van de luchthaven, en dat het Bestuursforum Schiphol de selectiviteit van de vestigingen bewaakt.

f. Dat in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) van 2 september 2004, aansluitend op de 'Pronkbrief', de rijksoverheid het principe van selectief vestigingsbeleid en de vestigingscriteria hiervoor zoals die in het Streekplan Noord-Holland Zuid zijn opgenomen hebben overgenomen voor het verlenen van ontheffing van bedrijfsvestigingen binnen de risicocontouren.

g. Dat partijen constateren dat er sinds de invoering van selectief vestigingsbeleid in de Schipholregio de regio zich in ruimtelijk economische zin sterk ontwikkeld heeft waarbij er meer internationaal georiënteerde bedrijven zich hebben gevestigd op terreinen waar selectiviteit voor van toepassing is dan op terreinen waar dat niet zo is. Aan de andere kant constateren partijen dat selectief vestigingsbeleid niet door alle partijen eenduidig wordt toegepast en door velen soms als hindermacht wordt ervaren.

h. Dat daarom het Bestuursforum Schiphol in 2008 de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio, ook genoemd 'Commissie Meijdam', heeft ingesteld om te adviseren over een werkbaar alternatief voor het stelsel van selectief vestigingsbeleid op en rondom Schiphol.

i. Dat de 'Commissie Meijdam' in december 2008 het Bestuursforum Schiphol heeft geadviseerd het vestigingsbeleid te moderniseren om meer recht te doen aan de internationale marktdynamiek in de Metropoolregio Amsterdam.

j. Dat in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (REVS) het Bestuursforum Schiphol gekozen heeft voor voortzetting en modernisering van het beleid voor selectiviteit op basis van het advies van de Commissie Meijdam.

k. Dat partijen het onverminderd van belang achten om selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio te voeren, om de schaarse gronden rondom de luchthaven optimaal in te zetten voor het versterken van het regionale ruimtelijk economisch profiel ten behoeve van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam.

I. Dat het Bestuursforum kiest voor een marktgerichte benadering van het selectief vestigingsbeleid, die uitgaat van verankering in een convenant en via een gezamenlijke ruimtelijk economische strategie, die uitgewerkt wordt in de Ontwikkelingsstrategie REVS.

VERKLAREN HET VOLGENDE TE ZIJN OVEREENGEKOMEN

1. Begrippen
Partijen verstaan onder:

Selectief vestigingsbeleid	Ruimtelijk economisch beleid gericht op ontwikkelingen van kantoor- en bedrijfslocaties en eindgebruikers van deze locaties in de Schipholregio, bedoeld om te komen tot een optimale verdeling en inrichting van de schaarse ruimte en tot een maximale benutting van de potentie voor een internationaal vestigingsklimaat die voortvloeit uit de nabijheid van de luchthaven (internationale connectiviteit).
Schipholregio	De regio met REVS-locaties zoals is afgebakend in de REVS 2009-2030 (zie bijlage).
Metropoolregio Amsterdam	Het noordelijk deel van de Randstad gecentreerd rond de stad Amsterdam; grofweg het gebied Noord-Holland zuid inclusief Almere en Lelystad.
Internationale oriëntatie	Gerichtheid op, dan wel binding van bedrijven vanuit het bedrijfsproces aan internationale markten waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen (personenvervoer en goederenvervoer) in combinatie met een grootstedelijk milieu (kennis, creativiteit en hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn.
REVS	De Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio 2009-2030, vastgesteld in het Bestuursforum van 11 februari 2009.
Ontwikkelingsstrategie REVS	Concretisering van de REVS 2009-2030; bevat afspraken van de partijen van het Bestuursforum Schiphol over het kwantitatief en kwalitatief programma voor de ontwikkeling van REVS kantoor- en bedrijfslocaties op korte en middellange termijn.
Locatieprofiel	De ruimtelijke, functionele en kwalitatieve kenmerken van een kantoor of bedrijfsterrein. Kernmerken zijn o.a.: hoofdfunctie, rol locatie voor clusters, concept, duurzaamheids- en bereikbaarheidsprofiel, prijs- en kwaliteitsniveau, ruimtelijke karakteristiek en

	voorzieningenniveau.
Fasering	Het geplande tempo en omvang van uitgifte en ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties.
Clusters	Een concentratie van ondernemingen in, of gerelateerd aan een bepaalde sector binnen de metropoolregio.
LIB	Het Luchthavenindelingbesluit. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMVB) onder de Wet luchtvaart en regelt het gebruik van gronden rond Schiphol om (a) het luchtverkeer veilig te kunnen laten verlopen, (b) het aantal geluidsgehinderden te beperken, en (c) de kans op slachtoffers op de grond te beperken ingeval van een vliegtuigongeluk.
Vestigingscriteria	Criteria omtrent bedrijfsprofielen waaraan bedrijven die zich willen vestigen op bepaalde locaties minimaal moeten voldoen.
Monitor REVS	Jaarlijkse voortgangsrapportage van de REVS-ontwikkellocaties, opgesteld in opdracht van het Bestuursforum Schiphol.
Plabeka	Platform voor bedrijven en kantoren. Samenwerking tussen overheden in de Metropoolregio Amsterdam met als doel om onderlinge afstemming te verkrijgen en afspraken te maken voor de planning, programmering en ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties.

2. Doel van het convenant

Het doel van dit convenant is het schriftelijk vastleggen van afspraken inzake de inhoud, de toepassing en de handhaving van selectiviteit voor locatieontwikkelingen en bedrijfsvestigingen in de Schipholregio ter versterking van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam.

3. Selectief vestigingsbeleid

3.1 Partijen hechten eraan om actief en gericht selectief vestigingsbeleid te voeren voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Schipholregio.

3.2 Met selectief vestigingsbeleid beogen partijen een bijdrage te leveren aan het verkrijgen van een hoogwaardig vestigingsklimaat waarmee de Metropoolregio Amsterdam haar internationale concurrentiepositie kan versterken.

3.3 Tevens beogen partijen met selectief vestigingsbeleid te voorkomen dat de Schipholregio wordt beperkt in zijn ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden door toevoeging van activiteiten die voor het gewenste vestigingsklimaat weinig toegevoegde waarde hebben.

3.4 Selectiviteit van locatieontwikkelingen en bedrijfsvestigingen wordt uitgedrukt met het begrip *internationale oriëntatie*, om uitdrukking te geven aan de wens om

bedrijfsvestigingen in de Schipholregio te relateren aan de binding van bedrijven aan internationale markten.

4. Reikwijdte van het selectief vestigingsbeleid

4.1 Het selectief vestigingsbeleid is van toepassing op de kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio, die in de REVS en de Ontwikkelingsstrategie REVS worden vastgelegd.

4.2 Het selectief vestigingsbeleid geldt voor zowel bestaande, in ontwikkeling zijnde als nog te ontwikkelen locaties.

4.3 Het selectief vestigingsbeleid geldt zowel voor de locaties (het aanbod), als voor de te vestigen bedrijven op de locaties (de gebruiker).

4.4 Het selectief vestigingsbeleid is van toepassing op alle ontwikkelingen of bedrijfsvestigingen in de Schipholregio, echter partijen toetsen actief aan afspraken in dit convenant betreffende nieuwe uitgiften vanaf 1.500 m^2 bruto vloeroppervlak kantoorruimte of bedrijfsruimte.

4.5 De REVS en de Ontwikkelingsstrategie REVS worden periodiek geactualiseerd en kunnen met instemming van alle partijen tot nieuwe inzichten leiden met betrekking tot de inhoud, de reikwijdte en de toepassing van selectief vestigingsbeleid.

5. Uitwerking selectief vestigingsbeleid

5.1 Partijen achten van belang dat selectief vestigingsbeleid in de Schipholregio goed aansluit bij en bijdraagt aan de internationale dynamiek en oriëntatie van bedrijven in mondiale stedelijke regio's.

5.2 Partijen kiezen primair voor een marktgerichte benadering, waarbij de vraag vanuit de markt richtinggevend is voor het aanbod van locaties.

5.3 In de Schipholregio wordt de markt benaderd vanuit de clusterfilosofie zoals die in de REVS is vastgelegd.

5.4 Er wordt inhoud gegeven aan selectief vestigingsbeleid door gezamenlijk per gebied locatieprofielen op te stellen ten behoeve van internationaal georiënteerde markten.

5.5 Er wordt inhoud gegeven aan selectief vestigingsbeleid door gezamenlijk een fasering voor locatieontwikkelingen vast te leggen die aansluit bij de kwantitatieve vraag naar internationaal georiënteerde kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio.

5.6 De kwantitatieve vraag wordt in samenwerking met het Platform voor bedrijven en kantoren (Plabeka) periodiek berekend.

5.7 De behoefteraming voor de Schipholregio, alsmede afspraken over kwaliteiten (locatieprofielen) als kwantiteiten (fasering) worden periodiek in de Ontwikkelingsstrategie REVS gezamenlijk vastgelegd, en jaarlijks geëvalueerd in de Monitor REVS.

6. Vestigingscriteria

6.1 Partijen drukken met het begrip 'internationale oriëntatie' uit de mate van gerichtheid op, dan wel binding van bedrijven aan internationale markten vanuit het bedrijfsproces, waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen (personenvervoer en goederenvervoer) in

combinatie met de aanwezigheid van een grootstedelijk milieu (kennis, creativiteit en hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn.

6.2 Bedrijven die zich op locaties vestigen waarvoor selectief vestigingsbeleid geldt, hebben een internationale oriëntatie zoals omschreven onder 6.1, hetgeen partijen beoordelen aan de hand van de volgende globale criteria:

- *Mobiliteitsprofiel luchtzijdig*
  Hieronder wordt verstaan de gebruikintensiteit van luchtverkeer (personenvervoer dan wel vrachtvervoer) van het bedrijf en zijn klanten.
- *Mobiliteitsprofiel landzijdig*
  Hieronder wordt verstaan de gebruikintensiteit van wegtransport en openbaar vervoer van het bedrijf en zijn klanten.
- *Binding aan de luchthaven*
  Hieronder wordt verstaan de mate van afhankelijkheid van het bedrijf van de luchthaven en luchtvaart, op grond van passagiersstromen, goederenstromen of toelevering aan de luchthaven.
- *Binding aan het hoogstedelijk milieu*
  Hieronder wordt verstaan de afhankelijkheid van het bedrijf aan de dynamiek, het voorzieningenniveau, de interactie, en uitstraling van de stedelijke omgeving.
- *Goederen- dan wel personenoriëntatie*
  Hieronder wordt verstaan de mate waarin bedrijfsactiviteiten gericht zijn op goederenvervoer door de lucht of personenvervoer door de lucht.
- *Wens van bedrijf*
  Hiermee wordt bedoeld dat de motivatie van het bedrijf voor vestiging op een bepaalde locatie meegewogen moet worden.
- *Passend binnen beleidsambities van de REVS*
  Hiermee wordt bedoeld dat de mate waarin een bedrijf aansluit bij REVS ambities zoals te stimuleren kansrijke bedrijfsclusters meegewogen moet worden.

6.3 Partijen spreken af bovengenoemde criteria uit te werken in de locatieprofielen van de kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio.

6.4 Partijen spreken af om vestigingen van bedrijven op kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio te toetsen aan de criteria genoemd in artikel 6.2.

6.5 Partijen streven ernaar om alleen bedrijven die in ruime mate voldoen aan het profiel van internationale oriëntatie zoals onder artikel 6.2 beschreven, te accommoderen op kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio.

6.6 Indien er twijfel bestaat over de mate van internationale oriëntatie van een bedrijf dat zich wenst te vestigen, kunnen partijen dit ter bespreking voorleggen aan het Bestuursforum Schiphol, in dit geval verbreed met Schiphol Group en SADC. Partijen hebben de inspanningsverplichting om gezamenlijk tot een passende oplossing te komen.

6.7 Partijen spreken af om jaarlijks een overzicht van gevestigde bedrijven en motivatie voor vestiging op een internationaal georiënteerde kantoor- of bedrijfslocatie aan te leveren ten behoeve van de jaarlijkse rapportage in de Monitor REVS.

7. Monitoring en evaluatie

7.1 In de Monitor REVS wordt gerapporteerd over de uitvoering van de Ontwikkelingsstrategie REVS, dat wil zeggen over locatieontwikkelingen in termen van kwantiteit en kwaliteit, en bedrijfsvestigingen op deze locaties.

7.2 Jaarlijks zal ook in de Monitor REVS worden gerapporteerd over de uitvoering en werking van de afspraken inzake het convenant aan het Bestuursforum Schiphol, hiervoor aangevuld met de partijen Schiphol Group en SADC.

7.3 In de jaarlijkse Monitor REVS worden bedrijfsvestigingen waarover twijfel bestaat of deze voldoen aan de globale criteria zoals geformuleerd in artikel 6.2, concreet geïdentificeerd om te worden geëvalueerd.

7.4 Indien partijen naar aanleiding van de rapportage in de Monitor REVS van mening zijn dat bepaalde ontwikkelingen toch ongewenst zijn, zullen passende afspraken gemaakt worden over de toepassing van het convenant, en zal zo nodig het convenant worden aangepast.

8. Slotbepalingen

8.1 Dit Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio is opgesteld in lijn met de Structuurvisie Noord-Holland (2010).

8.2 Het convenant laat onverlet de op dit moment bestaande (pre)contractuele verplichtingen jegens derden.

8.3 Partijen kunnen wijzigingen aan het convenant voorleggen aan het Bestuursforum Schiphol welke enkel bij unaniem besluit zullen worden overgenomen.

8.4 Partijen kunnen eenzijdig of gezamenlijk besluiten tot beëindiging van het convenant. De motivatie van het besluit zal worden besproken in het Bestuursforum Schiphol. In het geval van eenzijdige beëindiging door één of meerdere partijen, zal het Bestuursforum zich in haar eerstvolgende bijeenkomst uitspreken over de vraag of ongewijzigde instandhouding van het convenant redelijkerwijs mogelijk en gewenst is.

8.5 Het convenant treedt in werking na ondertekening van partijen en heeft een onbepaalde looptijd, echter wordt geëvalueerd en waar mogelijk en/of wenselijk aangepast bij iedere actualisatie van de REVS.

Aldus overeengekomen te Haarlem,

Op __ _____ 2011,

Gemeente Amsterdam,
M. van Poelgeest

Gemeente Amsterdam,
E. van der Burg

Gemeente Haarlemmermeer,
mr. A.Th.H. van Dijk

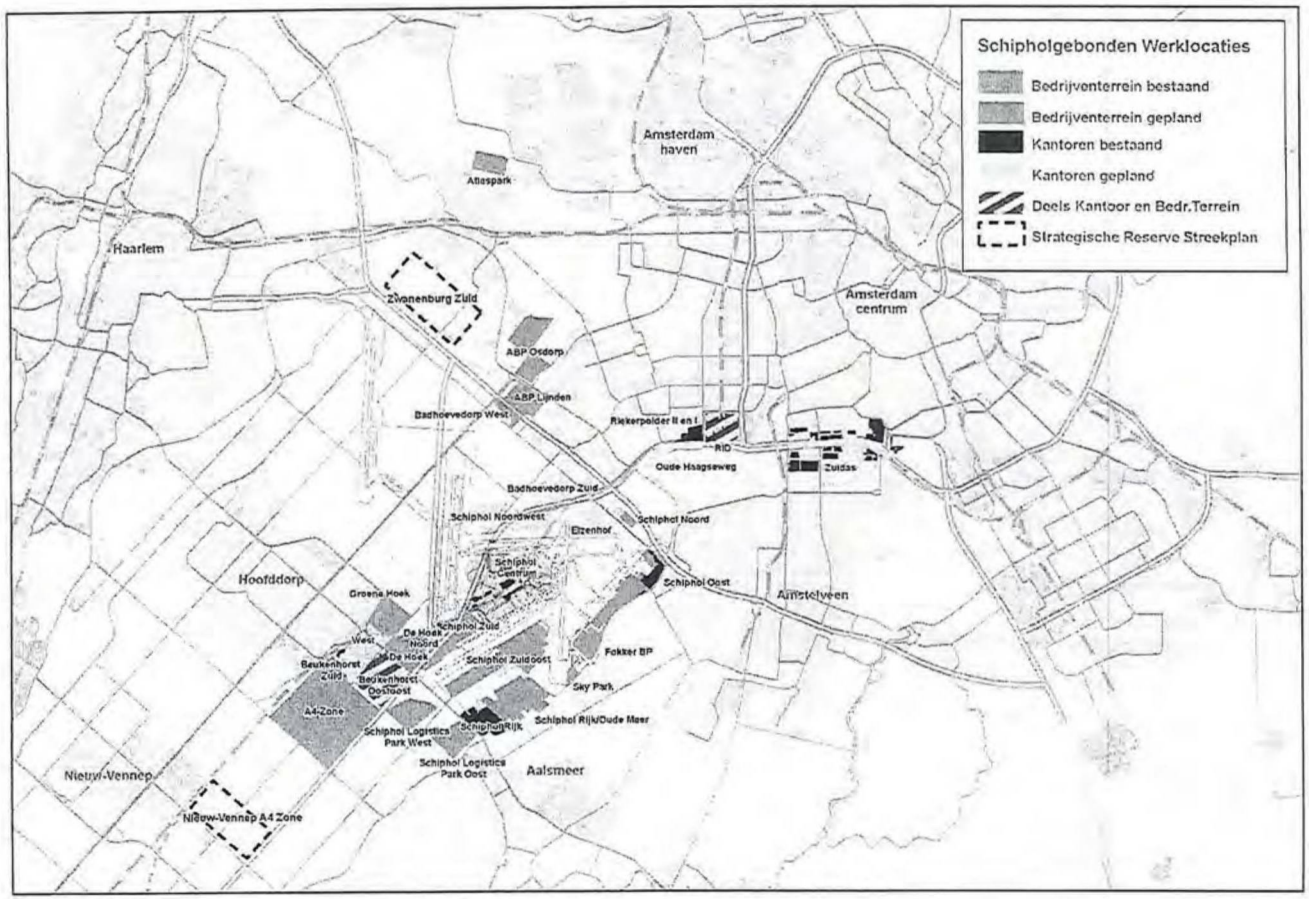
Gemeente Haarlemmermeer,
J.J. Nobel

Provincie Noord-Holland,
T.P.J. Talsma

NV Luchthaven Schiphol,
J.A. Nijhuis

Schiphol Area Development Company,
Drs. J.H.R. Bergh

BIJLAGE – Kaart Schipholregio



10 2

Commissie
Ruimtelijke
Ontwikkeling
Luchthavens

Advies | Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens

MAINPORT 2.0

Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien



Binnenzijde omslag
loopt mee met cover

Commissie
Ruimtelijke
Ontwikkeling
Luchthavens

Advies | Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens

MAINPORT 2.0

Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien









Advies | Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens
Januari 2009

De Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens is ingesteld door de Ministers Eurlings en Cramer.

De leden van de Commissie zijn:
- Ir. C.J. (Kees) Vriesman (voorzitter)
- Prof. dr. M.J.W. (Mark) van Twist
- Dr. G.A.W.T. (Odette) van de Riet (tot 1 november 2008, in verband met de aanvaarding van een nieuwe betrekking)

De secretaris van de Commissie is dr. M.J.F. (Michiel) van Pelt *(Michiel van Pelt Ruimtelijk Advies en Management BV)*.
Mevr. J.W. (Hanneke) van Alphen verzorgt de secretariële ondersteuning.
ISBN.: 978-90-90239576

Inhoud

Inleiding	6
De aanpak van de Commissie	6
Leeswijzer	8
Het advies in het kort	9
De zes vragen aan de Commissie	9
De bredere context	12
Urgentie	14
Aanbevelingen	16
1. De context: van luchtvaart tot gebiedsontwikkeling	21
1.1 Schaalniveaus en netwerken	21
1.2 Dynamiek aan de 'airside'	22
1.3 Op het kruispunt van 'airside' en 'landside': de luchthavens	23
1.4 'Landside': regio's met een luchthaven	26
1.5 Gebiedsontwikkeling	28
1.6 Een samenvattend beeld	29
2. Beleid en markt	30
2.1 Kwestie: Beleid is sectoraal, versnipperd en zit vast in een te beperkt blikveld	30
2.2. Oplossingsrichting: Verbind beleid voor 'landside' en 'airside', en denk vanuit de dynamiek van markten	37
3. Rollen van actoren	51
3.1 Kwestie: Kwetsbare rolverdeling tussen partijen, en scheefheid in de verdeling van lusten en lasten	51
3.2 Oplossingsrichting: Creëer een evenwichtiger krachtenveld en breng lusten en lasten in de afweging van partijen met elkaar in verband	58
4. Samenwerking	63
4.1 Kwestie: Ieder voor zich, moeizame verhoudingen	63
4.2. Oplossingsrichting: Ontwikkel arrangementen die het mogelijk maken over schaalniveaus heen en naast formele bestuurlijke organen kwesties op het raakvlak van luchtvaart en gebiedsontwikkeling op te lossen	67
Bijlagen	67
1. Het instellingsbesluit	72
2. Gesprekspartners van de Commissie	76
3. Onderzoek in opdracht van de Commissie	78
4. Literatuur	79
5. Eindnoten	81
Colofon	82

De aanpak van de Commissie

Op 23 januari 2008 discussieerde Minister Eurlings met de Tweede Kamer over het Groenenbergterrein, dat aanleiding is geweest voor spanningen tussen de luchthaven, overheden en de particuliere grondeigenaar en ontwikkelaar Chipshol. De discussie bracht de minister aan het eind van het debat tot de toezegging dat een onafhankelijke commissie zou adviseren over de relatie tussen luchthavens en de ruimtelijke en economische ontwikkeling, in bredere zin en toekomstgericht. Samen met zijn collega Minister Cramer heeft hij via een besluit van 13 juni 2008 de instelling van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (CROL) bekend gemaakt. Het advies van de Commissie wordt hier gepresenteerd. Het is aangeboden aan de bewindslieden op 29 januari 2009.

De zes vragen aan de Commissie zijn hieronder weergegeven.

1. **Welke rol spelen luchthavens in de gebiedsontwikkeling rond luchthavens?**
2. **Hoe is de samenwerking tussen overheden en private partijen, waaronder de luchthavens, geregeld als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens?**
3. **Klopt het dat luchthavens steeds meer de rol van gebiedsontwikkelaar op zich nemen, en zo ja, welke beweegredenen bestaan hiervoor en welke houding neemt de overheid hieromtrent in?**
4. **Is een juridisering van de verhoudingen tussen luchthavens en overige actoren een consequentie van deze rolverandering en zijn er andere mogelijkheden dan juridische procedures om eventuele geschillen op te lossen?**
5. **Is het zinvol om bij de ontwikkeling van het gebied rond luchthavens onderscheid te maken tussen luchthavengebonden en luchthavengerelateerde activiteiten, en zo ja, welke criteria zijn daarvoor te formuleren?**
6. **Wat zijn de rollen en handelingsbevoegdheden van de verschillende overheidsinstanties in de grondpolitiek en grondverwerving in relatie tot de ontwikkeling van en rond luchthavens?**

Het staat de Commissie vrij om additionele vragen te onderzoeken indien zij dat in het kader van haar taakomschrijving zinvol acht.

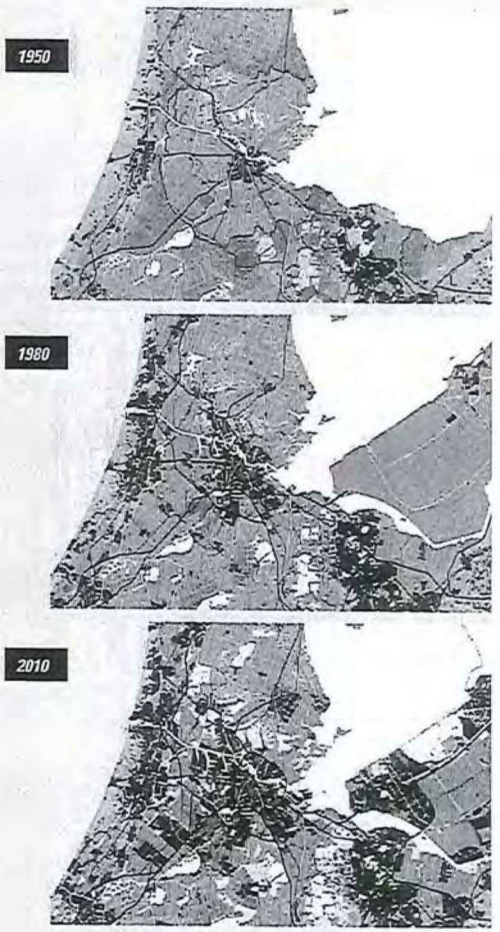
Al snel bleek dat er verrassend weinig materiaal beschikbaar was over de relatie tussen luchthavens en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio's erom heen. Er zijn boekenkasten vol over de samenhang tussen omvang van de luchtvaart, aard van het luchtvaartregime (wijze van landen en stijgen, etc.) en geluidsoverlast bij omwonenden. Veel schaarser zijn analyses van de banden tussen Schiphol en andere economische sectoren in de regio Amsterdam, hoe die zich in de toekomst kunnen ontwikkelen, en wat dat ruimtelijk zou kunnen betekenen. En hoe kan het dat teksten over de mainport Schiphol nota na nota in essentie hetzelfde blijven?

Tegen deze achtergrond heeft de Commissie voor een werkwijze met vier stappen gekozen:

- *Interviews met een groot aantal betrokkenen met als kernvraag: wat zijn de kwesties die zich voordoen rond de zes vragen aan de CROL? En hoe gaan betrokkenen daar zelf mee om?*
- *Een reeks korte onderzoeken, gericht op de regio Schiphol, regionale luchthavens, andere types vervoersknooppunten en ervaringen in het buitenland.*
- *Het inwinnen van gevraagde en ongevraagde adviezen.*
- *Het toetsen van voorlopige conclusies in een reeks bijeenkomsten met deskundigen op ruimtelijk, juridisch, bestuurskundig en economisch gebied.*

De Commissie concludeerde dat achter de zes vragen van de bewindslieden van V&W en VROM bredere vraagstukken schuil gaan. Die hebben de opbouw van dit advies gestructureerd. Daarbinnen worden de vragen van de bewindslieden behandeld, aangegeven door een cirkel met een aanduiding van de betreffende vraag van de bewindslieden.

In dit advies gaat de meeste aandacht uit naar ruimtelijke ontwikkelingen rond Schiphol. Tegelijkertijd wordt op diverse plekken ingegaan op ruimtelijke ontwikkeling rond regionale luchthavens. Daarbij ligt de nadruk op de regionale luchthavens die door de conclusies van de 'Tafel van Alders' in aanmerking komen om de komende decennia sterk te groeien.



De ontwikkeling van Schiphol en de regio 1950-2010
Bron: must stedebouw

Hierna wordt eerst ***de samenvatting*** *van het advies gepresenteerd.*

Hoofdstuk 1
schetst de maatschappelijke en economische dynamiek tegen de achtergrond waarvan de ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens geanalyseerd wordt.

Hoofdstuk 2-4
bevatten het hart van het advies. Voor drie thema's worden eerst enkele 'kwesties' benoemd. Kwesties doen zich voor wanneer er een spanning bestaat tussen - aan de ene kant - het functioneren van markten (voor luchtvaart, ruimtelijke economie, etc.) en de invloed daarop van overheidsbeleid en - aan de andere kant - publieke doelen en waarden. Publieke doelen kunnen gericht zijn op (duurzame) ontwikkeling van de luchtvaart, de luchthaven en van de regio's waarvan zij deel uitmaken. Bij overheidseigenwaarden gaat het om zorgvuldig bestuur: transparantie en openheid, heldere wijze van afleggen verantwoording, democratie, betrouwbaarheid en vertrouwen, zorgvuldigheid, het bestrijden van misbruik van economische machtsposities. Bepalend voor 'kwesties' zijn het gedrag van betrokken actoren (instituties) en de wijze waarop die actoren met elkaar omgaan (governance).

Na de 'kwesties' volgen in elk hoofdstuk de aanbevelingen. Die zijn erop gericht om vanuit de 'kwesties' te komen tot een betere borging van publieke doelen en waarden. Die aanbevelingen zijn soms concreet, maar vaak ook agenderend als weerspiegeling van de observatie dat de relatie tussen luchthavens en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio tot op heden relatief weinig aandacht heeft gekregen. De aanbevelingen richten zich soms op beleid(-instrumenten), in andere gevallen op instituties en governance-arrangementen. De crux is dat beide lijnen nodig zullen zijn en elkaar kunnen en moeten versterken.

De drie thema's die op deze manier uitgewerkt worden zijn:

- ***Hoofdstuk 2: Beleid en markt***
- ***Hoofdstuk 3: Rollen van actoren (instituties)***
- ***Hoofdstuk 4: Samenwerking (governance)***

Het advies heeft vier bijlagen:
Bijlage 1 is het instellingsbesluit van de Commissie.
Bijlage 2 bevat een overzicht van de mensen met wie de Commissie gesproken heeft, bilateraal of in de vorm van bredere bijeenkomsten. Het advies heeft in hoge mate geprofiteerd van de openhartigheid van de gesprekspartners, zonder dat de tekst van het advies met hen individueel in verband gebracht kan worden.
Bijlage 3 bevat een beschrijving van de onderzoeken waartoe de CROL opdracht heeft gegeven. De onderzoeksrapportages zijn integraal opgenomen op een CD-ROM bij dit advies. Van de onderzoeken heeft de CROL in het advies op meerdere plaatsen gebruik gemaakt. Niet de CROL, maar de auteurs zijn verantwoordelijk voor de inhoud van de onderzoeksrapporten.
Bijlage 4 bevat geraadpleegde overige literatuur.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (CROL) zes vragen voorgelegd. Hieronder volgt eerst de reactie van de Commissie op deze zes vragen. Naar aanleiding van de antwoorden op de vragen is de Commissie gestuit op een aantal fundamentele kwesties die ze graag daarna aan de orde wil stellen.

VRAAG 1

Welke rol spelen luchthavens in de gebiedsontwikkeling rond luchthavens?

Schiphol is de enige ontwikkelaar van het luchthaventerrein, een dominante speler op de grond- en vastgoedmarkt in de regio direct rond Schiphol en een in belang toenemende partij in de Metropoolregio Amsterdam. Ook beïnvloedt Schiphol als (mede) eigenaar van regionale luchthavens de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio rond deze luchthavens. Deze relatief nieuwe rollen klinken – ook vaak in het buitenland – door in concepten als Airport City en Airport Corridor.

Regionale luchthavens hebben vooral nog de traditionele rol van knooppunt van luchtverkeer, maar dit kan bij de beoogde snelle groeiers (Lelystad, Eindhoven) de komende jaren veranderen.

VRAAG 2

Hoe is de samenwerking tussen overheden en private partijen, waaronder de luchthavens, geregeld als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens?

Van integrale gebiedsontwikkeling, gekenmerkt door intensieve samenwerking bij de uitvoering van een gezamenlijke integrale visie, is zo goed als geen sprake. Dit geldt voor de regio rond Schiphol (driehoek A4-A5-A9 en Schiphol zuidoost, corridor Zuidas-Schiphol) en op hogere schaalniveaus in de Metropoolregio Amsterdam. Dit betekent dat de ontwikkelingen in die gebieden óf niet echt van de grond komen óf een optelsom zijn van losse initiatieven zonder overkoepelende visie of uitvoeringsprogramma.

Grondbezit is altijd een cruciale factor in de ruimtelijke ontwikkeling. In de regio rond Schiphol worden ontwikkelingen belemmerd door de conflicten tussen de grootste particuliere grondeigenaar Chipshol en de grondeigenaar Schiphol en luchtvaartinstanties (zie ook vraag 4 over juridisering).

Hoewel er samenwerkingsverbanden tussen markt en overheid zijn, (bijvoorbeeld de Schiphol Area Development Company (SADC) en rond het plan Amsterdam Connecting Trade) streven partijen in eerste instantie hun eigen belangen na en is het nog wel eens ieder voor zich. Schiphol heeft een sterke positie door het eigen grondbezit (Schiphol Real Estate, SRE), de manier waarop Schiphol zijn rollen zelf invulling geeft en het beperkte tegenspel dat de luchthaven krijgt.

Rond regionale luchthavens is overleg tussen luchthaven en omgeving nog beperkt tot geluidshinder. Samenwerking in de regio rondom de luchthavens staat in het algemeen los van de ontwikkeling van de luchthaven.

VRAAG 3

Klopt het dat luchthavens steeds meer de rol van gebiedsontwikkelaar op zich nemen, en zo ja, welke beweegredenen bestaan hiervoor en welke houding neemt de overheid hieromtrent in?

Zie het antwoord op vragen 1 en 2. Schiphol draait steeds minder op inkomsten uit 'aviation', de nationale luchthaven, en steeds meer op inkomsten uit 'non-aviation'. In 2007 was 23% van het exploitatieresultaat toe te rekenen aan 'aviation', 77% aan 'non-aviation'. Bij 'non-aviation' gaat het onder meer om: winkels op het luchthaventerrein en vastgoedontwikkeling op het luchtvaartterrein (Schiphol's Airport City), grondverwerving en vastgoedontwikkeling buiten het luchtvaartterrein en deelnemingen in andere luchthavens. Schiphol breidt zo - met de traditionele rol als luchthaven als fundament - zijn werkterrein uit: eerst als ontwikkelaar van het luchthaventerrein, en daarna

als grond- en vastgoedpartij daarbuiten (inclusief de Zuidas).

De redenen hiervoor zijn voor een belangrijk deel van financiële aard. De 'non-aviation' activiteiten zijn veel winstgevender dan die op het gebied van luchtvaart. Bovendien kan Schiphol in de sfeer van 'non-aviation' volledig als een commerciële marktpartij opereren, terwijl zij voor het 'aviation'-deel gebonden is aan tariefafspraken met de NMa. Andere redenen kunnen zijn: grondbezit kan uitbreiding van de luchthaven in de toekomst vereenvoudigen, en 'non-aviation' activiteiten kunnen tot meer passagiers leiden.

Schiphol combineert op deze manier verschillende rollen, variërend van de wettelijke taak die zij heeft als luchthaven en mainport, tot commercieel grond- en vastgoedbedrijf buiten de eigen luchthaven. De Commissie heeft uit de gevoerde gesprekken geen signalen opgevangen dat overheden invloed hebben willen uitoefenen op die combinatie van rollen. Daar is een uitzondering op: het Bestuursforum Schiphol heeft besloten dat Schiphol als 'gekwalificeerd adviseur' kan deelnemen en niet meer zoals voorheen als volwaardig lid.

Regionale luchthavens zijn (nog) niet uitgegroeid tot gebiedsontwikkelaar; hun relatie met de omgeving concentreert zich op hinder. Incidenteel zijn ze betrokken bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein net buiten het luchtvaartterrein.

VRAAG 4 Is een juridisering van de verhoudingen tussen luchthavens en overige actoren een consequentie van deze rolverandering en zijn er andere mogelijkheden dan juridische procedures om eventuele geschillen op te lossen?

Er is rond Schiphol en andere luchthavens geen sprake van een trend dat steeds meer partijen steeds vaker conflicten met luchthavens voor de rechter brengen.

De notie van 'juridisering' is terug te voeren op de lange reeks rechtszaken tussen Schiphol en (semi) overheidspartijen die een rol in de luchtvaart hebben, en Chipshol, de grootste particuliere grondeigenaar in de Schiphol regio. Achter die rechtszaken gaan verstoorde verhoudingen schuil. De gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland zijn inmiddels tot afspraken met Chipshol gekomen.

De Commissie is door de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd zich in het licht van nog lopende rechtszaken niet uit te spreken over de kwestie 'Groenenbergterrein', het belangrijkste juridische geschilpunt tussen Chipshol en de andere partijen. Het antwoord op de vraag van de bewindslieden of de 'juridisering' een consequentie is van de veranderde rollen van Schiphol is daarom in dit advies alleen in grote lijnen te schetsen. In het complex van verklaringen voor de verstoorde verhoudingen tussen Chipshol en Schiphol speelt de combinatie van publieke en commerciële rollen van Schiphol (zie vragen 1-3) zeker een rol. Daardoor beschikt Schiphol immers over meer mogelijkheden (o.m. kennis, netwerk, toepassing van vestigingscriteria, zie vraag 5.), om het functioneren van de grond-en ontwikkelmarkt op en rond de luchthaven te beïnvloeden dan concurrerende 'gewone' marktpartijen.

Het herstellen van de verstoorde verhoudingen tussen deze twee partijen vraagt om een innovatieve aanpak, bij voorbeeld door een initiatief van de nieuwe president-directeur van Schiphol, of met behulp van een mediator of een programmatische aanpak waarbij meerdere gebieden betrokken worden. In het algemeen ligt de sleutel tot goede samenwerking (en het vermijden van conflicten) in a) werken aan onderling vertrouwen via communicatie en zoeken naar draagvlak, b) 'level playing field' op de grond- en vastgoedmarkt buiten het luchtvaartterrein, c) heldere overheidsrollen, d) toepassing profijtbeginsel en e) toepassing van nieuwe instrumenten uit ruimtelijke ordening (Wro) en grondbeleid.

VRAAG 5 Is het zinvol om bij de ontwikkeling van het gebied rond luchthavens onderscheid te maken tussen luchthavengebonden en luchthavengerelateerde activiteiten, en zo ja, welke criteria zijn daarvoor te formuleren?

Het stelsel van criteria voor Schipholgebondenheid, waarop aanvragen van individuele bedrijven die zich willen vestigen op of rond Schiphol beoordeeld worden, functioneert niet goed. De criteria zijn voor velerlei uitleg vatbaar en ze sluiten niet aan bij ontwikkelingen in beleid en markt. Alle betrokken partijen zijn van mening dat een nieuwe aanpak nodig is.

De Commissie stelt een alternatief systeem voor, waarin grotendeels afgestapt wordt van toetsing van individuele bedrijven. Alleen luchtvaart- en platformgebonden bedrijvigheid moet zeker zijn van vestiging. Voor het overige stelt de Commissie voor om in te zetten op een marktgeoriënteerde aanpak op het niveau van bedrijventerreinen en clustering van bedrijven. Die moet ingepast zijn in de op te stellen (structuur)visies voor de regio rondom Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam. Ook voor regionale luchthavens is een dergelijke aanpak aan te bevelen.

VRAAG 6 Wat zijn de rollen en handelingsbevoegdheden van de verschillende overheidsinstanties in de grondpolitiek en grondverwerving in relatie tot de ontwikkeling van en rond luchthavens?

In de eerste plaats moet geconstateerd worden dat de mogelijkheden voor overheden rond luchthavens niet wezenlijk anders zijn dan bij stedelijke ontwikkeling in het algemeen. Overheden hebben de instrumenten van actief grondbeleid tot hun beschikking, waarbij de nadruk ligt op de verwerving van gronden, evenals instrumenten voor faciliterend grondbeleid, waarbij het erom gaat invloed op particuliere grondbezitters te kunnen uitoefenen ten aanzien van bijvoorbeeld kostenverhaal.

Gekoppeld aan de nieuwe Wro hebben naast gemeenten ook provincies en het Rijk de beschikking over deze instrumenten.

Het valt daarnaast op dat rond Schiphol, de SRE en Chipshol de dominante partijen op de grondmarkt zijn. De SADC is een bescheiden speler op de grondmarkt, maar de eigenaren (Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam, evenals Schiphol) streven naar een steviger positie. Er is geen informatie beschikbaar waaruit blijkt dat het Rijk via actief grondbeleid invloed heeft willen of kunnen uitoefenen op de ruimtelijke ontwikkeling rond Schiphol.

Bij de nieuwe Ontwikkelingsmaatschappij Airport Lelystad Almere (OMALA) vallen – in vergelijking met Schiphol – ten slotte twee punten op. Ten eerste dat de publieke partijen de luchthaven (overigens eigendom van Schiphol) zelf buiten het publieke samenwerkingsverband hebben gehouden, terwijl Schiphol wel deelneemt in de SADC. Ten tweede dat de OMALA-partijen in een zeer vroeg stadium de mogelijke inzet van instrumenten uit het grondbeleid geagendeerd hebben.

De Commissie kwam al snel tot de conclusie dat achter de zes vragen van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en VROM bredere vraagstukken schuil gaan. Zo bleek op zichzelf van grote 'juridisering' geen sprake, maar is er wel een groot probleem als we zien hoe de grootste particuliere ontwikkelaar in de omgeving en Schiphol met elkaar omgaan. Ook de criteria van Schipholgebondenheid bij de toelating van bedrijven rond de luchthaven vormen niet bepaald een fundamenteel probleem, maar de vraag of de economie van de luchthaven en de economie van de Metropoolregio Amsterdam meer van elkaar kunnen profiteren des te meer.

Dit advies plaatst de vragen van de bewindslieden daarom in een breder kader. Een rode draad in het advies is de relatie tussen de 'airside' en de 'landside'. De 'airside' is de wereld achter de grenscontrole: de luchtvaart en de direct daarmee verbonden harde en zachte infrastructuur. De 'landside' begint op dezelfde terminal aan de andere kant van de grenscontrole, waar we Schiphol Plaza, de hotels en de kantoren op het luchthaventerrein vinden. We verlaten hier de wereld van de luchtvaart in enge zin, want ook (en -in toenemende mate- vooral) mensen zonder vliegtuigticket op zak maken gebruik van deze faciliteiten. Buiten de hekken van het luchtvaartterrein heeft de 'landside' betrekking op regio's op hogere schaalniveaus.

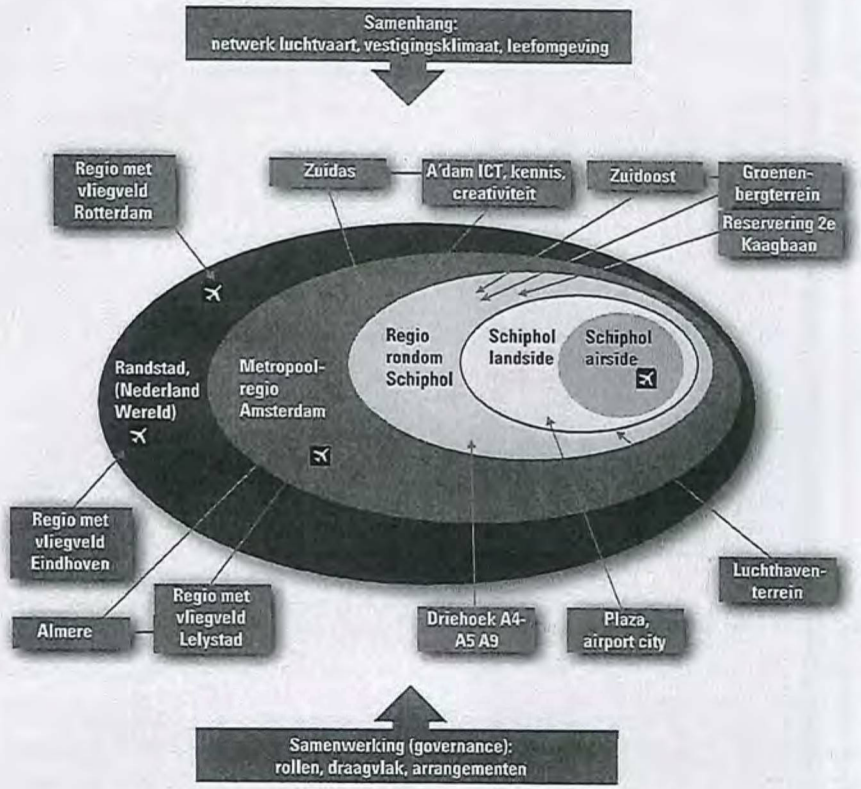


Rond het luchthaventerrein van Schiphol ligt een regio waarvan de economie veelal sterk met de luchtvaart verbonden is of zou kunnen worden. Die omvat twee gebieden: de driehoek A4-A5-A9 (mede in relatie tot de ontwikkeling van de corridor Zuidas-Schiphol) en het gebied ten zuidoosten van Schiphol. Die aan Schiphol grenzende regio is weer onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam, die zich uitstrekt tot Almere en (vliegveld) Lelystad. En tenslotte maakt de Metropoolregio op haar beurt onderdeel uit van de Randstad en vervolgens van Nederland en internationale systemen.

De luchthaven ligt op het raakvlak van 'airside' en 'landside'. De ene kant van de luchthaven is de wereld van de luchtvaart, aan de andere kant vormt de luchthaven steeds meer onderdeel van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van regio's.

Kernconclusie van het advies is dat 'airside' en 'landside', ofwel luchtvaart en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio's waarin vliegvelden liggen, zo nauw verbonden met elkaar zijn, dat die samenhang centraal in overheidsbeleid zou moeten staan. Daarbij is 'airside' veel meer dan het aantal vluchten op Schiphol en is vooral de kwaliteit van het netwerk een centraal thema. En 'landside' reikt veel verder dan geluidsoverlast en heeft betrekking op ontwikkeling in termen van economisch vestigingsklimaat en leefomgeving. Dit vraagt om een integrale visie van de overheid.

De inhoudelijke samenhang moet vervolgens het cement zijn van de samenwerking tussen de betrokken partijen, overheid en markt. Bij die samenwerking zijn rollen van partijen en de wijze waarop ze met elkaar omgaan ('governance') kernpunten. Pas wanneer partijen daadwerkelijk samenwerken om inhoudelijke samenhang te realiseren, is sprake van gebiedsontwikkeling. Deze denklijn wordt weerspiegeld in onderstaand model.



Het advies in het kort | Urgentie

Op het raakvlak van 'airside' en 'landside', met de luchthaven als verbindende schakel, spelen een aantal wezenlijke, en nauw verbonden kwesties. Die winnen door de huidige economische situatie alleen maar aan gewicht. Meer samenhang en meer samenwerking zijn hard nodig.

>> Aan de 'airside' staat de positie van de KLM en de luchthaven Schiphol onder druk

De kwestie voor de toekomst is niet of Schiphol moet groeien, maar of de kwaliteit van het netwerk (aantal verbindingen en frequenties), met de KLM als drager, de komende decennia vastgehouden (laat staan verbeterd) kan worden. Gezien de stevige turbulentie op de internationale markt van luchtvaart en luchtvaartmaatschappijen is dat een uitdaging van formaat. In de eerste plaats voor de KLM en Schiphol zelf, in de tweede plaats voor regionale en landelijke overheden, die in hun ruimtelijk-economisch beleid rekening moeten houden met de consequenties en daar een antwoord op moeten vinden.

>> Het economische mainport concept is versleten

Het mainport concept was een succesverhaal dat elan bracht in de samenwerking rond Schiphol. Maar de overheid heeft het concept niet aangepast aan de dynamiek rond luchthavens en de economie in de omgeving. De slagzin 'Nederland Distributieland', onlosmakelijk verbonden met het mainport-concept, heeft veel van zijn glans verloren. Zo is Schiphol al lang niet meer alleen een nationaal knooppunt voor distributie en logistiek. Schiphol is (vooralsnog) binnen de hekken van het luchtvaartterrein ook de commerciële ontwikkelaar van de Airport City geworden: een conglomeraat van winkelcentra, congresruimtes, kantorencomplexen en andere faciliteiten. En participeert het – mede op basis van grondbezit – in gebiedsontwikkeling buiten het luchtvaartterrein (bijvoorbeeld ACT). En binnen én buiten het luchtvaartterrein gaat het al lang niet meer om traditionele distributie en logistiek; het gaat om kennisinfrastructuur, kwaliteit, clusters rondom duurzaamheid en 'cradle to cradle'. Tegelijkertijd is de economie van Amsterdam, het hart van de Metropoolregio, steeds meer gericht op ICT, kennis en creativiteit. Dat kan voor Schiphol een belangrijke bron van passagiers zijn. Tegen deze achtergrond zijn de economische relaties tussen Schiphol en de regio niet meer te vatten in mystificaties als 'Schiphol banenmotor' en 'groei van Schiphol is nodig voor de economie van de regio'. De kern is dat er sprake is van een toenemende wederzijdse afhankelijkheid tussen de perspectieven op de luchtvaartmarkt voor KLM en Schiphol, de economische potenties van Schiphol en de economische ontwikkeling van Amsterdam en de Metropoolregio.

>> De kernspelers hebben niet de stap gemaakt om te komen tot een gezamenlijke visie voor Metropoolregio Amsterdam, waarin duidelijk de ruimtelijk-economische relaties tussen Schiphol, Zuidas en de regio als geheel worden uitgewerkt, en een vertaling daarvan in visies en uitvoeringsprogramma's voor de gebieden direct rond Schiphol

De Metropoolregio staat lang niet zo hoog op de internationale concurrentielijsten als partijen zouden willen. Het ontbreken van (de concretisering van) een gezamenlijke visie betekent dat er kansen gemist worden, in termen van ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en economische groei. De ruimtelijke kwaliteit staat onder druk, omdat de ontwikkeling van het gebied nu een optelsom is van geïsoleerde projecten. De gebiedsontwikkeling staat nog in de kinderschoenen, bijvoorbeeld omdat er nog geen afspraken zijn gemaakt over de integrale ruimtelijke ontwikkeling in de corridor Schiphol-Zuidas en de driehoek A4-A5-A9. En omdat de nieuwe functies op en rond Schiphol steeds meer vervoer genereren, zal ook de bereikbaarheid een knelpunt worden. Tot slot: halen we het maximale uit de economische kansen van de metropoolregio? In hoeverre kunnen de economie van Schiphol en de economie van de regio elkaar optimaal versterken?

>> Voor de ontwikkeling van de regio rond Schiphol is sterke behoefte aan het elan dat zo nodig is om tot een gezamenlijk beeld van urgentie te komen en uitdagingen te vertalen in gezamenlijke visies, investeringsprojecten en krachtige publieke samenwerking bij grondbeleid

Het elan dat het rapport 'Schiphol naar het jaar 2000' van de Commissie van der Zwan in 1986 teweeg bracht, is verdwenen. De vele rollen die Schiphol combineert, dragen bij aan fricties met de grootste particuliere grondeigenaar rond de luchthaven, Chipshol, en dat belemmert de gebiedsontwikkeling. Schiphol en KLM zitten niet meer zo sterk op één lijn als vroeger. Door eigen kracht én gebrek aan tegenspel heeft Schiphol een dominante positie in het krachtenveld. De Provincie Noord-Holland is ambitieus, maar heeft zich nog niet vaak als regisseur van gebiedsontwikkeling kunnen opwerpen. Amsterdam is de ziel van de Metropoolregio, maar toont weinig initiatief ten aanzien van Schiphol, een van de iconen in die regio. Het Rijk is op belangrijke terreinen (gebiedsontwikkeling, mainport) nauwelijks zichtbaar. Ondanks de vele fora waarin deze partijen met elkaar overleggen, is het toch veel 'ieder voor zich'. Dat een gedeeld gevoel van urgentie zo ontbreekt is begrijpelijk; tegelijkertijd is het zo hard nodig om met een nieuw elan belangrijke vraagstukken in de regio's rond Schiphol aan te pakken.

>> Terwijl de beoogde kwantitatieve groei van de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven (en mogelijk nog andere luchthavens) voortvloeit uit de wens van selectieve groei van Schiphol, is het urgent om in de regio's vanuit het eigen ruimtelijk-economisch en marktperspectief te komen tot een strategie voor integrale gebiedsontwikkeling

Rond de regionale luchthavens zullen zich – op kleinere schaal en een later moment – vergelijkbare vraagstukken voordoen als rond Schiphol. Daarom kan veel van de Schiphol casus geleerd worden. Dat geldt vooral voor de verbinding tussen luchtvaart, luchthaven en ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio, spanningen tussen rollen en het belang van samenwerking en draagvlak.



De Commissie doet voorstellen om deze kwesties aan te pakken via drie strategische lijnen

Verbind beleid voor 'landside' en 'airside' en denk vanuit de dynamiek van markten

Ontschot beleid
In algemene zin moet ontschotting plaatsvinden tussen drie beleidsterreinen, op alle schaalniveaus:
- *Luchtvaart*
- *Ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio met een luchthaven*
- *Luchthavens, als spil tussen 'airside' en 'landside'*

Ontwikkel een innovatieve 'mainport 2.0' strategie
De Commissie adviseert om de mainportstrategie te herijken. Qua inhoud en proces moet zij vernieuwend zijn ten opzichte van haar voorganger. Duurzaamheid en kwaliteit zijn overkoepelende thema's.

De crux van de nieuwe mainport strategie is het uitdiepen van de onderlinge economische afhankelijkheden tussen:
- *De kwaliteit van het luchtvaartnetwerk*
- *De ontwikkeling van Schiphol van een luchthaven tot een 'non-aviation' ontwikkelaar, met een steeds grotere ruimtelijke impact*
- *De ontwikkeling van het vestigingsklimaat in de Metropoolregio Amsterdam, met als internationale iconen de stad Amsterdam (kennis, ict, creativiteit), de Zuidas en Schiphol*

We noemen deze nieuwe economische strategie: 'mainport 2.0'. Met dit concept wordt benadrukt dat economie de drager is van de ontwikkelingen aan 'airside' en 'landside'. Net als in het advies van de Commissie van der Zwan uit 1986 heeft 'mainport 2.0' betrekking op economie. Anders dan in dat advies gaat het nu niet zo zeer (alleen) om de economische betekenis van de luchthaven, en om mogelijkheden om die luchthaven te versterken, maar om de wederzijdse economische afhankelijkheid van de luchtvaart en de regio en de luchthaven als schakel daartussen. Belangrijke vragen zijn: hoe kan de luchthaven ('airside' en 'landside') optimaal bijdragen aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio? En wat kan de regio doen om de netwerkpositie en verduurzaming van de luchthaven te verstevigen?

'Mainport 2.0' heeft in die zin een veel bredere betekenis dan het huidige 'mainport' concept (in de kern de dubbeldoelstelling groei-hinder) in de ruimtelijke en mobiliteitsnota's. Het is de markantste uiting van hèt thema van dit advies, de verbinding tussen luchtvaart en regio, en de luchthaven als schakel daartussen. Daarom is 'mainport 2.0' naast een nieuwe economische strategie ook symbool voor dit advies.

De nieuwe strategie moet niet door een 'commissie van wijze mannen' worden opgesteld, maar zich ontwikkelen in een proces dat alle betrokken partijen bindt. Hier liggen kansen voor initiatieven voor partijen als het Ministerie van Economische Zaken, het Innovatieplatform of een coalitie van partijen uit de regio. De economische 'mainport 2.0' strategie moet verbonden worden met de metropolitane ruimtelijk-economische visie en luchthavenvisie (zie beide hieronder).
De kern moet opgenomen worden in het regeerakkoord van het volgende Kabinet.

Geef impulsen aan gebiedsontwikkeling, start met gedragen visies
Er moeten door alle betrokken partijen gedragen visies komen voor gebiedsontwikkeling rond luchthavens. Dat geldt in de eerste plaats voor de Metropoolregio Amsterdam. Daartoe kan de gemeente Amsterdam het initiatief nemen. De gemeentelijke Structuurvisie, waar nu aan gewerkt wordt, moet dan een metropolitane Structuurvisie worden. De ruimtelijke aspecten van de nieuwe 'mainport 2.0' strategie kunnen hierin uitgewerkt worden. Aan de visie moet een portefeuille van strategische projecten gekoppeld zijn. Op een lager schaalniveau zijn uitwerkingen van de visie wenselijk voor zowel de driehoek A4-A5-A9 als Schiphol Zuidoost (inclusief ACT).

Ook voor de regio's rondom de grotere regionale vliegvelden, in het bijzonder Lelystad, Eindhoven en mogelijk Rotterdam, stelt de Commissie voor dat er gezamenlijke gebiedsvisies komen, waarin 'airside' (in brede zin), 'landside' (in brede zin) en de ontwikkeling van de luchthaven in samenhang uitgewerkt worden.

Rijksbeleid luchtvaart 2030/2040: integreer 'airside' en 'landside' en houd traditionele beleidsuitgangspunten tegen het licht
De komende Luchtvaartnota en Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de Mainport geven het Rijk de kans om de integratie van 'airside' en 'landside' tot een centraal thema te maken, ook na 2020. Dat kan ertoe leiden traditionele uitgangspunten met grote ruimtelijk-economische consequenties tegen het licht te houden. Dat betreft bijvoorbeeld het aantal benodigde banen, de reserveringen voor eventuele toekomstige banen, en de mogelijkheid van gebundelde vliegpaden.
Bij de toekomstige plannen moeten verdelingseffecten binnen en tussen generaties nadrukkelijker aandacht krijgen.

Minimaliseer toetsing van individuele bedrijven die zich op of rond een luchthaven willen vestigen; speel slim in op de wensen van de markt bij de gecoördineerde ontwikkeling van bedrijventerreinen en clustering van bedrijven
Het systeem van vestigingsbeleid waarbij individuele bedrijven worden getoetst op hun 'schipholgebondenheid' kan vervangen worden door een tweesporenbeleid. Het eerste spoor garandeert dat bedrijven die fysiek onlosmakelijk met de luchthaven zijn verbonden ('luchtvaart- of platformgebonden') daar ook gevestigd kunnen worden. Het tweede spoor richt zich vanuit de integrale gebiedsvisie en economische strategie op het verleiden van bedrijven om zich te vestigen op bedrijventerreinen in de regio rondom de luchthaven door in te spelen op hun wensen op het gebied van agglomeratievoordelen, clustering en inhoudelijke speerpunten (bijvoorbeeld duurzaamheid of kennis).

Creëer een evenwichtig krachtenveld en breng lusten en lasten in de afweging van partijen met elkaar in verband

Het Rijk moet helderder positie kiezen ten aanzien van de eigen rol en daar dan ook actief invulling aan geven
Het Rijk moet selectief maar krachtig een rol spelen in de ontwikkeling rond Schiphol en andere luchthavens.
Dit vraagt om:
- *een kritischer houding van V&W ten aanzien van de rollen van de luchthaven Schiphol*
- *een zichtbaarder rol van VROM bij gebiedsontwikkeling, voornamelijk in de Metropoolregio Amsterdam*
- *een focus op inhoudelijke doelen voor luchtvaart en Schiphol in plaats van aandeelhoudersdividend bij Financiën*
- *een EZ dat een proces op gang brengt dat leidt naar een 'mainport 2.0' strategie*

Meer daadkracht bij regionale overheden
Het nieuwe instrumentarium van Wro en grondbeleid biedt goede handvatten voor een actieve rol van provincies, maar toepassing vergt durf en een duidelijke en eigen positiekeuze.

Bij een dergelijk groot bedrijf als Schiphol is het logischer op gemeentelijk niveau de verantwoordelijkheid primair te leggen bij Amsterdam, dan bij de gemeente Haarlemmermeer.

Verminder de spanningen tussen de commerciële en mainportrollen van Schiphol
De combinatie van rollen van Schiphol, variërend van wettelijk verantwoordelijke voor het luchtvaartknooppunt, via de ontwikkelaar van het knooppunt 'Airport City', tot grond- en vastgoed ontwikkelaar buiten het luchtvaartterrein, heeft voordelen voor het bedrijf maar kent vanuit publiek oogpunt ook risico's. Binnen het bedrijf is het risico dat de focus verschuift van de lange termijn mainport doelen naar mogelijkheden op korte termijn financiële winsten te verkrijgen.

Op de grond- en vastgoedmarkt rond de luchthaven is het risico dat het 'level playing field' met andere, particuliere ontwikkelaars bedreigd wordt. Dat draagt bij aan het onderling wantrouwen in de regio en heeft een nadelig effect op samenwerking.

De Commissie beveelt aan om onderzoek te doen naar de beste manier om a) prikkels voor Schiphol primair te richten op het streven een kwalitatieve 'airside' topper in de wereld te blijven en b) op de grond- en vastgoedmarkt buiten het luchtvaartterrein te zorgen voor een 'level playing field' met particuliere bedrijven. Er zijn verschillende opties, waarbij de verantwoordelijkheden en positie van het grond- en ontwikkelbedrijf SRE nader afgebakend worden. In het onderzoek moet een goede afweging tussen deze opties plaatsvinden, met oog voor hun mogelijke consequenties.

Onderzoek de mogelijkheid om Schiphol te laten betalen voor de langdurige reservering van banen, waardoor de noodzaak meer naar boven komt
Bij de jarenlange reserveringen van ruimte voor mogelijke nieuwe banen voor Schiphol waarvan onzeker is of ze er ooit komen, liggen de lusten (Schiphol behoudt alle flexibiliteit) en lasten (de rem op gebiedsontwikkeling door andere partijen) niet in één hand. Door Schiphol te laten betalen voor de reservering gebeurt dat wel en wordt duidelijk hoe nodig bijvoorbeeld de reservering voor de 2e Kaagbaan is. Zo'n constructie, die nu nog niet mogelijk is, verdient onderzoek.

Ontwikkel arrangementen die het mogelijk maken over schaalniveaus heen en naast formele bestuurlijke organen kwesties op het raakvlak van luchtvaart en gebiedsontwikkeling op te lossen

Bestuurlijke arrangementen moeten recht doen aan netwerkachtige verhoudingen
Via twee lijnen van 'governance' kan een bijdrage geleverd worden aan de integratie van visies en beleid voor 'airside' en 'landside', in het bijzonder tussen de luchthaven en de regio waarin die luchthaven ligt.

De eerste lijn omvat innovatieve arrangementen binnen het huis van Thorbecke. Centraal staan formele bevoegdheden en structuren. Het Rijksprogramma Randstad Urgent kan vertaald worden naar een aanpak voor de regio's met luchthavens die in dit advies centraal staan, waarin het Rijk invulling geeft aan de eigen verantwoordelijkheden. Een andere te onderzoeken mogelijkheid is een gebiedsautoriteit. Hierbij moet goed gekeken worden naar de haalbaarheid en het draagvlak.

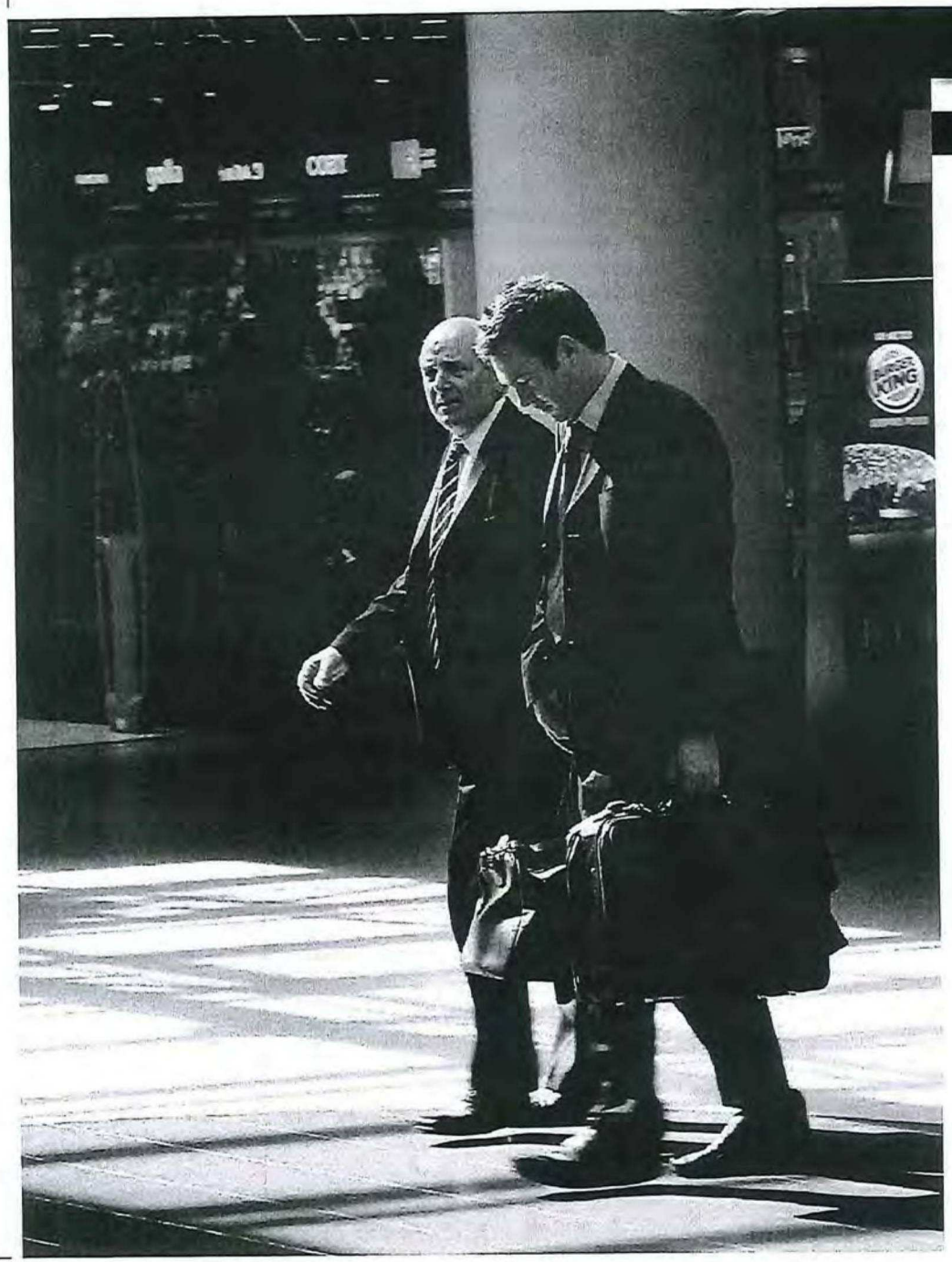
De tweede lijn van meer informele arrangementen staat naast het huis van Thorbecke. Hier kan de Tafel van Alders als voorbeeld dienen. In dergelijke arrangementen ligt de nadruk op processen, draagvlak, communicatie, gemeenschappelijke wilsvorming en duurzame allianties. Rond Schiphol zijn dit zorgpunten, terwijl juist dit lijnen zijn die passen bij de netwerkachtige wereld rondom luchthavens. In deze context past het idee van een 'Global Amsterdam Region, City and Airport Council', waarin op het hoogste niveau de kernspelers een strategie ontwikkelen hoe regio, stad én luchthaven zo hoog mogelijk op de voor hun relevante internationale ranglijsten kunnen komen.

Maak gebiedsontwikkeling rond regionale luchthavens primair een zaak van de regionale partijen en de regionale markt
De beoogde sterke groei van luchthavens als Lelystad, Eindhoven en mogelijk Rotterdam moet ingebed worden in een visie op de regionale luchtvaartmarkt en de ontwikkeling van de bredere regio waarin de luchthaven ligt. De Commissie wil de verantwoordelijkheid daarvoor leggen bij de betrokken provincie, gemeenten, bewoners en het bedrijfsleven.

Ondersteun gebiedsvisies door een publiek regionaal grondbedrijf
Een gezamenlijk grondbedrijf is een belangrijke voorwaarde voor de realisatie van gebiedsvisies; de vraag is op welk schaalniveau een dergelijke organisatie het meest haalbaar en effectief is. Een gezamenlijke grondbank voor het totale grondgebied dat onder de visie op de Metropoolregio Amsterdam valt, is theoretisch een wenselijke constructie. Of partijen, van Haarlemmermeer tot Almere, hun grond willen inbrengen is de vraag. Een kansrijkere variant is waarschijnlijk een gezamenlijk grondbedrijf voor de regio van de luchthaven Schiphol en de aangrenzende gebieden. Daar kan een krachtiger SADC in opgaan. De Provincie Noord-Holland kan daartoe het initiatief nemen.

Verdere 'juridisering' is niet nodig: herstel verhoudingen tussen Schiphol en Chipshol
De verstoorde verhoudingen tussen Schiphol en Chipshol zijn schadelijk voor de gebiedsontwikkeling rond de luchthaven, in het bijzonder in de driehoek A4-A5-A9 ten zuiden van Badhoevedorp, en in Schiphol Zuidoost. De Commissie stelt voor te streven naar een oplossing waarbij de jarenlange controverses tussen Chipshol en Schiphol in één totaalaanpak worden opgelost, en de uitzichtloze serie van rechtszaken beëindigd kan worden. Denkrichtingen zijn een doorbraak door een initiatief van de nieuwe president-directeur van Schiphol, de inzet van een mediator, of een gebiedsgericht pakket waarbij uitruil van gronden plaatsvindt.





1 De context: van luchtvaart tot gebiedsontwikkeling

1.1 Schaalniveaus en netwerken

De discussie over de luchtvaart is de afgelopen jaren gedomineerd door de balans tussen de groei van Schiphol en de hinder daarvan in de omgeving. Die discussie straalt al jaren een intense publieke hitte af, die dankzij het Alders advies[1] wat geluwd is. Toch kan het vuur weer snel oplaaien, als het wantrouwen onder de bevolking dat 'Schiphol uiteindelijk toch altijd mag groeien' weer gevoed zou worden.

De Commissie is van mening dat de ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens een vraagstuk met een veel bredere scope is. Dat geldt zowel de 'airside', waarbij de kwaliteit van het netwerk en selectiviteit belangrijker zijn dan de groei van de luchthaven, als de 'landside', die betrekking heeft op veel meer dan geluid: het leefklimaat in brede zin, de ruimtelijke economie, de infrastructuur, etc.

In die ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens zijn meerdere *schaalniveaus* tegelijkertijd betrokken en – in steeds wisselende vormen – met elkaar vervlochten. Schiphol was lang uitsluitend een luchthaven waar mensen per vliegtuig vertrokken of aankwamen. In de afgelopen jaren is Schiphol, net als veel andere grote luchthavens in de wereld, uitgegroeid tot een Airport City, voor een steeds belangrijker deel gericht op bezoekers zonder vliegticket op zak. Nu spreekt Schiphol al van een Airport Corridor[2], die zich uitstrekt tot de Zuidas. En denken we over een Global Portal of Gateway.

In een analyse van de ontwikkelingen op en rond luchthavens verdient het concept *netwerken* een centrale plaats. Netwerken van verbindingen voor vervoer van mensen en goederen, maar ook van economische markten en betrokken actoren. Die vormen samen een wereld van netwerken, waarin lagere en hogere schaalniveaus elkaar kruisen.

In de netwerken spelen vele *actoren* hun rol of rollen. Luchtvaart was nooit een nationale zaak, maar de internationale dimensie domineert steeds meer. En daarmee is het aantal betrokken actoren sterk toegenomen. Was de KLM vroeger van 'ons', nu vormt de luchtvaartmaatschappij onderdeel van de holding Air France KLM. Zeker in het licht van de sanering die plaats vindt onder luchtvaartmaatschappijen kan dat op termijn ingrijpende gevolgen hebben voor de KLM en dus voor Schiphol. Schiphol zelf is sinds kort niet meer volledig in handen van Nederlandse overheden, nu het Franse beursgenoteerde Aéroports de Paris 8% van de aandelen heeft verworven. Tegelijkertijd verbreedt Schiphol zijn pakket buitenlandse deelnames met een gelijk percentage aandelen in Charles de Gaulle.

1 De context: van luchtvaart tot gebiedsontwikkeling

Vraagstukken rond luchtvaart en luchthavens houden zich niet aan vastgestelde territoria en formele bevoegdheden. Dat heeft grote consequenties voor *de sturingsmogelijkheden* van overheden. Overheden zijn in toenemende mate afhankelijk van elkaar en van andere partijen, zoals marktpartijen, en vice versa. Dit roept de vraag op naar 'governance' bij de ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens: wie weegt af en welke instrumenten worden ingezet?

1.2 Dynamiek aan de 'airside'

In de vernetwerkte luchtvaartwereld, waarin geschakeld wordt tussen het lokale en het nationale en mondiale schaalniveau, en grenzen nauwelijks tellen, hebben zich belangrijke veranderingen voorgedaan. De WRR onderscheidt *vijf regimes van ingrijpende veranderingen* voor netwerken en infrastructuur[3]. Drie daarvan hebben volgens de WRR betrekking op luchthavens: liberalisering, commercialisering en internationalisering. De luchtvaart (lees bijvoorbeeld de KLM) is vooral onderhevig geweest aan liberalisering en internationalisering. Die hebben de concurrentie sterk bevorderd. Zeker nu, met een economische crisis in het vooruitzicht, zorgt die voor onzekerheid op korte én lange termijn: in welk tempo zal de luchtvaart groeien, welke luchtvaartmaatschappijen overleven de sanering? De echo van trends in de luchtvaart klinkt vervolgens door in veranderingen op luchthavens. De commercialisering van Schiphol blijkt uit het groeiende aandeel van 'landside' activiteiten, die niet direct verbonden zijn aan de basisfunctie (zorgen voor de bereikbaarheid door de lucht van ons land), in de financiële performance van de Schiphol Group (zie volgende paragraaf).

Een vierde regime, privatisering, leek na het afblazen van de beursgang van Schiphol niet van toepassing. Maar sinds kort heeft Schiphol in Aéroport de Paris toch een beursgenoteerde aandeelhouder. Splitsing, het vijfde WRR regime, is vooralsnog niet aan de orde in de Nederlandse luchtvaart. De vervoerspoot (KLM) en de netwerkvoorzieningen (Schiphol) zijn al aparte ondernemingen. Binnen Schiphol zou de combinatie van de nationale netwerkvoorzieningen en commerciële activiteiten op de grond- en vastgoedmarkt buiten het luchthaventerrein wel een discussiepunt kunnen worden.

Schiphol komt bij internationale vergelijkingen al jaren als de beste of een van de beste luchthavens uit de bus. Dat bleek in september 2008 weer toen Britse lezers van het blad voor zakenreizigers Business Traveller Schiphol verkozen tot beste luchthaven van Europa. Maar de concurrentiepositie van de hub Schiphol staat onder druk door ontwikkelingen als de bouw van de grote, ultramoderne luchthaven van Dubai, de fusie van Delta en Northwest, en de vervanging van bilaterale verdragen door EU verdragen met de VS.

Al deze factoren geven luchtvaartmaatschappijen kansen om Schiphol als 'hub' te passeren en via 'point-to-point' verbindingen direct op de eindbestemming te vliegen. En daarmee de kwaliteit van het netwerk van de luchthaven, en vooral het transferverkeer, te bedreigen.

Last but not least komen er nieuwe *inhoudelijke uitdagingen* op de luchtvaart en vliegvelden af. Vele daarvan vallen onder lange-termijn doelen voor 'duurzaamheid': een CO2-neutrale luchthaven, 'cradle to cradle' bedrijventerreinen erom heen, innovatieve transportsystemen, etc. Het zijn milieugerelateerde uitdagingen van een heel andere soort dan de traditionele hinderaspecten.

1.3 Op het kruispunt van 'airside' en 'landside': de luchthavens



De veranderingen in de luchtvaart hebben grote invloed gehad op de aard van – vooral grote, moderne – luchthavens[4]. Zo kunnen we voor Schiphol minimaal vijf werkvelden onderscheiden.

De traditionele rol van de beheerder en ontwikkelaar van het fysieke knooppunt voor vervoer door de lucht, de 'airside' of 'aviation'-functie

Dit is de invulling van de wettelijke doelstelling, vastgelegd in de Luchtvaartwet, van de luchthaven. De terminal, de banen, de hangars, parkeerterreinen, zijn belangrijke onderdelen van de luchthaveninfrastructuur. Alles staat ten dienste van luchtvaartmaatschappijen en reizigers (waarvan 75% transferpassagiers). Uiteindelijk is de essentie van Schiphol het netwerk van verbindingen en frequenties, met de KLM als centrale motor, waardoor de Nederlandse economie verbonden wordt met andere economieën in de wereld. De al lang bestaande tax-free winkels vormden de eerste aftakking van de kerntaak, maar zijn wel uitsluitend op reizigers gericht.

De rol van 'landside' ontwikkelaar op het eigen luchthaventerrein

De luchthaven evolueert tot een stedelijk knooppunt, Schiphol ontwikkelt de grond, ontwikkelt zelf vastgoed en maakt vastgoedontwikkeling door andere partijen mogelijk. Er komen winkels, kantoren, vergadercentra en andere faciliteiten, allen binnen één stedenbouwkundige compositie gericht op een 'kwaliteitservaring'. De 'Airport City' richt zich op vele partijen die – al dan niet op doorreis via trein, bus of auto – op het luchthaventerrein diensten of producten wil kopen.

De rol van grondhandelaar en vastgoedontwikkelaar buiten het luchthavengebied
Schiphol Real Estate (SRE), onderdeel van de Schiphol Group, koopt gronden en ontwikkelt vastgoed buiten het luchthaventerrein. Een fundamenteel nieuwe rol, omdat Schiphol via de SRE daar de concurrentie aangaat met de grootste commerciële marktpartij rond Schiphol, Chipshol, en andere ondernemingen die brood zien in de verwerving en ontwikkeling van gebieden nabij Schiphol. Soms zijn de grondaankopen van SRE verbonden met de primaire luchtvaartfunctie, bijvoorbeeld ten behoeve van toekomstige uitbreidingen van de luchthaven (een 2e Kaagbaan, een nieuwe terminal), maar dit is niet altijd het geval. De SRE is ook betrokken bij de ontwikkeling van de Zuidas. Vooralsnog lijkt de SRE niet de rol van een integrale gebiedsontwikkelaar te ambiëren.

De rol van (mede)eigenaar van regionale luchthavens
Als (mede)eigenaar van de luchthavens van Rotterdam, Lelystad en Eindhoven beïnvloedt Schiphol de ontwikkeling van die luchthavens en dus de regio eromheen.

De rol van internationale dienstverlener
Schiphol exporteert het luchthavenmodel en het 'Airport City' concept naar andere landen.

In de financiële verslagen van de Schiphol Group zien we deze ontwikkelingen weerspiegeld. Het aandeel 'aviation', het traditionele eerste werkveld, neemt al jaren gestaag af.
De 'non-aviation', de bundeling van de overige functies, neemt sterk toe en bevat de grote winstmakers; zie de tabel.

2007	% van de totale omzet	% van totale exploitatieresultaat	return on net assets after tax
Aviation	**57**	**23**	**3.9%**
Non-aviation	**43**	**77**	
Consumers	26	34	45.9%
Real Estate	11	41	10.0%
Alliance & Participations	6	2	9.8%

Dit financiële beeld van Schiphol heeft ook te maken met het zogenaamde 'dual till' systeem (Tweede Kamer, 2006). Daarbinnen maken Schiphol en de NMa afspraken over tarieven en winstmarges voor de 'aviation' activiteiten, in het licht van de monopolistische kenmerken daarvan. Het toezicht van de NMa geldt niet de 'non-aviation' activiteiten, waar Schiphol opereert als een commerciële marktpartij, en dus zelf prijzen en marges bepaalt.

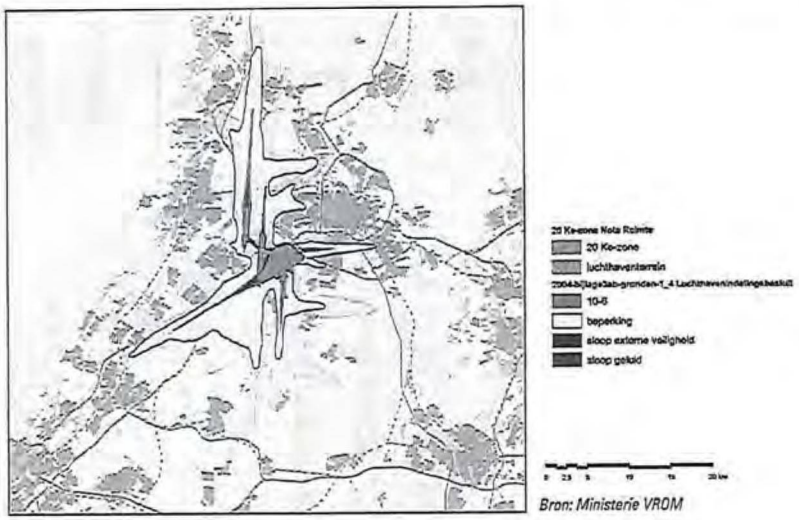
De grotere regionale luchthavens in Nederland concentreren zich tot nu toe vooral op de traditionele rol van knooppunt voor luchtvaart. Eindhoven en Rotterdam hebben eerste bescheiden stappen gezet met dienstverlening voor niet-reizigers, maar het is nog te vroeg om van een 'Airport City' te spreken. Niet alleen is de 'aviation' bij deze luchthavens nog te kleinschalig om een stevige 'non-aviation' poot mogelijk te maken, ook ontbreekt een goed knooppunt met het openbaar vervoer. Bij beide luchthavens is vastgoed ontwikkeld in de directe nabijheid en zijn er plannen voor verdere uitbreiding.

1.4 'Landside': regio's met een luchthaven

De hiervoor beschreven trends aan de 'airside' en de veranderende rol van luchthaven, zowel aan de 'airside' als de 'landside', hebben gevolgen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling in de gebieden rond luchthavens (de 'landside'). We kunnen de volgende relaties onderscheiden.

Milieu-impact leidt tot ruimtelijke beperkingen in de regio
Traditioneel draagt een luchthaven –als uitvloeisel van haar wettelijke verantwoordelijkheid - bij aan schaarste van ruimte in de regio erom. Overheidsnormen voor geluid, emissies en externe veiligheid vertalen zich in kaarten met contouren waarbinnen beperkingen gelden voor de bouw van woningen en bedrijven. Hier bepaalt het 'airside' beleid de ruimtelijke ontwikkeling op de grond.





Bron: Ministerie VROM

Reserveringen van ruimte voor mogelijke uitbreiding van de luchthaven in de toekomst
Om eventuele uitbreidingen van het banenstelsel niet onmogelijk te maken, kunnen overheden reserveringsgebieden aanwijzen. In een dergelijk gebied mogen geen activiteiten ondernomen worden die uiteindelijk de aanleg van de baan zouden kunnen compliceren.

Druk op de wegen rond de luchthaven
In tegenstelling tot transferpassagiers, maken passagiers die hun begin- of eindbestemming in Nederland hebben gebruik van de 'landzijdige' infrastructuur voor weg en openbaar vervoer. De intensivering van de 'non-aviation'-tak van de luchthaven leidt tot een vergroting van de druk op het omliggende wegennet. Werknemers van bedrijven die op of rond het luchtvaartterrein gevestigd zijn, zorgen voor extra woon-werkverkeer, en ook de winkels kunnen extra bezoekers aantrekken.

Schiphol beïnvloedt de ruimtelijke ontwikkeling rond regionale luchthavens
Als (mede)eigenaar van regionale luchthavens en als grondeigenaar en toekomstige (mede)ontwikkelaar van vastgoed op afstand van de luchthaven, zal de luchthaven – vanuit de eigen bedrijfsdoelstellingen – de regionale ontwikkeling in andere gebieden beïnvloeden.

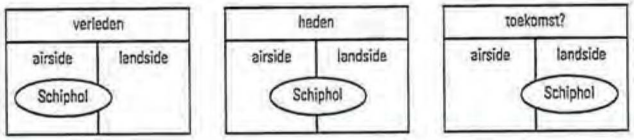
Schiphol is een vestigingsplaatsfactor voor de regionale economie én is afhankelijk van de economische ontwikkeling in de regio
De luchthaven is een van de primaire economische centra in de regio en draagt zo in belangrijke mate bij aan het vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijven. Bedrijven kunnen uiteenlopende redenen hebben om dicht bij een luchthaven te willen opereren: agglomeratievoordelen (bedrijven zoeken elkaar op omdat ze profiteren van elkaars nabijheid), directe link met het vervoer van goederen, en de mogelijkheid voor werknemers om snel bestemmingen in het buitenland te kunnen bereiken. Tegelijkertijd beïnvloedt de economische ontwikkeling in de regio de perspectieven voor de luchthaven. Een goed functionerende regionale economie zorgt voor meer klanten voor de luchthaven.

Uit dit overzicht van relaties blijkt dat in dit advies bij de 'landside' de nadruk ligt op ruimtelijk-*economische* ontwikkeling in de regio en dus niet op ruimtelijke aspecten alleen.
We spreken veel over 'de' regio, maar eigenlijk bestaat die niet. De term regio kan betrekking hebben op verschillende, oplopende schaalniveaus:

- De binnenste ring is het *luchthaventerrein* zelf, een wereld met eigen stelsel van nationale wetten voor de 'airside' en Schiphol als enige partij aan het roer aan de 'landside'.
- Daarom heen ligt het gebied dat wel met *'Schiphol-regio'* wordt aangeduid en waarin vele actoren actief zijn. Daarin vinden we de gebieden met de reserveringen voor mogelijke toekomstige banen en een 2e terminal en veel bedrijven die goederen via Schiphol vervoeren of een andere directe band met de luchthaven hebben. Ook is er veel bedrijvigheid, of zijn er plannen voor, die minder direct verbonden zijn met de luchthaven en hun eigen dynamiek kennen. Het gaat vooral om de driehoek tussen de A4, A5 en A9 en het gebied ten zuidoosten van de luchthaven. In deze gebieden is de grondmarkt (en dus de potentiële vastgoedmarkt) voor een belangrijk deel in handen van Schiphol (SRE), het particuliere bedrijf Chipshol en de SADC. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer zijn aan overheidszijde de belangrijkste spelers.
- Een derde type regio is de *corridor-in-wording* tussen Zuidas en Schiphol. Dat betekent dat de gemeente Amsterdam een cruciale speler is.
- Al deze gebieden maken weer deel uit van de *Metropoolregio Amsterdam*, die zich uitstrekt tot Almere en (vliegveld) Lelystad. De Metropoolregio vormt op zijn beurt onderdeel van het stedelijk netwerk van de Noordelijke Randstad.

De relatie tussen 'airside' en 'landside' (Allocatie van ruimte, economische ontwikkeling, transportnetwerken en de knooppunten daarin) is een centraal thema in dit advies. Nu de discussie over het vraagstuk groei-hinder in rustiger vaarwater is gekomen, biedt dat mogelijk ruimte om de grote uitdagingen op het raakvlak van luchtvaart en ruimtelijk-economische

ontwikkeling aan de orde te stellen. De luchthaven is daarbij de schakel tussen 'airside' en 'landside', die door de nieuwe rollen opschuift richting 'landside'.



1.5 Gebiedsontwikkeling

Duidelijk is dat juist door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol de ontwikkeling in omliggende gebieden enkele unieke kenmerken heeft. Daarbij is het veelal een kwestie van gradatie. Dat vraagstukken meerdere schalen omvatten is niet uniek, wel dat uitersten op het spectrum (van lokaal tot mondiaal) elkaar raken. Dat er veel partijen met uiteenlopende belangen een rol spelen komt vaker voor, maar het aantal en de complexiteit van de onderlinge verhoudingen springen in het oog. Zonder meer uniek is de aanwezigheid van de publieke NV Schiphol in een internationale wereld met grote financiële belangen.

De combinatie van deze factoren onderscheidt de ontwikkelingen rond Schiphol van – bijvoorbeeld – een project als de Zuidplaspolder of de ontwikkeling van gebieden rond NS-stations. En bij alle overeenkomsten met de andere mainport, de haven van Rotterdam, zijn er ook belangrijke verschillen. Zo is de bedrijvigheid rond de haven vooral op de gebruikers zelf gericht, is het Havenbedrijf pas sinds kort een overheids-NV, groeit de haven steeds verder van de stad af (Maasvlakte), en bestaat overlast vooral uit stank (met andere ruimtelijke consequenties dan geluid)[6].

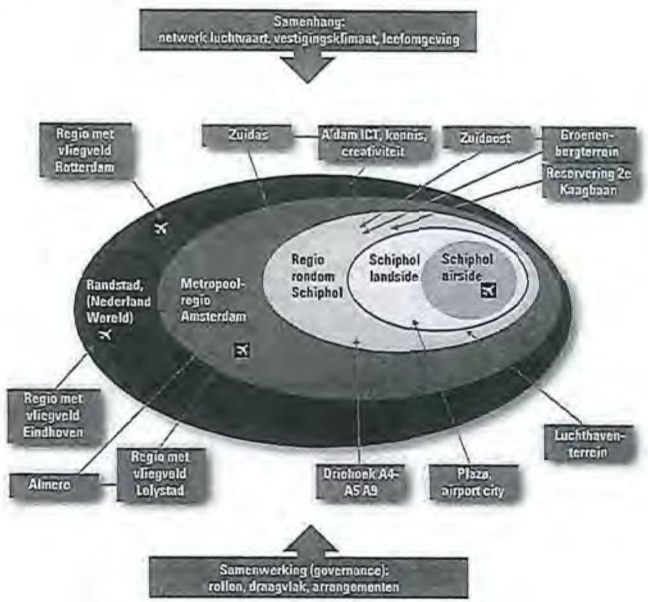
Bij de analyse van het onderwerp 'ruimtelijke ontwikkeling luchthavens', in het bijzonder aan de 'landside', zullen we in het vervolg gebruik maken van het ruimtelijk concept 'gebiedsontwikkeling'[7]. In de kern gaat het bij gebiedsontwikkeling om het plegen van onderling samenhangende ruimtelijke ingrepen in een gebied, om zo een vooraf opgestelde visie te realiseren, en daarbij gebruik te maken van verevening.

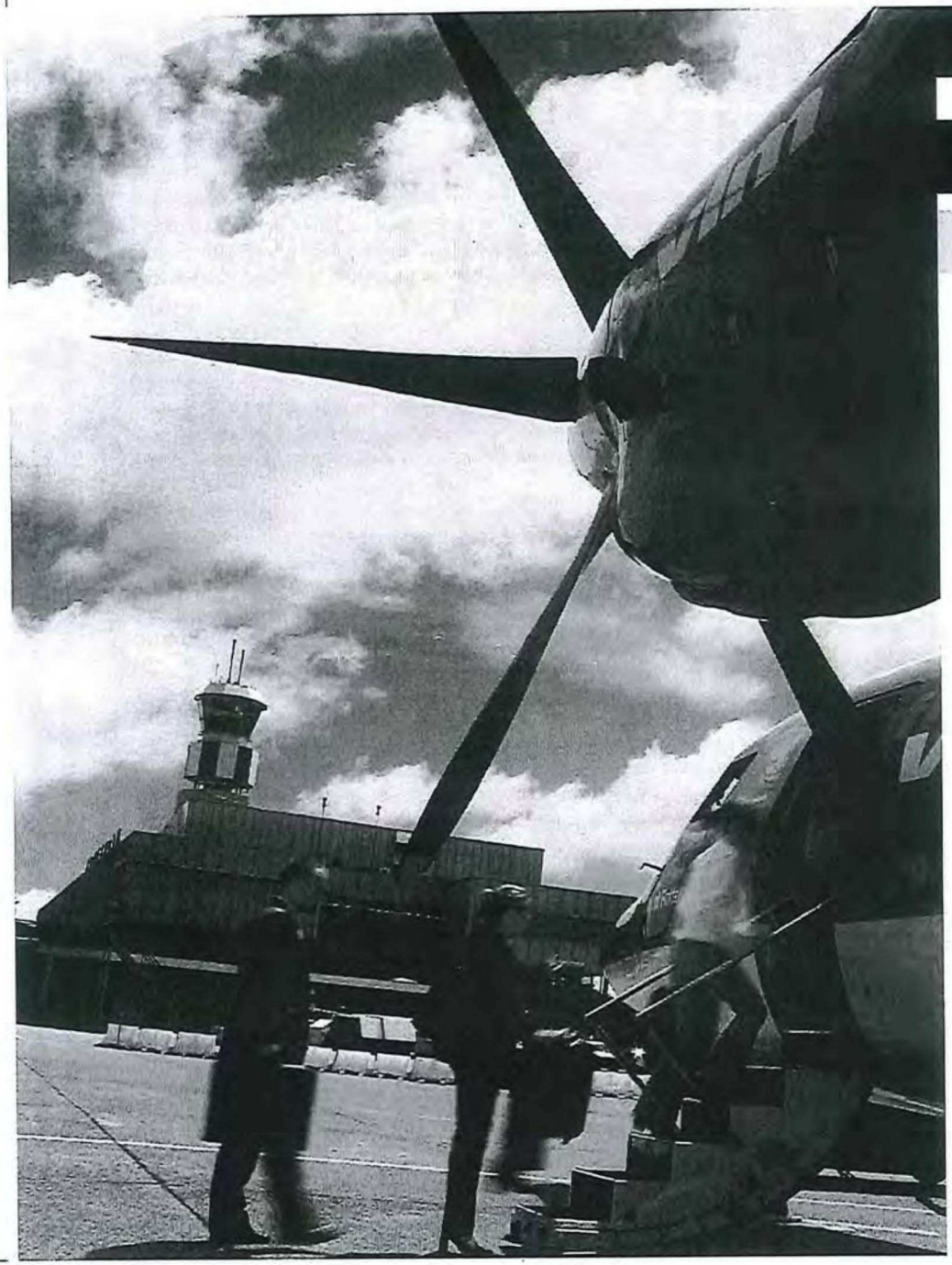
Sterke inhoudelijke en functionele afhankelijkheden onderstrepen het belang van een integrale benadering. Bij gebiedsontwikkeling geldt de *samenhang* onderwerpen als ruimte, grond, leefklimaat, economie en mobiliteit. Ook kenmerkend is het zoeken naar optimale vormen van samenwerking tussen betrokken partijen. Bij *samenwerking* gaat het zowel om de (macht)posities, rollen en verantwoordelijkheden van afzonderlijke betrokken actoren, en de instrumenten die ze daarbij inzetten (grond, financiering, etc.), als om arrangementen voor samenwerking die zij kiezen (afspraken, coördinatie, etc.). Succesfactoren zijn onder meer: een gedeelde visie, een duidelijke gebiedsafbakening, de aanwezigheid van een trekker en vertrouwen tussen partijen. Zonder daadwerkelijke en intensieve samenwerking tussen partijen degradeert gebiedsontwikkeling tot een optelsom van projectontwikkelingen.

Een belangrijke toetssteen later in dit advies bij de vraag of in een regio sprake is van gebiedsontwikkeling, zal dus zijn of sprake is van inhoudelijke samenhang en samenwerking tussen actoren.

1.6 Een samenvattend beeld

De hoofdelementen uit dit hoofdstuk zijn samengevat in onderstaand schema[8].
Bij elkaar komen zo: 'airside' en 'landside', opklimmende schaalniveaus voor een 'regio', vliegvelden en andere economische centra in een regio, en samenhang en samenwerking als kernindicatoren voor gebiedsontwikkeling.





2 Kwestie

2.1 Kwestie:
Beleid is sectoraal, versnipperd en zit vast in een te beperkt blikveld

Besluiten over luchtvaart en vliegvelden enerzijds en ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur en economie in regio's met vliegvelden anderzijds zijn vaak ontkoppeld

Besluitvorming over (nationaal) luchtvaartbeleid ('airside') en (nationale, regionale en lokale) ruimtelijke ordening, mobiliteit en economie ('landside') vindt doorgaans los van elkaar plaats. Ze hebben verschillende regievoerders, zonder veel merkbare onderlinge invloed. In de praktijk bepaalt de 'RO in de lucht' veelal de 'RO op de grond', ofwel de luchtvaart creëert schaarste aan ruimte, beïnvloedt het leefklimaat en zorgt voor extra verkeer op de weg. Dit geldt voor Schiphol, maar ook voor grotere regionale luchthavens (Rotterdam, Eindhoven, mogelijk Lelystad).

Ook het omgekeerde komt voor: de verstedelijking rukt op tot aan de rand van de contouren en belemmert zo mogelijke groei van een luchthaven, zonder dat daar een integrale afweging van beide belangen aan ten grondslag ligt (voorbeeld: Rotterdam).

Omdat er geen door alle partijen gedragen analyse is van de impact van de internationale dynamiek op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol (zie paragraaf 4.1), is het logisch dat ook een *gezamenlijke* doorvertaling naar de ruimtelijk-economische consequenties op verschillende schaalniveaus ontbreekt. Het omgekeerde geldt ook: partijen hebben geen *gezamenlijke* analyse van de impact van de ontwikkelingen in de regionale economie (corridor, Metropoolregio Amsterdam, kennis en creativiteit als economische pijlers) op de luchthaven (bereikbaarheid? omvang? hub? branding?).

Ook voor de regionale luchthavens geldt dat het beleid voor de luchthaven en het beleid voor regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling veelal inhoudelijk en institutioneel gescheiden sporen zijn[9]. En dat terwijl er gevoelige afwegingen op de agenda komen in gebieden rond die luchthavens, zeker wanneer die stevig zullen groeien. Daarbij gaat het vooral om Lelystad en Eindhoven, mogelijk Rotterdam (Tafel van Alders). Aan de ene kant is het de taak van regionale en lokale overheden om de welvaart en leefomgeving in hun regio te optimaliseren. Die hangen deels af van de luchthaven, maar staan daar in veel opzichten ook in meer of mindere mate los van. Aan de andere kant hebben ook het Rijk (minder overlast rond Schiphol, investeringen in infrastructuur) en Schiphol (als (mede)eigenaar van de luchthavens) belangen.

2 Kwestie

Integrale gebiedsontwikkeling in regio's rond vliegvelden staat nog in de kinderschoenen

VRAAG 2

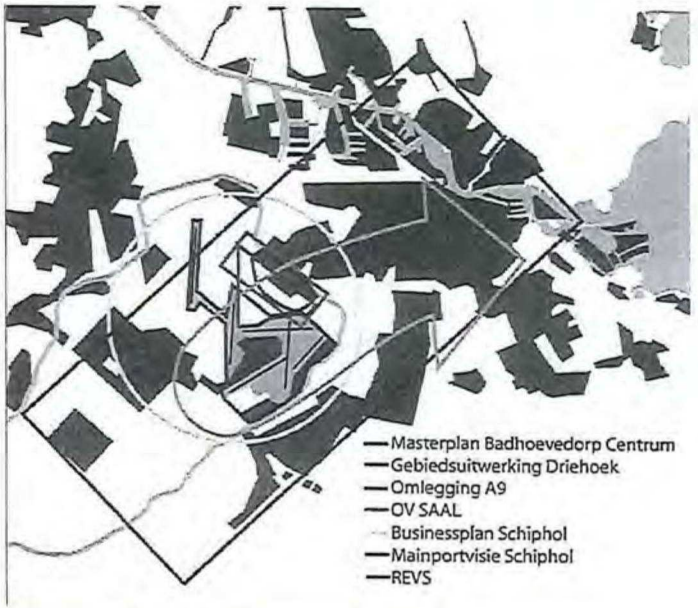
Gebiedsontwikkeling is vooral een zaak van inhoudelijke samenhang (tot uitdrukking komend in een visie) en samenwerking tussen actoren (zie paragraaf 1.5). In hoeverre is daar sprake van in de regio's rondom luchthavens?

Rijksnota's als de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 besteden aandacht aan de ontwikkeling in regio's rond luchthavens, maar doen dit op een tamelijk hoog abstractieniveau. Op lokaal niveau is er een lappendeken van (bestemmings)plannen. Op het tussenliggende regionale niveau is sprake van een grote verzameling losse visies op gebiedsontwikkeling en zijn structuurvisies in de maak, maar die zijn nog niet samengekomen in een gezamenlijke beeld van de betrokken partijen (zie paragraaf 4.1).

Waar gezamenlijke visievorming nog zo verbrokkeld is, is het niet vreemd dat gezamenlijke gebiedsontwikkeling in cruciale regio's direct rondom Schiphol óf niet van de grond komt (driehoek A4-A5-A9) of een optelsom is van losstaande initiatieven, zonder overkoepelend ontwerp of regie (Schiphol Zuidoost)[10]. Ook op hoger schaalniveau binnen de Metropoolregio Amsterdam, denk aan de corridor-in-wording Schiphol-Zuidas, staat 'echte' gebiedsontwikkeling nog in de kinderschoenen. De ontwikkeling van een gebied bestaat zo uit de optelsom van deelontwikkelingen en deelbesluiten, zonder een overkoepelend stedenbouwkundig en ruimtelijk plan, althans de Commissie heeft dit niet aangetroffen.

Ook rond de regionale luchthavens is geen sprake van integrale gebiedsontwikkeling. Rond Rotterdam Airport worden via afzonderlijke trajecten plannen gemaakt voor de luchthaven zelf (Masterplan), Schieveen, Hoog Zestienhoven, Technopolis en Lansingerland. Bij Lelystad zijn er gescheiden sporen voor de vastgoedontwikkeling rond de luchthaven (de Ontwikkelingsmaatschappij Airport Lelystad Almere van drie overheden, OMALA) en de ontwikkeling van de luchthaven zelf (Luchthaven Lelystad, met Schiphol als eigenaar).



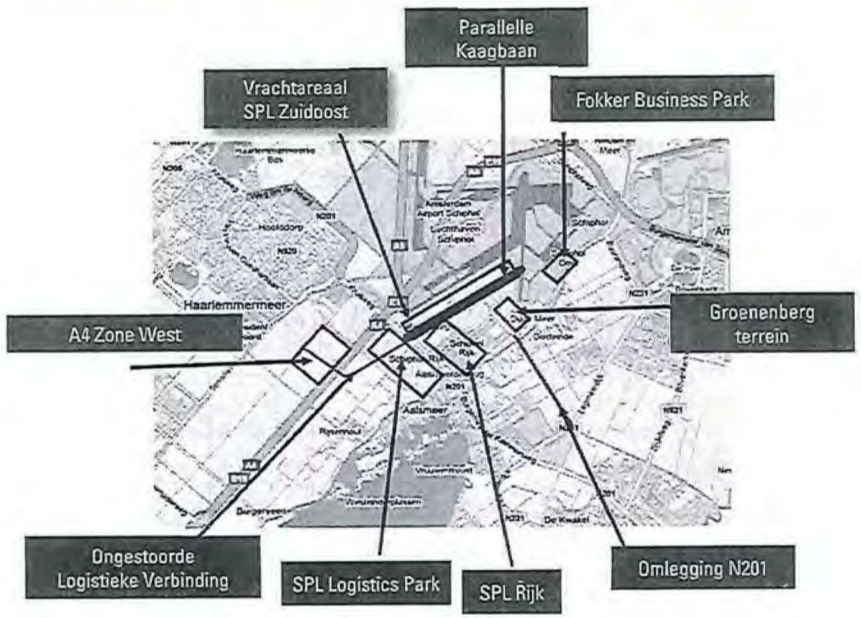


De kaart hierboven geeft een beeld van de versnippering in planvorming en dus gebiedsontwikkeling. Voor het gebied A4-A5-A9, cruciaal voor de ontwikkeling van Schiphol en de regio, zijn vele plannen door verschillende partijen gemaakt. Ze hebben betrekking op verstedelijking, op infrastructuur, op een mogelijke nieuwe terminal voor Schiphol. De plannen zijn gemaakt door Schiphol, het Rijk, de provincie en de gemeente Badhoevedorp. Overigens is het pallet aan plannen niet compleet, zo ontbreekt het Airport City plan van Chipshol. Er is geen forum waarin alle plannen worden afgestemd. De voortgang is beperkt. Pogingen om te komen tot een integrale gebiedsvisie zijn tot nu toe steeds gestrand (op dit moment loopt er een nieuw traject). De gevolgen van deze versnippering laten zich raden. Het ontbreekt aan een integraal stedenbouwkundig ontwerp. Er is geen afgestemde strategie voor financiering. Stedelijke ontwikkeling, netwerkontwikkeling en infrastructuurontwikkeling worden niet in onderling verband afgestemd.

Kaart is afkomstig uit onderzoek ten behoeve van de CROL door ViNU Consult (zie cd-rom).

De kaart hieronder weerspiegelt de versnippering in de ontwikkeling van het gebied ten zuidoosten van Schiphol. Het toont de ontwikkelingen op het terrein van bedrijventerreinen (ACT, Groenenbergterrein/Chipshol, groei Schiphol Rijk), mogelijke uitbreiding van Schiphol (reservering 2e Kaagbaan door het Rijk) en aanpassingen in de regionale infrastructuur (N201). Er is geen overkoepelend plan of stedenbouwkundig ontwerp. Er is geen forum waarin alle plannen worden afgestemd.

Kaart is afkomstig uit onderzoek ten behoeve van de CROL door Stratagem (zie cd-rom).



Schiphol is een speler in een zeer dynamische, internationale wereld, maar de Nederlandse beleidsdiscussie verandert nauwelijks

De discussie over Schiphol is sterk nationaal gekleurd: het gaat doorgaans om de balans tussen het aantal vluchten en het aantal gehinderden. Decennia lang beperkte de discussie zich hiertoe. Ook het advies van de Tafel van Alders, terecht geroemd om het zorgvuldige proces, past in deze traditie, hoewel het grote winst was dat niet de groei van de luchthaven maar de kwaliteit van het netwerk voorop werd gesteld.

Daar staat tegenover dat de internationale luchthaven Schiphol steeds met belangrijke veranderingen te maken heeft: besluiten over de 'home carrier' in Parijs, de impact van de nieuwe luchthaven van Dubai, de samenwerking met de Franse luchthavens, de komst van de A380, klimaatdoelen, etc. Daar zou de discussie over de 'airside' over moeten gaan. Volgens diverse gesprekspartners heeft Schiphol daar zelf het beste beeld van, maar de organisatie heeft zijn visie niet echt verbonden met de inzichten van andere partijen.

Het concept 'mainport' vertoont bij Schiphol sleetse plekken

VRAAG 1

Naast de balans tussen groei van de luchtvaart en kwaliteit van de leefomgeving is het belang van Schiphol voor de economie van Nederland de tweede pijler van de mainport strategie. Het bedrijf Schiphol is van groot belang voor de regionale en nationale economie en vice versa.

VRAAG 3

Maar het denken over die tweezijdige economische relatie heeft de laatste jaren nauwelijks nieuwe impulsen gehad.

Het traditionele mainport-concept is onlosmakelijk verbonden met 'Nederland Distributieland' en met de sectoren transport en logistiek[11]. Jarenlang was het een succesvol concept, dat partijen inspireerde en tot concrete projecten leidde. Maar de omstandigheden zijn inmiddels sterk gewijzigd: de sterk toegenomen internationale concurrentie, het relatief afnemende belang van 'aviation', de ontwikkeling van de economie op het luchtvaartterrein en in de Amsterdamse regio, etc.

Het is opvallend dat de paragraaf over de mainport Schiphol in de Structuurvisie Randstad 2040 in wezen niet afwijkt van de Nota Ruimte of de voorgangers daarvan. De kern was en is: Schiphol is economisch erg belangrijk voor ons land en moet dus groeien (waarbij de negatieve milieueffecten grenzen aan die groei kunnen stellen). Dit mainportconcept voldoet niet meer aan het begin van de 21ste eeuw. Ontwikkelingen aan zowel de 'airside' als de 'landside' kunnen zorgen voor scheurtjes in het aloude adagium dat groei van Schiphol noodzakelijk is

voor de economie van de omgeving, vooral Amsterdam. Economen die de Commissie sprak noemden signalen dat zowel de directe werkgelegenheidseffecten van de 'airside', als die van de indirecte werkgelegenheidseffecten (Schiphol als vestigingsplaatsfactor) afnemen. Het bedrijventerrein Schiphol Rijk kent leegstand. De cruciale vraag is welke ontwikkeling van de luchthaven het beste zou aansluiten bij de regionale economische ontwikkeling, gegeven de wederzijdse afhankelijkheid.

'Schipholgebondenheid' als criterium voor de toetsing van individuele bedrijven sluit niet aan bij ontwikkelingen in markten en het beleid



Het concept Schipholgebondenheid is ongeveer 15 jaar geleden in Rijksnota's geïntroduceerd, en daarna via het provinciale Streekplan en de Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio (REVS; 2002) verankerd in het beleid. Het houdt in dat een bedrijf dat zich wil vestigen op of rond het luchthaventerrein een aanvraag moet indienen die getoetst wordt op een set criteria voor de mate van binding van het bedrijf met de luchthaven. Voor het Rijk (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) is het stelsel van belang uit het oogpunt van nationale doelen voor landzijdige bereikbaarheid, veiligheid en de toekomstige ruimtebehoefte van de luchthaven.

Voor de uitvoering zijn verantwoordelijk de Schiphol Airport Development Company (SADC, met Amsterdam, Haarlemmermeer, Noord-Holland en Schiphol als aandeelhouders), Schiphol Real Estate (SRE) en betrokken gemeenten. Uit een evaluatie bleek dat alleen de SADC het systeem werkelijk toepast [12]. De SRE laat op het eigen luchtvaartterrein bedrijven toe die passen bij het strategisch belang van Schiphol, maar het is vanuit de gezamenlijk afgesproken bindingscriteria nauwelijks uit te leggen dat kantoren van Logica, Numico en Microsoft centraal op het luchthaventerrein thuis horen.

Zowel bij SADC-partners als bij marktpartijen bestaat onvrede met het bestaande stelsel van criteria voor Schipholbinding [13]. De criteria, bijvoorbeeld het 'internationale karakter', zijn nauwelijks discriminerend en in planologische procedures moeilijk te staven. Uit onderzoek blijkt dat de beleidscriteria bovendien weinig relatie hebben met de feitelijke vestigingscriteria van bedrijven zelf. Voor veel bedrijven zijn onderlinge agglomeratievoordelen belangrijker dan snel het vliegtuig kunnen pakken [14]. Tot slot past deze vorm van ruimtelijk toelatingsbeleid steeds minder bij het moderne, op ontwikkeling gerichte ruimtelijk beleid.

2.2. Oplossingsrichting: Verbind beleid voor 'airside' en 'landside', en denk vanuit de dynamiek van markten

Doorbreek de schotten tussen lange-termijn beleid voor luchthavens en voor regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling en breng afwegingen bij elkaar

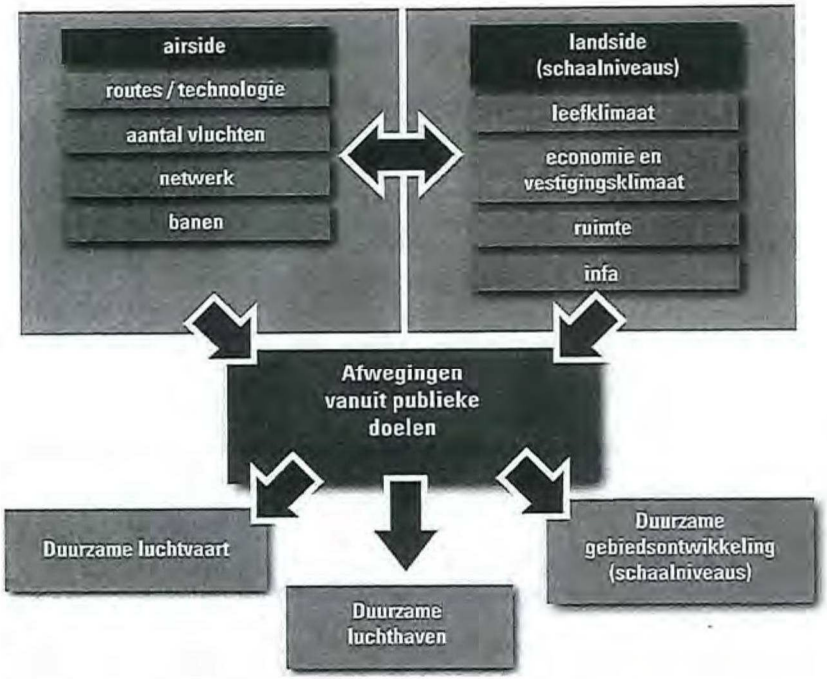
Publieke afwegingen rond luchthavens en de regio's waarin zij liggen zouden de wederzijdse afhankelijkheid tussen 'airside' en 'landside' als startpunt moeten nemen. Die wederzijdse afhankelijkheid reikt veel verder dan de keten 'vluchten-contouren-hinder'. 'Airside' heeft betrekking op het luchtvaartnetwerk en alles wat samenhangt met de wettelijke taak van een luchthaven. 'Landside' dekt – op oplopende schaalniveaus – het vestigings- en leefklimaat en de factoren die dat bepalen (zoals infrastructuur). De luchthaven, met aan de ene kant haar primaire vervoersfunctie en de andere kant haar grond- en vastgoedbedrijf, ligt op het snijvlak van 'airside' en 'landside'.

Dit vraagt om een benadering met twee denklijnen, die verbeeld is in het schema hieronder. De eerste denklijn loopt van 'airside' naar 'landside': wat zijn de ruimtelijk-economische effecten van een optimale strategie vanuit de doelen van de luchtvaart? De tweede denklijn loopt van 'landside' naar 'airside': wat zijn de effecten op de luchtvaart en de luchthaven van een optimale ruimtelijk-economische strategie voor de regio?

Er zijn ook varianten denkbaar: hoe kunnen de negatieve ruimtelijke effecten van de 'airside' ontwikkeling (concentratie versus spreiding van geluid, aantal banen, etc.) geminimaliseerd worden? En: hoe kan de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio optimaal bijdragen aan de kwaliteit van het luchtvaartnetwerk? Hoe dan ook, in beide redeneringen is de luchthaven de draaischijf tussen luchtvaartnetwerken en -systemen aan de ene kant en ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio aan de andere kant.

Door deze denklijnen bij elkaar te brengen, kunnen alle relevante doelen en waarden betrokken worden in publieke afwegingen. De invloed van besluiten over de 'airside' op de ruimtelijke ontwikkeling op de grond zal minder eenzijdig worden. Maar het is niet zo dat de 'airside' dictaten van de 'landside' krijgt of dat nu gaat om het ruimtegebruik, bereikbaarheid of de economie. De afwegingsaanpak geeft alle partijen (bevolking, bedrijven, etc.) uiteindelijk de beste garantie dat hun belangen zijn meegewogen.

In een volgende stap kunnen uitwerkingen, te beginnen met visies, zich weer primair richten op de luchtvaart, de ruimtelijk-economische gebiedsontwikkeling en de luchthaven als verbindende factor.



De meer specifieke aanbevelingen hieronder kunnen gekoppeld worden aan dit schema. Voor 'duurzame luchtvaart' en 'duurzame luchthaven' staan de komende Luchtvaartnota en Structuurvisie luchthavenontwikkeling voor de mainport op het programma[15]. Onder 'duurzame gebiedsontwikkeling' past onder meer een (structuur)visie voor de Metropoolregio Amsterdam, met speciale aandacht voor de communicatie over en weer tussen Schiphol en gebiedsontwikkeling in de regio.

De crux van het schema is dat deze visies met elkaar verbonden moeten worden.

De huidige mainportstrategie voor Schiphol moet vervangen worden door een mainport 2.0 strategie, gedragen door alle betrokken partijen

JAAAG 1
JAAAG 3

De aloude mantra 'groei van Schiphol is goed voor de economie van de regio' en het concept 'Nederland Distributieland' moeten vervangen worden door een fundamenteel nieuwe mainport strategie. Die zoekt naar een optimale wederzijdse beïnvloeding van de economie van de luchthaven en de economie van de regio waarvan zij onderdeel uitmaakt. Daarbij moet rekening gehouden worden met meerdere scenario's voor internationale ontwikkelingen, de veranderende rol van Schiphol in de regio en veranderende rollen van Schiphol zelf.

De kern van de nieuwe mainport strategie is het uitdiepen van de onderlinge afhankelijkheden van:
- De kwaliteit van het luchtvaartnetwerk.
- De ontwikkeling van Schiphol van een luchthaven tot 'non-aviation' ontwikkelaar, met een steeds grotere ruimtelijke impact.
- De ontwikkeling van verschillende sectoren in de regio, inclusief de internationale oriëntatie daarvan: kennis, ict, cultuur, etc. en iconen als Topstad Amsterdam, Zuidas en Schiphol.

We noemen deze nieuwe economische strategie: 'mainport 2.0'. Met dit concept wordt benadrukt dat economie de drager is van de ontwikkelingen aan 'airside' en 'landside'. Net als in het advies van de Commissie van der Zwan uit 1986 heeft 'mainport 2.0' betrekking op economie. Anders dan bij dat advies gaat het nu niet meer zo zeer (alleen) om de economische betekenis van de luchthaven, en om mogelijkheden om die luchthaven te versterken, maar om de wederzijdse economische afhankelijkheid van de luchtvaart en de regio en de luchthaven als schakel daartussen. Ook zal duurzaamheid als rode draad door de nieuwe strategie moeten lopen.

Op het thema economie verbindt de 'mainport 2.0' strategie dus de drie velden uit nevenstaand schema: de luchtvaart, de regio en de luchthaven. 'Mainport 2.0' heeft in die zin een veel bredere betekenis dan het huidige 'mainport' concept (in de kern de dubbeldoelstelling groei-hinder) in de ruimtelijke en mobiliteitsnota's. Het is de markantste uiting van hèt thema van dit advies, de verbinding tussen 'airside' en 'landside'. Daarom is 'mainport 2.0' naast een nieuwe economische strategie ook symbool voor dat bredere thema van dit advies.

Verder uitgewerkt zijn ingrediënten van de nieuwe economische strategie onder meer:
- De 'aviation' kant staat onder druk. Transferpassagiers zijn essentieel voor de kwaliteit van het netwerk en genereren toegevoegde waarde op de luchthaven zelf; de uitdaging is Schiphol nog aantrekkelijk voor hen te maken via prijs en kwaliteit. Tegelijkertijd moeten

meer passagiers verleid worden om kortere of langere tijd in de regio te blijven. Hier ligt een belangrijke link met het economisch vestigingsklimaat in de regio waarin de luchthaven ligt.

- Schiphol is niet meer een luchthaven met tax-free winkels, maar een bedrijf dat – met de 'aviation' als fundament – een niet per se aan de luchtvaart gebonden stad rondom de luchthaven beoogt te ontwikkelen.
- De zoektocht naar de beste match tussen het karakter, de 'branding', van de luchthaven en de economische clusters en speerpunten in de regio (netwerken van ICT, kennis, creativiteit) en de 'positieve' duurzaamheiduitdagingen. Ofwel: welke economische activiteiten helpen de netwerkkwaliteit van Schiphol in stand te houden en op welke wijze heeft Schiphol een zo groot mogelijke spin-off in de ruimtelijke economie in de regio en het land?
- Hoe kan de bereikbaarheid, die meer onder druk komt te staan door de wijzigende focus van de luchthaven, gegarandeerd worden en wat zijn de kansen voor innovatieve vervoerssystemen?
- Schiphol is niet een centrum op zich, maar een van de belangrijkste centra in de regio. Er is de noodzaak om allianties aan te gaan in de Metropoolregio Amsterdam.

Op de volgende pagina is de vraagstelling van de 'mainport 2.0' strategie verbeeld. Niet Schiphol, maar het vestigingsklimaat van de Metropoolregio is als startpunt genomen. Op basis van vijf indicatoren voor een 'Global City' kwam Amsterdam als nummer 23 uit de bus in een onderzoek van Foreign Policy en onderzoeksinstituten[16]. Die indicatoren geven een moderne interpretatie van wat een stad (of regio) aansprekend maakt in de wereld. Het gaat niet alleen om de traditionele vestigingsplaatsfactoren als politieke stabiliteit, ruimte en infrastructuur. Centraal staat ook de magneetfunctie van een stad voor buitenlands talent, de plaats in mondiale informatienetwerken en de culturele iconen die interessant zijn voor buitenlanders. Toegespitst op de Metropoolregio Amsterdam zal blijken dat Schiphol, zowel de kwaliteit van het netwerk als de Airport City, een van de belangrijke 'assets' is. Maar er zijn er veel meer: de Zuidas, de sterk groeiende sectoren ICT, kennis en creativiteit, etc. En omgekeerd: hoe sterker de concurrentiepositie van de regio, hoe meer profijt Schiphol ervan zal hebben. Als internationaal georiënteerde bedrijven zich rond Amsterdam vestigen, betekent dat meer reizigers. Als Amsterdam hèt internationale centrum voor cultuur en 'leisure' wordt, zal dat transfer passagiers kunnen verleiden een paar dagen de regio te bezoeken.



Het opstellen van een dergelijke offensieve economische mainport strategie is geen eenvoudige klus. Maar als het lukt, en vooral als alle betrokken partijen er zich aan willen binden, zou dat kunnen helpen het elan rond de luchthaven een nieuwe impuls te geven.

Er is behoefte aan een transparant proces waarin draagvlak en betrokkenheid voorop staan. Een advies van een groep 'wijzen' is veel minder aantrekkelijk dan een proces dat gedragen wordt door de meest betrokken partijen. Het wiel hoeft ook niet helemaal opnieuw uitgevonden te worden. Het gaat erom een gezaghebbende verbinding te maken tussen de ideeën van de diverse partijen.

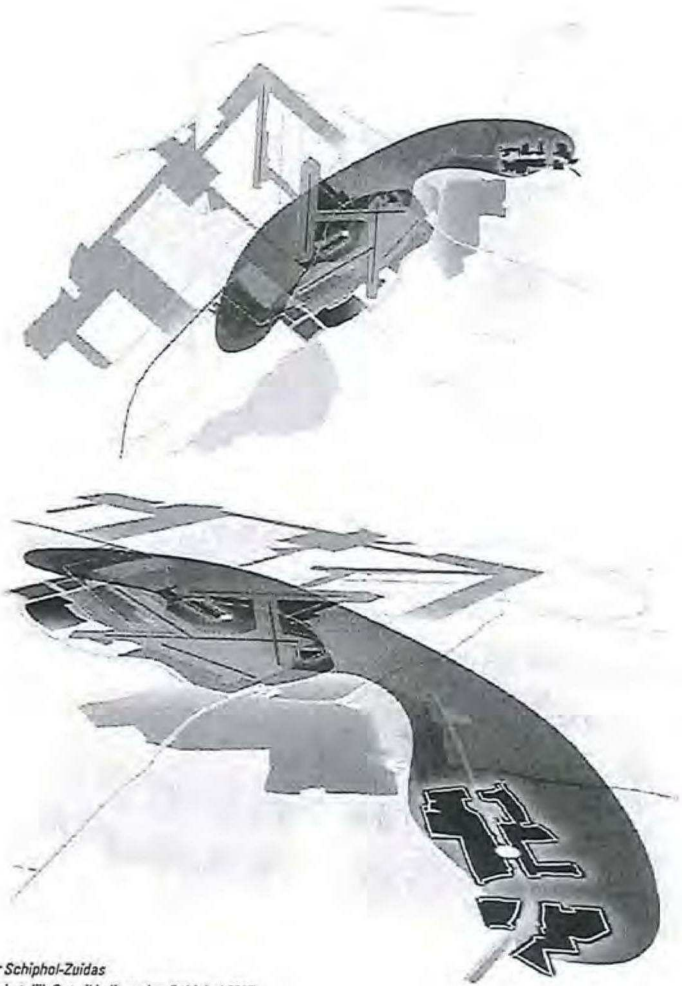
Omdat juist bij de mainportfunctie het nationaal belang dominant aanwezig is, ligt er een kans voor het Rijk om het traject richting een nieuwe visie te initiëren (EZ in samenwerking met VROM en V&W). De betrokken ministers kunnen zich zo persoonlijk verbinden met de gedachte van 'mainport 2.0' en de inzet van hun departement te verzekeren. Ook zou het 'mainport 2.0' proces goed gekoppeld kunnen worden aan het Innovatieplatform. Mochten de departementen de bal niet oppakken, dan zou een ongebruikelijke aanpak uitkomst kunnen bieden. Schiphol, de gemeente Amsterdam en het grote bedrijfsleven zouden samen een proces in gang kunnen zetten.

De 'mainport 2.0' strategie moet afgestemd worden met de ruimtelijk-economische Structuurvisie voor de Metropoolregio Amsterdam en op de Structuurvisie Luchthavenontwikkeling van de mainport van het Ministerie van V&W (zie hieronder). Dit kan bereikt worden door de drie strategieën parallel te laten opstellen en een onafhankelijke partij te laten rapporteren aan het Kabinet over eventuele geschilpunten. Daarover kunnen knopen worden doorgehakt tijdens de komende kabinetsformatie.

Ontwikkel gebiedsvisies, inclusief de relatie 'airside'-'landside', voor de Metropoolregio Amsterdam, enkele rond Schiphol gelegen gebieden en regio's rondom Lelystad en Eindhoven.

Op drie schaalniveaus is het opstellen van integrale (structuur)visies wenselijk, in het bijzonder gericht op de relatie tussen een regio en de luchthaven die daarin ligt.

Gezien de ruimtelijke en economische urgentie is een (structuur)visie nodig voor de ***Metropoolregio Amsterdam, met speciale aandacht voor de relatie Schiphol – Amsterdam – Metropoolregio.*** De visie moet vanuit ruimtelijk perspectief ingaan op de relatie tussen 'airside' (het



Corridor Schiphol-Zuidas
Bron: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015

luchtvaartnetwerk) en 'landside' en de rol van de luchthaven als schakel daartussen. De nieuwe economische 'mainport 2.0' strategie en de ruimtelijke visie op de Metropoolregio vullen elkaar zo aan.

Onderwerpen in de structuurvisie zouden zijn:
- Hoe kan de luchthaven ('airside' én 'landside') optimaal bijdragen aan de metropolitane ontwikkeling? En: welke ruimtelijke ontwikkeling van de regio ondersteunt het best de netwerkpositie van de luchthaven en verduurzaming van de luchthaven?
- De verhouding tussen de toplocaties Zuidas en Schiphol. Hoe zorgen we ervoor dat Schiphol en de Zuidas niet zozeer concurreren, maar juist als een duo van toplocaties een grote internationale aantrekkingskracht kan hebben?
- De ontwikkeling van gebieden rondom Schiphol, zoals de Driehoek A4-A5-A9, ook in relatie tot de ontwikkeling van de corridor Zuidas-Schiphol.
- De ontwikkeling en uitbreiding van de Airport City, zeker als die ook buiten het luchthaven terrein vormt krijgt, in relatie tot de ruimtelijke economie van Amsterdam en andere gemeenten.
- De samenhang tussen gebiedsontwikkelingen en infrastructuur.

Aan de visie moet een portefeuille van strategische projecten gekoppeld worden. Zo ligt bij de Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam voor de hand investeringen te richten op de corridor Zuidas-Schiphol.

Er zijn drie opties voor het trekkerschap van deze visie:
- VROM in nauwe samenwerking met V&W;
- Provincie Noord-Holland;
- Amsterdam, als drager van de Metropoolregio Amsterdam.

In het gebied zijn belangrijke nationale belangen in het spel. Een Rijksstructuurvisie kan ook dienen als een middel tot integratie voor de structuurvisies die op lager schaalniveau in voorbereiding zijn, bijvoorbeeld van de Provincie en Amsterdam. Toch is een Rijksstructuurvisie niet de meest aantrekkelijke optie, omdat het primair om regionale ontwikkeling gaat en dus regionale partijen het initiatief moeten hebben. Wel is het van groot belang dat het Rijk – vanuit de eigen belangen – duidelijker aangeeft wat zijn rol is bij gebiedsontwikkeling in de Metropoolregio en daar ook invulling geeft. Het zou mooi zijn als VROM een meer zichtbare (zij het selectieve) rol gaat spelen bij de gebiedsontwikkeling en minder de nadruk gaat leggen op het zeer gedetailleerde en tijdrovende beleid rond contouren. Die rol kan zeker inhoudelijk zijn, maar ook procesmatig. Zo zou VROM (en/of V&W) het initiatief kunnen nemen om in gebieden waar gebiedsontwikkeling al lang stagneert een proces te organiseren dat tot doorbraken kan leiden.

Een trekkende rol van de Provincie Noord-Holland kent de handicap dat de Metropoolregio de grenzen van de provincie overschrijdt. Bovendien is de vraag of andere partijen de Provincie die rol gunnen. De Provincie moet in elk geval wel intensief betrokken worden.

Alles afwegende zou het initiatief voor de Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam bij de gemeente Amsterdam gelegd kunnen worden. Daarin moet de relatie Schiphol - Metropoolregio een centraal thema zijn. Dit vereist een procesplan, dat de medewerking van alle betrokken gemeenten borgt. De gemeentelijke Structuurvisie, waar nu aan gewerkt wordt, moet uitgroeien tot een metropolitane Structuurvisie. Feitelijk worden nu al stappen in die richting gezet. Dit is dé kans voor Amsterdam om actief vorm te geven aan de relatie tussen Schiphol en de Metropoolregio. Cruciaal is de betrokkenheid van het bedrijfsleven.

Een vervolgstap vormt de uitwerking van ***integrale visies voor deelgebieden rondom Schiphol.*** Dit betreft in de eerste plaats de driehoek A4-A5-A9 ten zuiden van Badhoevedorp, ook in relatie tot plannen voor ontwikkeling van de corridor Schipol-Zuidas. Dit potentiële sieraad van gebiedsontwikkeling kent een lange historie van plannen, maar het wachten is op een doorbraak in de samenwerking tussen de grondeigenaren in het gebied (vooral SRE, SADC, Chipshol). Als de huidige Airport City van Schiphol van de eerste generatie is (met een nadruk op kantoren, relatief weinig 'leisure' faciliteiten en nauwelijks groen), ligt hier de kans om internationale faam te verwerven door een Airport City van de tweede generatie rond bijvoorbeeld het thema 'duurzaamheid'. Ten tweede is een integrale gebiedsvisie wenselijk voor het gebied ten zuidoosten van Schiphol.

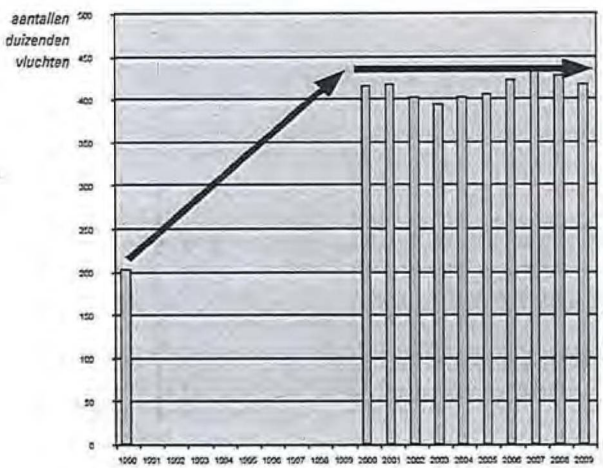
Juist deze gebieden 'schreeuwen' om een integrale aanpak. Vanuit het oogpunt van subsidiariteit ligt de Provincie als verantwoordelijke partij voor de hand. Een alternatief is dat het Rijk het initiatief neemt, niet zo zeer om inhoudelijk knopen door te hakken, maar om te zorgen voor een proces dat partijen als de Provincie, Schiphol, SADC en Chipshol ertoe brengt om snel samenwerking concreet vorm te geven.

Tenslotte is rond ***regionale luchthavens*** de ontwikkeling van integrale gebiedsvisies gewenst. Daar is de Provincie de natuurlijke trekker. Het is cruciaal dat alle betrokken partijen participeren in het proces, zodat draagvlak wordt opgebouwd. Per luchthaven kan dat een verschillende constructie hebben: de nieuwe Commissies Regionaal Overleg, Globe (Eindhoven), etc.

Neem in de Luchtvaartnota en de Structuurvisie Schiphol een lange-termijn, markt-georiënteerde, ruimtelijk-economische strategie op voor locaties voor én rond vliegvelden

Voor de middellange termijn is de extra geplande capaciteit in Lelystad en Eindhoven (Tafel van Alders) een erkenning van de grenzen die de kwaliteit van de leefomgeving stelt aan de ontwikkeling van Schiphol. Op de langere termijn zullen schaarse ruimte en overlast redenen blijven om de grenzen ook vast te houden. Technologie kan dat op termijn ook mogelijk maken: denk aan het nieuwe systeem voor routes en luchtverkeersleiding dat uitgewerkt wordt in het EU SESAR[17] project en nieuwe technologieën in vliegtuigen.

De meeste lange-termijn scenario's gaan uit van blijvende groei van de luchtvaart. Maar gezien de dynamiek op de wereldmarkt is het nog geen uitgemaakte zaak dat van de vraagkant impulsen voor groei van Schiphol zullen blijven komen. Een voorbeeld van een belangrijke vraag is hoe de 'strijd' zal verlopen tussen 'hub-and-spoke' (Schiphol's kracht) en 'point-to-point' netwerken. Op basis van cijfers van Schiphol en de slotcoördinator is berekend dat het jaarlijks aantal vluchtbewegingen sinds 2001 per saldo nauwelijks veranderd is (zie het schema hieronder)[18]. En dat was voor de kredietcrisis. De vraag is hoe we deze ontwikkeling moeten interpreteren. Is het een tijdelijke trend of gaan er structurele veranderingen achter schuil? Dit soort signalen uit de markt kunnen aanleiding zijn om de voorspellingen nog eens onder de loep te nemen.



Tegen deze achtergrond is het een uitdaging om de mogelijkheden op de huidige locatie, zonder extra banen, optimaal te benutten. Sterker nog, de uitdaging zou wel eens kunnen worden hoe met minder banen het verwachte aantal vluchten opgevangen kan worden (zie ook hieronder). De voorgaande grafiek geeft – terugkijkend – aanleiding tot de vraag of de vijfde baan uit capaciteitsoverwegingen wel nodig was. Ook hier geldt: de aandacht gaat in het algemeen uit naar geluidsaspecten, hier wordt gepleit voor een bredere, ruimtelijk-economische beoordeling.

Tegelijkertijd is het verstandig om na te denken over duurzame alternatieven voor de huidige locatie van Schiphol voor de lange termijn. Deze reflectie moet hand-in-hand gaan met het nadenken over opties voor verstedelijking en ruimtelijke ontwikkeling, met op de achtergrond meerdere scenario's voor de internationale luchtvaartmarkt.

Houd in de Structuurvisie Schiphol traditionele beleidsuitgangspunten tegen het licht: kunnen de reserveringen voor extra banen bij Schiphol niet beter opgeheven worden en welke ruimte biedt op de lange termijn (2030/2040) een strategie van het concentreren van hinder

De Structuurvisie Schiphol vormt een goede aanleiding voor agendering van de vraag of afscheid genomen zou kunnen worden van een aantal aloude principes. Principes vanuit de 'airside' die grote gevolgen hebben voor de 'landside' en dus van belang voor dit advies.

Zo blijven al jaren grote stukken grond in de buurt van Schiphol gereserveerd voor een eventuele, toekomstige aanleg van één of meer extra banen. Die reserveringen hebben negatieve effecten, dus indien de noodzaak niet helder gemaakt wordt, zouden de reserveringen beter kunnen vervallen. Er is aanleiding om hier goed naar te kijken.

Ten eerste is uit het oogpunt van capaciteit niet direct behoefte aan de nieuwe banen. Het Alders akkoord betekent dat het aantal vluchten in elk geval tot 2020 niet zal toenemen. En het is een legitieme vraag of bij toepassing van meerdere geactualiseerde marktscenario's (zie hierboven) uitbreiding van het aantal banen op kwantitatieve gronden wel nodig zal zijn, ook op de lange termijn.

Ten tweede zijn er vragen te stellen bij de kracht van argumenten (betrouwbaarheid, wind, etc.) voor nieuwe banen, ook gezien er andere grote vliegvelden met minder banen zijn. Het meest aansprekende argument voor de aanleg van een 2e Kaagbaan is dat het een efficiënt middel zou kunnen zijn om de geluidsoverlast terug te dringen. Als op die basis voor een 2e

Kaagbaan wordt gekozen, zou dit gekoppeld moeten zijn aan het opgeven van één of meer bestaande banen. Naast de positieve effecten op de leefomgeving, ontstaan dan ook interessante ruimtelijk-economische perspectieven.

Ten derde zouden op de wat langere termijn nieuwe technologieën het mogelijk maken om zeer geconcentreerde aankomst- en vertrekroutes te hanteren, waardoor niet meer maar minder banen nodig zouden zijn. (zie hieronder)

Het zijn allemaal argumenten om snel een definitief besluit te nemen over de aanleg van nieuwe banen, waardoor de reservering beëindigd kan worden. V&W heeft een besluit hierover aangekondigd eind 2009 in de Structuurvisie Schiphol.

Zolang de reservering in stand blijft, is het te overwegen om Schiphol (en andere bepleiters van het voortduren van de reservering) te laten betalen voor de flexibiliteit (zie hieronder). Verder kan 'adaptief beleid' de nadelige gevolgen van reserveringen matigen. Een mogelijk toekomstig beleid moet er niet toe leiden dat we nu besluiten steeds uitstellen of hoge kosten maken (denk aan de N201 op palen) die achteraf misschien niet nodig blijken te zijn. Bij adaptief beleid worden besluiten genomen en investeringen gedaan met de glasheldere kanttekening dat ze niet voor de eeuwigheid gelden. Contracten bevatten dan dus voorbehouden, die niet tot schadeclaims kunnen leiden.

Een tweede te agenderen principe geldt de ruimtelijke spreiding van geluidsoverlast. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk te doen om geluidsoverlast dichtbij Schiphol, waar het meeste geluid wordt geproduceerd, te beperken of mitigeren via isolatie. Dat kost niet alleen veel geld, maar leidt ook tot (wat mindere) overlast in een veel groter gebied. Voor de periode na 2020 (Alders advies) kan een ruimtelijk zeer interessant alternatief tot de technische mogelijkheden gaan behoren. Daarbij zou er veel vliegtuiglawaai zijn in 'noise corridors' en veel minder daarbuiten. Woningen in die 'noise corridors' kunnen zo nodig gesloopt worden, met volledige vergoeding voor de bewoners. Of de overheid koopt de woningen op, om ze vervolgens te verkopen met het voorbehoud dat kopers niet over lawaai kunnen klagen, ook niet als de geluidsoverlast in de loop van de jaren zou toenemen [19]. Het contourenstelsel van ruimtelijke beperkingen zou voor een belangrijk deel op de helling kunnen, waardoor letterlijk en figuurlijk ruimte ontstaat voor nieuwe maatschappelijke initiatieven. Vanzelfsprekend is dit een politiek uiterst gevoelige denklijn, maar het is de moeite waard dit thema te agenderen in de Luchtvaartnota. De in dit advies voorgestelde nieuwe mainport strategie en de daarmee verbonden ruimtelijke strategie moeten de inhoudelijke basis vormen voor de bepaling van de ideale vliegpaden op de lange termijn.

Ontwikkel een nieuw beleid voor de vestiging van bedrijven rond luchthavens, met twee pijlers: a) onlosmakelijk aan de luchtvaart verbonden bedrijven kunnen zich in de directe nabijheid vestigen (catering, hangars, etc.) en b) sturing op hoger schaalniveau (bedrijventerreinen, clusters) en verder benutting van het marktmechanisme (prijs, agglomeratievoordelen)

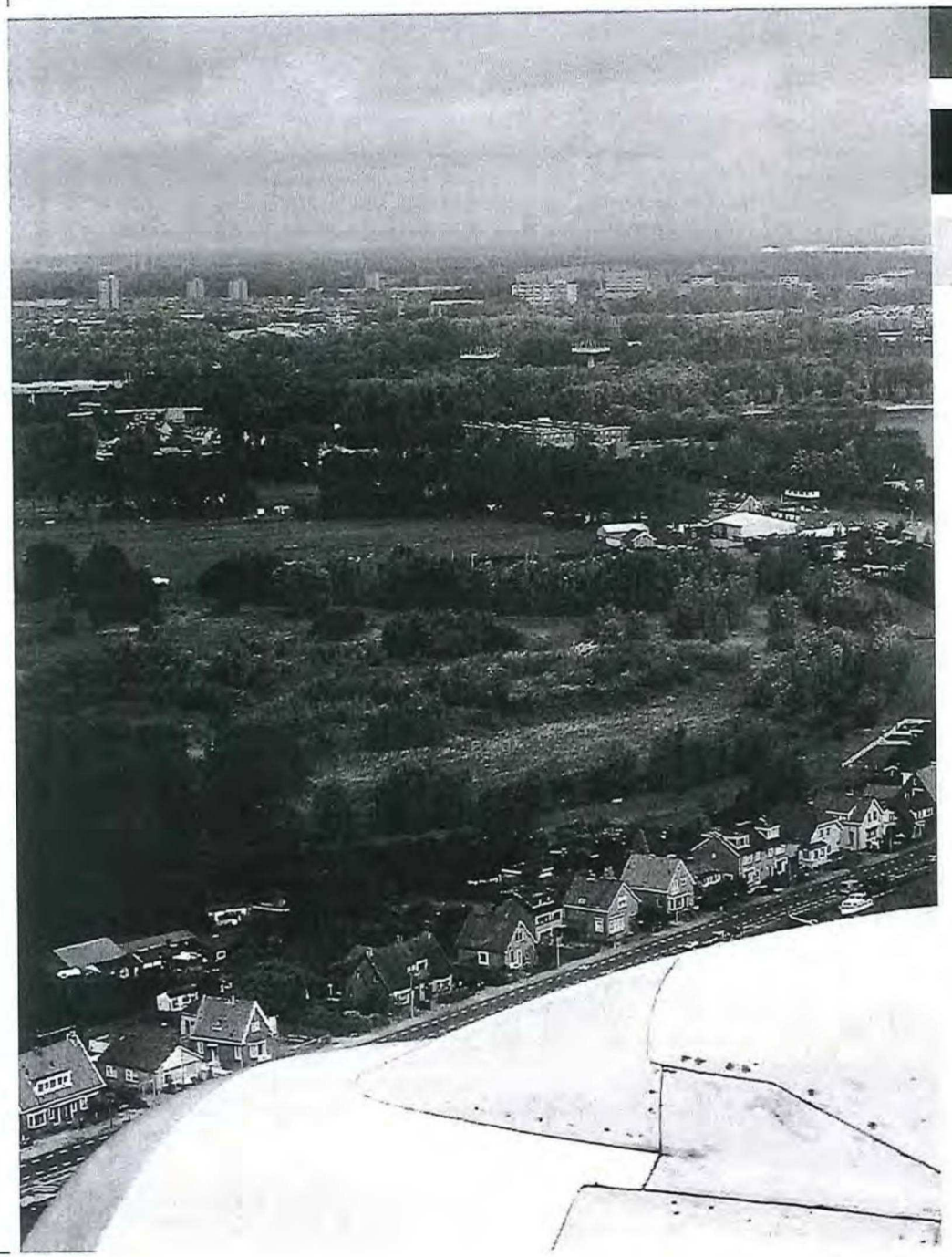


Het is een voor de hand liggende gedachte om de huidige knelpunten in het systeem van vestigingscriteria voor Schiphol-binding op te lossen door de criteria te verbeteren en verfijnen. Maar de kans is groot dat er verschillen in interpretatie blijven bestaan. En ook is zeker denkbaar dat het systeem zichzelf in de staart bijt: óf door 'tegen de markt in' te werken óf door via bureaucratische weg te beheersen wat de markt zelf zou kunnen regelen.

Zeker is dat 'platform- of luchtvaartgebonden' activiteiten, die fysiek onlosmakelijk met een luchthaven verbonden zijn (hangars, catering, onderhoud vliegtuigen, etc.), zich ook op het luchthaventerrein moeten kunnen vestigen. Voor het overige is er veel voor te zeggen om af te stappen van toetsing van individuele bedrijven en op een slimme manier gebruik te maken van de dynamiek en vestigingsplaatswensen in de markt. Veel bedrijven kennen grote waarde toe aan agglomeratievoordelen: de mogelijkheid om ketens te vormen en zaken te doen met bedrijven vlak in de buurt. Andere bedrijven willen zich sterk profileren via duurzaamheid. Overheden kunnen bedrijventerreinen ontwikkelen die zo ingericht zijn dat zij de 'gewenste' bedrijven aantrekken, mits ze natuurlijk de prijs kunnen betalen. Deze benadering betekent sturing op een hoger schaalniveau, want de concrete plannen moeten ingebed worden in een regionale ruimtelijk-economische visie. Dit voorstel moet nader uitgewerkt worden, waarbij ook de relatie wordt gelegd met het bestaande Plabeka (Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties).

De toenemende onvrede met de publieke toetsing van individuele bedrijven rond Schiphol, en bovenstaande contouren van een alternatieve aanpak, zouden regionale luchthavens moeten inspireren zich ook vooral op de tweede lijn te richten.





3 Rollen van actoren | Kwestie

3.1 Kwestie:
Kwetsbare rolverdeling tussen partijen en scheefheid in de verdeling van lusten en lasten

Het Rijk is formeel hoeder voor de nationale publieke doelen en belangen, maar maakt die verantwoordelijkheid niet goed waar

VRAAG 3

De ontwikkeling van Schiphol is van cruciaal nationaal belang. Het Rijk is vanuit verschillende invalshoeken verantwoordelijk voor het bewaken van nationale publieke doelen. Financiën richt zich op de belangen als aandeelhouder, VROM en EZ op de ontwikkeling van de mainport, V&W is regelgever, toezichthouder en handhaver, etc. In de interviews kwam regelmatig aan de orde dat verschillende beleidsterreinen los van elkaar ontwikkeld worden.

V&W is als verantwoordelijke voor de luchtvaart vooral gericht op de balans tussen de groei van de luchtvaart, inclusief de verdeling over de vliegvelden, en de geluidshinder die daarmee gepaard gaat. Rond Schiphol heeft het Ministerie deze vraag toevertrouwd aan de Tafel van Alders. Verder lijkt V&W in het algemeen de wensen van de luchtvaartsector te faciliteren. Uit de gesprekken die de Commissie heeft gevoerd, ontstaat de indruk dat V&W Schiphol ten aanzien van de sterk gegroeide 'non-aviation' activiteiten geen strobreed in de weg legt.

V&W is eveneens verantwoordelijk ministerie voor infrastructuur via weg en openbaar vervoer en dus voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol. De infrastructuurpoot van V&W ontwikkelt soms plannen zonder goed oog te hebben voor de mobiliteitseffecten van en voor de luchthaven[20]. Het ministerie zelf kent dus zijn eigen schotten.

VROM speelt – in tegenstelling tot het terrein van hinder en externe veiligheid – in de ogen van veel gesprekspartners nauwelijks een rol in integrale gebiedsontwikkeling rond luchthavens. En dat terwijl vrijwel alle partijen wijzen op de noodzaak van een actieve Rijksoverheid, een overheid die kaders aangeeft, partijen bij elkaar brengt (zoals de Alders tafel) en mede de lange termijn strategie bepaalt. EZ, toch een van de ministeries die nauw verbonden was met de lancering van het mainport-concept, is rond Schiphol en de Metropoolregio zo goed als onzichtbaar.

De rol van het Ministerie van Financiën als (groot) aandeelhouder van Schiphol onttrekt zich grotendeels aan het zicht van de buitenwereld. Bij een enge interpretatie van de rol als aandeelhouder past een nadruk op mogelijkheden om de nationale schatkist te vullen.
De uitkering van een 'superdividend' van 1 miljard euro aan de aandeelhouders in 2008 was in

dat opzicht een succes; de keerzijde is dat dit geld niet beschikbaar is voor investeringen in de kwaliteit van de luchthaven en zijn bereikbaarheid, waarvoor plannen klaarliggen. Het roept de vraag op of de eigenaarrol van het Rijk op gespannen voet zou kunnen staan met de voorwaardenstellende rol, die een open houding ten opzichte van opties voor de toekomstige nationale luchtvaart behoeft.

Het Rijk baseert zich bij besluiten over luchthavens vooral op geaggregeerde welvaartseffecten, zoals die tot uitdrukking komen in maatschappelijke KBA's. De baten van de luchtvaartontwikkeling ('airside') komen echter veelal bij anderen (de luchthaven, buitenlandse passagiers, economie in de regio) terecht dan de kosten (in termen van 'landside' verlies aan leefomgevingkwaliteit, beperkingen ten aanzien van ontwikkelingen, etc.). Het patroon van mogelijk forse verdelingseffecten blijft zo onderbelicht.

Beperkte slagkracht van regionale overheden

Omdat Schiphol in de gemeente Haarlemmermeer ligt, heeft deze middelgrote gemeente een grote klus aan deze luchthaven. Dat geldt zowel de ruimtelijke (bestemmingsplannen, bouwplannen, etc.) als de economische kant (bedrijventerreinen, etc.). Het roept de vraag op of een zodanig grote bestuurlijke opgave past bij de omvang van de gemeente.

Vlakbij Schiphol ligt Amsterdam, het hart van de Metropoolregio Amsterdam, een belangrijk 'selling point' van Nederland. De gemeente Amsterdam heeft een omvangrijk apparaat ter beschikking, maar heeft slechts beperkte formele betrokkenheid (aandeelhouder Schiphol en SADC) bij de luchthaven. Ook timmert Amsterdam weinig aan de weg met Schiphol. Maar Amsterdam is wel het boegbeeld van de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol is een van de internationaal aansprekende iconen daarbinnen.

De Provincie Noord-Holland voert regie over de regionale overlegorganen Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Bestuursforum Schiphol (BFS), heeft diverse Schiphol-gerelateerde visies ontwikkeld en was een actieve deelnemer aan de Tafel van Alders. De gedeputeerde verantwoordelijk voor Ruimtelijke Ordening heeft hart voor Schiphol en speelt een actieve rol. Toch is na een reeks gesprekken wel de vraag blijven hangen of er bij andere overheden voldoende draagvlak is voor de Provincie als regisseur van gebiedsontwikkeling rond Schiphol en in de Metropoolregio Amsterdam.



Regionale overheden rond luchthavens hebben dubbele rollen: kaderstellend (vergunningen e.d.) en ontwikkelend (grond- en ontwikkelingsbedrijf). De beoordeling van die dubbele, soms verwarrende rollen, zou op dezelfde gronden moeten plaatsvinden als die van andere overheden die publieke taken koppelen aan activiteiten waarmee ze – via de grondmarkt en ontwikkeling van vastgoed – geld verdienen. De Nederlandse traditie laat de weg van actief grondbeleid door overheden open mits voldaan wordt aan 'checks and balances' in de vorm van transparantie en legitimiteit. De vraag kan gesteld worden of die transparantie altijd adequaat is. En of de besluitvorming binnen een gemeente of provincie over de ontwikkeling van luchthavens, de inzet van grondinstrumenten en commerciële ontwikkeling altijd voldoende op elkaar is afgestemd.

Een extra dimensie is het aandeelhouderschap van Amsterdam en Rotterdam in de luchthaven Schiphol. Net als bij het Rijk is de vraag hoe de waardering van de financiële 'shareholders value' zich verhoudt tot lange termijn publieke doelen.

Schiphol: veel rollen en belangen, weinig 'checks and balances'



Schiphol combineert een indrukwekkende hoeveelheid rollen. Het bedrijf is verantwoordelijk voor de nationale publieke mainport, in essentie gericht op een internationaal concurrerend netwerk voor het vervoer van mensen en goederen.



De luchthaven heeft zich op het eigen luchtvaartterrein daarnaast ontwikkeld tot knooppuntontwikkelaar en ontwikkelaar van vastgoed. Dit is geen natuurlijke rol voor de luchthaven, een andere marktpartij had die ook kunnen vervullen.

Dit geldt des te meer voor de activiteiten van het grond- en vastgoedbedrijf SRE buiten het eigen luchtvaartterrein. SRE concurreert met particuliere ondernemingen en – opmerkelijk genoeg – (in elk geval tot voor kort) ook met de SADC, waarvan Schiphol nota bene medeaandeelhouder is[21].

Terwijl de 'dubbele rollen' bij gemeenten betrekking hebben op de combinatie van de kaderstellende (bestemmingsplannen, bouwplannen, etc.) en de ontwikkelende (actief grondbeleid, vastgoedontwikkeling) rollen, ligt dat bij Schiphol anders. Hoewel de informele invloed van de luchthaven op bestemmingsplannen groot is, heeft de luchthaven geen formele bevoegdheden op het terrein van ruimtelijke ordening. De 'dubbele rollen' van Schiphol komen tot uitdrukking in de combinatie van wettelijk voorgeschreven taken op het terrein van luchtvaart en mainport, en een commerciële ontwikkelende rol, zowel op als buiten het luchthaventerrein. Die menging van rollen heeft voordelen voor de luchthaven en is ook zichtbaar bij luchthavens in het buitenland. Toch kan die combinatie vanuit nationaal publiek perspectief ook spanningen opleveren[22].









Een eerste risico is dat de (wettelijke) lange-termijn publieke taken van internationaal netwerk ('airside', 'aviation') en de nationale mainportfunctie ondergeschikt raken aan 'hit-and-run' korte-termijn motieven die niet samenhangen met de 'core business' van een luchthaven[23]. Veel gesprekspartners gaven daar voorbeelden van. De nationale mainportfunctie zou voorop moeten staan, omdat de luchthaven daar primair voor verantwoordelijk is en ook omdat veel commerciële 'non-aviation' activiteiten sterk afhankelijk zijn van de kwaliteit van het luchtvaartnetwerk.

Een tweede risico is dat er op de grond- en vastgoedmarkt rond de luchthaven onvoldoende sprake is van een 'level playing field'. Het grondbedrijf SRE beschikt immers per definitie over meer informatie over relevante toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld: waar zou een 2e Kaagbaan precies komen?[24]) dan particuliere grondeigenaren. Zo krijgt Schiphol door deelname aan het BFS[25] en de SADC, waarin het bedrijf samenwerkt met overheden, informatie die particuliere ontwikkelaars niet hebben. En het moederbedrijf Schiphol heeft directe lijnen naar 'Den Haag'. Dit is mogelijk een van de verklaringen voor de conflicten tussen Schiphol en Chipshol.

Een derde risico is dat Schiphol bij de toepassing van vestigingscriteria van Schiphol-gebondenheid op het luchthaventerrein het eigen commerciële belang te zwaar laat meewegen.

De vraag is zo of er voldoende 'checks and balances' zijn voor de ***combinatie*** van rollen van Schiphol, uit het oogpunt van zowel de lange-termijn doelen van de mainport als 'level playing field' voor de concurrenten op de grond- en vastgoedmarkt.

Op dit moment kennen regionale luchthavens nog niet de potentiële spanning van de combinatie van traditionele luchthavenrollen en commerciële rollen die daar deels los van staan.
Die spanning kan echter ook daar manifest worden, wanneer vliegvelden sterk gaan groeien als gevolg van het selectiviteitbeleid voor Schiphol.

Schiphol is een dominante partij in het regionale krachtenveld, regionale luchthavens veel minder

Uit bovenstaande punten volgt de conclusie dat Schiphol een machtige partij is in het krachtenveld in de regio rond de luchthaven. Die machtspositie is deels te danken aan de eigen kracht, deels aan gebrek aan tegenspel van bijvoorbeeld het Rijk. Overigens heeft die machtspositie niet alleen negatieve gevolgen. Zo is Schiphol vaak een partij die in samenwerkingsverbanden goed uitgewerkte voorstellen doet.

Evident is dat regionale luchthavens een dergelijke machtspositie niet hebben. Een reden is dat ze simpelweg minder rollen en daaraan gekoppelde instrumenten hebben. Ook kan het een bewuste keuze van bestuurders zijn. Zo blijft de luchthaven Lelystad (vooralsnog) buiten het ontwikkelingsbedrijf OMALA, terwijl Schiphol juist wel een SADC-partij is.

Kosten en baten zijn onevenwichtig verdeeld

Met de luchtvaart zijn grote belangen, financieel en niet-financieel, gemoeid, maar lusten en lasten komen lang niet altijd bij dezelfde partij samen. Een bekend voorbeeld zijn de geluidscontouren: het voordeel is voor andere partijen dan de bewoners en bedrijven in de regio die er nadeel van ervaren. En het lukt niet altijd om degenen die nadeel ondervinden te compenseren door de baathebbers.

Een ander voorbeeld betreft de planologische reserveringen van ruimte voor eventuele nieuwe banen, een parallelle Kaagbaan (ten zuidoosten van Schiphol) en een 4e noord-zuidbaan. Het is onzeker of deze banen in de toekomst nodig zijn en dus of ze aangelegd zullen worden. Of de banen nu wel of niet nodig blijken, de ruimte ervoor is altijd beschikbaar. Het biedt Schiphol het voordeel van flexibiliteit. Het nadeel ligt bij burgers en bedrijven die nieuwe initiatieven in het gebied willen ondernemen[26]. De reservering heeft er mede toe geleid dat een sterke clustering van logistieke terreinen bij de bestaande Kaagbaan onmogelijk werd, waardoor deze nu gespreid zijn over een groter gebied.

Een langdurige reservering werpt zijn schaduw vooruit. Een concreet voorbeeld is het bedrijvenpark Schiphol Rijk van Chipshol. Geplande nieuwbouwplannen moeten jaren wachten op een overheidsbesluit over een eventuele 2e Kaagbaan. Huurders in het huidige bedrijvenpark worden huiverig en vertrekken soms: er bestaat immers de mogelijkheid dat een deel van de gebouwen gesloopt moet worden. Ook moet de regionale weg N201 verplaatst worden en de betrokken overheden leken met het oog op een mogelijke 2e Kaagbaan lang te kiezen voor een variant waarbij de drukke weg dwars door het nu relatief rustige bedrijvenpark zou komen te liggen[27].

VRAAG 6

Voor zover bekend hebben overheden niet het instrumentarium van actief grondbeleid, dat wil zeggen de aankoop van gronden, ingezet om de ruimtelijke reserveringen voor eventuele extra banen te bekrachtigen. In de praktijk is de grond in handen gebleven van particulieren en overheden. Nu het Rijk de verantwoordelijkheid voor de reservering heeft overgenomen van de Provincie, moet het zelf monitoren of grondeigenaren geen activiteiten ondernemen die een toekomstige aanleg van een nieuwe baan onmogelijk zouden maken en of lokale overheden dat zelf goed in de gaten houden.



3.2 Oplossingsrichting: Creëer een evenwichtiger krachtenveld en breng lusten en lasten in de afweging van partijen met elkaar in verband

Het Rijk moet helderder positie kiezen ten aanzien van de eigen rol en daar dan ook actief invulling aan geven

In de gesprekken komt vaak de paradox naar voren dat gesprekspartners uiterst kritisch zijn over de rol van het Rijk maar tegelijkertijd voorstellen doen voor een regierol van het Rijk. Die zou zich dan moeten richten op het bij elkaar brengen van inhoudelijke afwegingen en het maken van keuzen die afzonderlijke partijen niet kunnen (of willen?) maken. Tegelijkertijd wordt ook de vraag gesteld of het Rijk wel in staat is om die regierol op bevredigende manier in te vullen.

De ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam zijn van een dusdanig schaalniveau en nationaal belang dat dit vraagt om een meer zichtbare rol voor het Rijk. De tijd is er rijp voor dat VROM minder tijd gaat besteden aan het zeer precieze werk rond contouren en zich meer gaat richten op de eigen (selectieve) rol bij gebiedsontwikkeling en het bevorderen van (wisselende) allianties van partijen. Ofwel, verbind inhoud, verbind partijen en laat verder veel over aan de regio.

Het opstellen van een nieuwe mainport-visie biedt het departement van EZ de kans om weer een trekkende rol in het denken over mainports op te pakken. En zo te bevorderen dat discussies over de relatie tussen Schiphol en de regio veel vaker over economie gaan.

Het Rijk zou besluiten over de ontwikkeling van luchthavens niet alleen op basis van MER's en MKBA's moeten nemen [28], maar mede op basis van een goede analyses van a) de verdeling van zowel kosten als baten, nationaal en internationaal, en b) bijdragen aan duurzaamheid op langere termijn. Alleen zo kunnen doelen op het terrein van verdeling van welvaart binnen de huidige generatie en tussen generaties beter tot uitdrukking komen in besluitvorming.

Als grootaandeelhouder in Schiphol zou het Rijk meer moeten sturen op lange termijn doelen van luchtvaart en economie dan op korte termijn dividend

Bij Schiphol zou het uitgangspunt van grootaandeelhouder Financiën moeten zijn dat besluiten worden genomen die het lange termijn belang van de luchtvaart en de regio erom dienen. De omvang van de dividenduitkeringen zou daaraan ondergeschikt moeten zijn. Van belang is verder dat niet alleen gestuurd kan worden op beleid ten aanzien van de luchthaven zelf, maar ook op de strategie van deelnemingen in regionale luchthavens. Het draait om 'corporate governance': hoe gebruiken aandeelhouders hun (toegenomen) macht?

Gekoppeld aan de vraag welke types besluiten de luchthaven voorlegt aan de aandeelhouders, kan dit een interessant onderwerp zijn voor een discussie in de Tweede Kamer en naar aanleiding daarvan een Kabinetsstandpunt.

Het nieuwe instrumentarium van Wro en grondbeleid biedt regionale overheden aantrekkelijke mogelijkheden, maar het benutten ervan vergt durf en een duidelijke en eigenstandige positiekeuze



Zeker bij regionale vliegvelden kunnen provincies een leidende rol spelen in de gebiedsontwikkeling. Ze kunnen daarbij nieuwe instrumenten benutten in de Wro (structuurvisies, bestemmingsplannen/inpassingplannen, projectbesluit) en het grondbeleid (voorkeursrecht, grondexploitatiewet, etc.). Het uitgangspunt daarbij is: bevoegdheid volgt verantwoordelijkheid. Het moet dus helder zijn welke verantwoordelijkheid bij de provincies ligt. Alleen provincies die de moed hebben om een duidelijke rol te kiezen, en andere partijen daaraan weten te binden, zullen op een effectieve manier gebruik kunnen maken van de nieuwe instrumenten. Ook zullen zij moeten investeren in hun kennis en capaciteit op het terrein van gebiedsontwikkeling, waar ze nog relatief weinig ervaring mee hebben.

Op gemeentelijk niveau speelt de vraag hoe Schiphol effectief aan te sturen en voldoende tegenwicht te bieden. Het is een interessant idee: pleit er niet veel voor om Schiphol 'onder' Amsterdam in plaats van Haarlemmermeer te brengen? Ofwel, geef Amsterdam, als het hart van de Metropoolregio, meer bevoegdheden. Het is zeker een onderzoek waard. Het zou bijdragen aan de integratie van Schiphol en de Metropoolregio. En het apparaat heeft meer middelen beschikbaar dan Haarlemmermeer. Voorwaarde zou wel zijn dat de portefeuilles van ruimtelijk beleid en Schiphol bij dezelfde wethouder samen komen.

Verminder de spanningen tussen de commerciële en mainport-rollen van Schiphol



Als één partij uiteenlopende rollen heeft, kan dat voor die partij veel voordelen hebben, maar vanuit breder perspectief ook risico's. Bij Schiphol gaat het om a) het bedrijf voor de primaire 'aviation' vervoersfunctie, b) de enige ontwikkelaar van het 'landside' luchthaventerrein, die zelf de criteria voor Schiphol-gebondenheid moet toepassen, en c) de grond- en vastgoedontwikkelaar daarbuiten. Om twee redenen is het gewenst hier een vorm van onderscheid aan te

brengen. Ten eerste om binnen het bedrijf de prikkels vooral te richten op de lange termijn publieke doelen. Ten tweede om buiten het luchtvaartterrein een eerlijker speelveld ten opzichte van andere ontwikkelaars te creëren.

Deze vraag draait vooral om de positie van SRE ten opzichte van de Schiphol Group.
Er zijn diverse constructies denkbaar, die goed onderzocht moeten worden:

- De SRE kan een apart commercieel bedrijf worden, op grote afstand (financieel, kennis) van het moederbedrijf. Dat bedrijf kan alleen gericht zijn op het gebied buiten het luchtvaartterrein of ook op de 'landside' van het luchtvaartterrein.
- Een minder vergaand alternatief is terug te gaan naar een oude afspraak binnen het SADC: SRE richt zich alleen op het luchthaventerrein, de SADC op gebieden daarbuiten. In aanvulling daarop kan Schiphol uit de SADC en het BFS treden.
- Een nog minder vergaande variant is dat de SRE haar gronden buiten de luchthaven in de SADC inbrengt. Of overdraagt aan het Rijk en dat die vervolgens via het GOB participeert in de SADC.

In de Luchtvaartnota moet hier een heldere keuze uit worden gemaakt, op basis van een afweging tussen consequenties voor de lange termijn belangen van het bedrijf Schiphol en transparantie en een 'level playing field' op de grond- en ontwikkelingsmarkt.

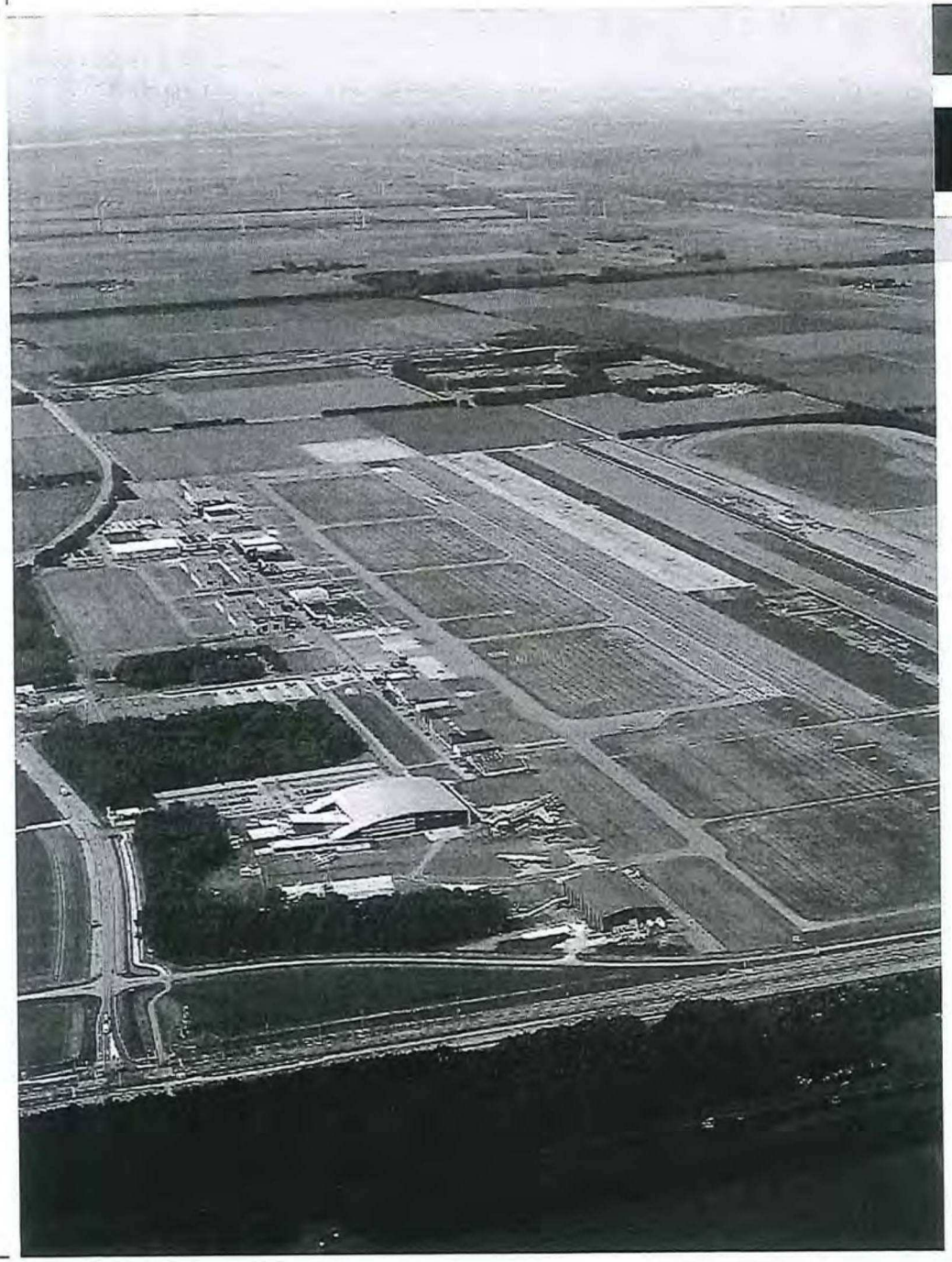
De lastige vragen rond vermenging van rollen van Schiphol, kunnen in de toekomst mogelijk ook rond regionale luchthavens rijzen. Onderzoek is wenselijk om te komen tot heldere richtlijnen en afspraken. Dat onderzoek moet zich richten op mogelijke arrangementen voor luchthavens, grondpolitiek en vastgoedontwikkeling rond luchthavens. Oplossingen kunnen zijn het duidelijker onderscheiden van rollen, grotere transparantie, betere spreiding van kennis en het vragen van een onafhankelijk oordeel. Bij het onderzoek kan ook geprofiteerd worden van ervaringen in het buitenland, want ontwikkelende luchthavens zijn geen exclusief Nederlands fenomeen[29].

Onderzoek de mogelijkheden Schiphol te laten betalen voor de langdurige reservering van banen, waardoor de noodzaak ervan meer naar boven komt

Zeker wanneer er partijen zijn van wie de stem niet altijd voldoende gehoord wordt (omwonenden, individuele bedrijven, etc.), is het zaak aandacht te besteden aan de verdeling van baten en lasten en mechanismes om afwegingen meer bij één partij te leggen.

Terwijl de reservering voor de 2e Kaagbaan nadelige gevolgen voor het bedrijfsleven heeft, krijgt Schiphol flexibiliteit zonder tegenprestatie. Die situatie kan jaren duren. Een economische denklijn is om Schiphol te laten betalen voor de baanreservering. Dan zou snel blijken hoe sterk de noodzaak is van een reservering. Immers, Schiphol kan het voordeel van flexibiliteit zelf afwegen tegen de prijs die het ervoor moet betalen; de afweging komt (meer) in één hand. En er ontstaat ruimte om degenen die nadeel ondervinden te compenseren[30].

Op dit moment bestaat zo'n instrument nog niet. Onderzoek is nodig, ook om meer zicht te krijgen in de kosten en de baten en in het licht van de bredere vraag van de plaats in het juridisch-ruimtelijk stelsel van reserveringen voor opties die mogelijk nooit geëffectueerd worden.



4 Samenwerking | Kwestie

4.1 Kwestie:
Ieder voor zich, moeizame verhoudingen

Samenwerking rond Schiphol: geen elan, geen gedeelde visie

VRAAG 3

Van het Schiphol-elan rond de geboorte van de mainport strategie is weinig meer over. Het mainport concept als bindende factor tussen partijen heeft sterk aan kracht ingeboet. Doelen van de kernspelers Rijk (nationale overheid), Schiphol (overheidsbedrijf) en KLM (particulier bedrijf) sporen daarom minder dan vroeger.

Regionale overheden werken samen in de BRS en het BFS, overigens met zo goed als dezelfde samenstelling. Uit gesprekken komt het beeld naar voren dat ze weinig uitstralen. Ondanks alle overleggen staat het eigen belang bij de betrokken partijen voorop en worden opvattingen niet altijd echt gedeeld. Schiphol's scheidende president-directeur Cerfontaine is van mening dat ondanks goede intenties iedere partij zijn eigen agenda heeft en dat het tijd is om na te denken over nieuwe vormen van 'governance'[31].

Het gebrek aan een gezamenlijke visie is vooral op regionaal niveau manifest. Er liggen eigenstandige aanzetten van partijen: Chipshol's plan voor de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van Badhoevedorp uit 1989 (driehoek A4-A5-A9)[32], de REVS van de provincie Noord-Holland uit 2002, Schiphol's Ruimtelijk Ontwikkelingsplan uit 2007, Ontwikkelingsbeeld 2040 van de Noordvleugel uit 2007. Maar de partijen hebben nog niet het strategisch vermogen gehad om ze samen te laten vloeien in een gezamenlijke visie. De vraag is of de geactualiseerde REVS, die binnenkort verschijnt, daarin kan voorzien. Deze zal in een belangrijke behoefte voorzien indien zij – anders dan haar voorganger – een brug weet te slaan tussen abstracte visies op metropolitaan niveau en specifieke acties ten aanzien van locatiebeleid van bedrijven, door gebiedsontwikkeling op regionaal niveau rond Schiphol een impuls te geven.

De bestuurlijke versnippering wordt geïllustreerd door de vele structuurvisies die op dit moment in en voor de regio's rond Schiphol in de maak zijn.
Zo stelt Amsterdam een Structuurvisie op, mede op basis van de tot nu toe ontwikkelde visies van de Metropoolregio Amsterdam. De Provincie Noord-Holland stelt ook een Structuurvisie op, voor een niet onbelangrijk deel over hetzelfde gebied. Het Rijk is aan de slag met een Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de Mainport en wil daarbij een gebiedsgerichte uitwerking volgen.

Dit palet roept de vraag op of de publieke doelen voor de ontwikkeling van en rond de luchthaven wel voldoende eenduidig zijn en gedeeld worden, ook tussen overheden (Rijk, provincie, gemeenten).

Geen arrangementen gericht op integrale gebiedsontwikkeling

VRAAG 2

In paragraaf 2.1 constateerden we dat integrale gebiedsontwikkeling, waarbij partijen vanuit een gezamenlijke visie samenwerken om een gebied te ontwikkelen, nauwelijks voorkomt in de gebieden rond Schiphol. Ondanks vele pogingen in de afgelopen jaren is dit niet gebeurd in de driehoek ten zuiden van Badhoevedorp (A4-A5-A9), en – met uitzondering van Werkstad A4, sinds kort bekend als Amsterdam Connecting Trade (ACT) – ook niet in het gebied ten zuidoosten van de luchthaven.

Het is dan ook niet verrassend dat we weinig terugzien van de institutionele succesfactoren voor gebiedsontwikkeling (paragraaf 1.5). Er is geen enkele partij die inspirerend en risicodragend leiderschap toont in de beoogde gebiedsontwikkelingen, met inlevingsvermogen en gevoel voor urgentie. Schiphol heeft veel kwaliteiten in huis, maar communicatie met andere betrokkenen is niet het sterkste punt van het bedrijf. Noord-Holland heeft ambities en speelt een centrale rol in de regionale BRS en BFS, maar uit interviews blijkt niet dat alle partijen deze als leider bij gebiedsontwikkeling erkennen. En van Amsterdam gaat wel veel energie uit richting de Metropoolregio Amsterdam, maar relatief weinig richting Schiphol, dat op Haarlemmermeers grondgebied ligt. Wat ook mist, is een sterke en volwaardig participerende overheidspartij (of -partijen), een voorwaarde voor een samenwerking tussen markt en overheid.

Partijen voelen zich nog onvoldoende geprikkeld om ideeën te ontwikkelen hoe ze in wisselende coalities met elkaar kunnen werken in een wereld van netwerken die zich niet stoort aan het huis van Thorbecke, terwijl de complexe omgeving rond Schiphol daar juist aanleiding toe geeft[33]. Zo is het opvallend dat er geen (informeel) orgaan is waarin het bedrijfsleven, de betrokken gemeenten en andere overheden en Schiphol overleggen over de relatie tussen de luchthaven en de regio's in de omgeving[34].

Rond de grotere regionale luchthavens, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven, zoeken regionale en lokale overheden de samenwerking om a) sterker te staan ten opzichte van de met Schiphol verbonden belangen (inclusief de KLM) en/of b) voorbereidingen te treffen voor actief grondbeleid om grip te houden op de vastgoedontwikkeling rond de luchthaven (Lelystad).

Samenwerking overheden rond grond is nog pril, SADC is nog nauwelijks een grondbedrijf

VRAAG 2

De SADC is opgericht naar aanleiding van het rapport Van der Zwan, net als het BFS. De SADC richt zich vooral op acquisitie in het buitenland, vastgoedontwikkeling en het verkrijgen van gronden. De eigenaren van de SADC, Schiphol, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam, hebben grond en financiën ingebracht. Met de SADC is – zij het op bescheiden schaal – een gezamenlijke grondbank in het leven geroepen. Zolang SADC echter niet over een substantiële grondportefeuille beschikt, en bovendien moet concurreren met de SRE (van medeaandeelhouder Schiphol), is de organisatie tamelijk vleugellam. Op dit moment zijn de besprekingen gaande over SADC3, waarin een oplossing voor deze dilemma's een belangrijk ingrediënt is.

'Juridisering' in de regio illustreert vooral wantrouwen tussen één particuliere ontwikkelaar aan de ene kant en Schiphol, overheden en luchtvaartinstanties aan de andere kant, en hun onmacht om conflicten te beëindigen

VRAAG 4

VRAAG 2

De weg naar de rechter kan een uitweg zijn in situaties waarin partijen elkaar niet voldoende vertrouwen en niet in staat zijn er op redelijke wijze uit te komen. 'Juridisering' in de zin van een ontwikkeling waarbij meerdere partijen conflicten steeds vaker aan de rechter voorleggen, is niet aan de orde in de regio rondom Schiphol. Er is maar één marktpartij, Chipshol, die conflicten met de luchthaven en overheden heeft die voor de rechter zijn gekomen. Wel is Chipshol, als grootste particuliere grondeigenaar in de directe omgeving van de luchthaven, en door de strategische ligging van zijn grondeigendom, een belangrijke partij in het gebied. De conflicten hebben daarom een negatieve uitwerking op de gebiedsontwikkeling.



Achter de notie 'juridisering' rond Schiphol gaan feitelijk verstoorde verhoudingen weer tussen Chipshol aan de ene kant en Schiphol, LVNL en betrokken overheden aan de andere kant. Die hebben geleid tot een slepende reeks rechtszaken en onvoorstelbaar hoge claims. De gemeente Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland hebben inmiddels schikkingen getroffen met Chipshol. De nog lopende rechtszaken zijn tussen Chipshol en Schiphol, de LVNL en het Rijk.

Bij de opdrachtverlening aan de Commissie heeft de Minister van V&W verzocht – conform ook zijn uitspraken in de Tweede Kamer – geen uitspraken te doen over het Groenenbergterrein, het onderwerp van veel rechtszaken, omdat hierover nog gerechtelijke procedures lopen. Gezien de vragen van de Ministers aan de Commissie (samenwerking tussen luchthaven en particuliere partijen, juridisering) heeft de Commissie wel kennis genomen van stukken over het Groenenbergterrein. Chipshol is immers de grootste particuliere grondeigenaar in het gebied en de term 'juridisering' is uitsluitend verbonden met de relatie tussen Chipshol en Schiphol.

Mede naar aanleiding van gesprekken met andere ontwikkelaars is de gedachte bij de Commissie opgekomen dat de affaire 'Groenenbergterrein' een uiting is van een vraagstuk met een veel bredere lading. Meerdere gesprekspartners spraken hun zorg en ergernis uit over de wijze waarop Schiphol omgaat met actoren in zijn omgeving. Die kan betrekking hebben op de toepassing van de criteria voor Schipholgebondenheid; zo is het mogelijk dat een bedrijf door de SADC op basis van deze criteria wordt afgewezen, terwijl het bij toetsing door Schiphol wel welkom is op het luchtvaartterrein. Ook zijn er voorbeelden dat Schiphol op basis van argumenten in de sfeer van veiligheid de activiteiten van een concurrent heeft trachten te belemmeren. En met zijn grote netwerk kan Schiphol besluiten van V&W en LVNL over plannen van concurrenten van SRE proberen te beïnvloeden. Dat andere ontwikkelaars niet naar de rechter zijn gestapt, is helaas geen teken dat zij altijd vrede hebben met de werkwijze van Schiphol.

4.2. Oplossingsrichting:
Ontwikkel arrangementen die het mogelijk maken over schaalniveaus heen en naast formele bestuurlijke organen kwesties op het raakvlak van luchtvaart en gebiedsontwikkeling op te lossen

Bestuurlijke arrangementen moeten recht doen aan netwerkachtige verhoudingen

VRAAG 2

Voor het realiseren van publieke doelen en borgen van publieke waarden op het raakvlak van luchtvaart en ruimtelijk-economische ontwikkeling in een netwerkachtige wereld bestaan geen panklare 'governance' recepten. Wat de beste aanpak is, zal van geval tot geval verschillen. En ze kunnen wisselen, afhankelijk van het vraagstuk. In de woorden van de VROM Raad: 'ruimte voorop, bestuur volgt' [35].

Via twee lijnen van 'governance' kan een bijdrage geleverd worden aan de integratie van visies en beleid voor 'airside' en 'landside', in het bijzonder tussen de luchthaven en de regio waartoe de luchthaven behoort.

De eerste lijn omvat innovatieve arrangementen binnen het huis van Thorbecke. Daarbij nemen overheden hun verantwoordelijkheid en werken ze tegelijkertijd samen met andere betrokken overheden. Randstad Urgent is een goed voorbeeld: een rijksbestuurder en een regionaal bestuurder bepalen samen ambities, waarna ieder afzonderlijk aan de lat staat om die gerealiseerd te krijgen. Een dergelijk model zou ook toepasbaar kunnen zijn rond de samenhang tussen Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam, en rond de regionale luchthavens, op basis van een gezamenlijke visie.

In de gesprekken met de Commissie is vaak de optie van een gebiedsautoriteit genoemd. Verwezen wordt bijvoorbeeld naar de Greater London Authority, de Ile de France, en Planungsverband Frankfurt. Rond Schiphol en in de Metropoolregio zijn de belangen zo groot dat het de moeite waard is een dergelijke hulpconstructie te onderzoeken. De gebiedsautoriteit moet uiteindelijk de afwegingen maken waar individuele partijen niet uitkomen, maar die cruciaal zijn vanuit lange-termijn, nationaal belang. Voorbeelden zijn: baanreserveringen, mobiliteit en infrastructuur, nieuwe verstedelijking, etc. De Minister van VROM/V&W zou namens haar/hem een commissaris kunnen benoemen.

Tegelijkertijd ligt een lastige vraag op de loer: dergelijke constructies zijn vaker voorgesteld, en waarom zou het rond Schiphol en de Metropoolregio wel lukken waar het elders misging? Eén voorwaarde is dat betrokken partijen er echt voor kiezen en dat zal hier en daar flink pijn

doen. Daarom is het verkrijgen van voldoende draagvlak – op korte termijn – stap 1 van de betrokken minister(s) in een proces richting een gebiedsautoriteit.

De tweede lijn bestaat uit innovatieve bestuurlijke arrangementen die naast het huis van Thorbecke staan. Dergelijke arrangementen kunnen in het bijzonder een rol spelen als er sprake is van een 'regionaal gat'; voor dat niveau draagt niet één overheidspartij de verantwoordelijkheid.

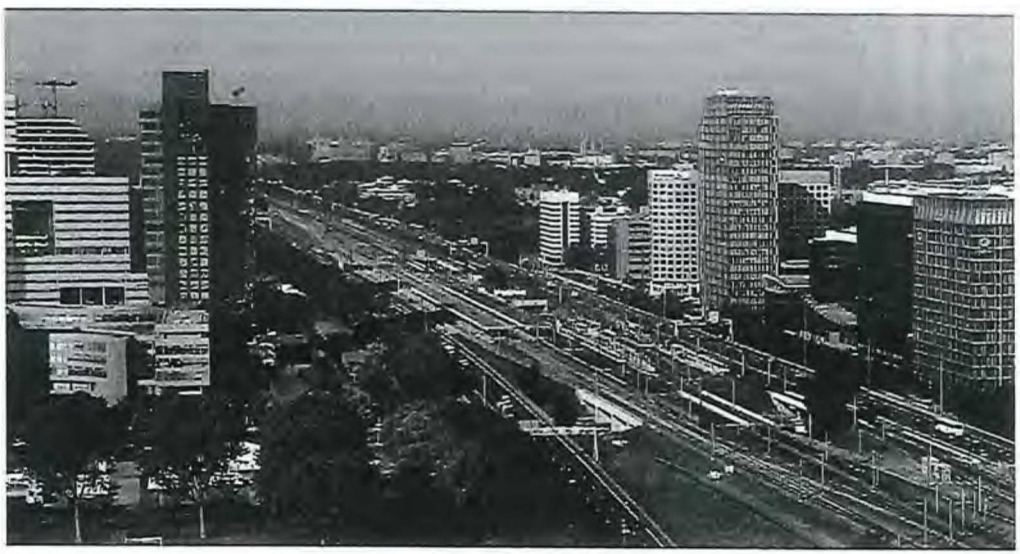
Een mooi voorbeeld is de Tafel van Alders. Die is erin geslaagd om los van formele lagen en ondanks het wantrouwen tussen partijen te komen tot een gedragen oplossing voor de balans tussen (selectieve) groei van Schiphol en overlast voor de omwonenden. De uitdagingen die in dit CROL advies geschetst worden, zijn nog een stuk complexer, omdat de 'airside' en vooral de 'landside' veel meer dimensies kennen. Maar de Tafel van Alders kan een inspiratiebron zijn voor informele arrangementen voor de stad-luchthaven verhouding, ofwel Schiphol-Metropoolregio Amsterdam. Dat geldt overigens ook voor informele arrangementen rond de andere mainport, Rotterdam, zoals de ROM, PMR en de Vervoersonderneming.

Informele, vooral op netwerken en processen gerichte bestuurlijke arrangementen kennen een aantal ingrediënten[37]:

- Een gedeeld gevoel van urgentie als startpunt.
- Nadruk op draagvlak, communicatie en rollen, naast structuren en bevoegdheden.
- Een gezamenlijke visie of concept en verbinding daarvan met concrete projecten
- Het opbouwen van een duurzame alliantie, waarin alle betrokken partijen een belang krijgen.
- Meer geloof in de kracht van 'mediation' en gemeenschappelijke wilsvorming dan in 'sterke mannen' en dwang van 'boven'.

In het buitenland is op veel terreinen ervaring opgedaan met Stewardship Councils. Dat concept kan als inspiratie dienen voor wat een *'Global Amsterdam Region, City and Airport Council'*, genoemd zou kunnen worden. Daarin stemmen de kernspelers op het hoogste niveau een strategie van samenhang en samenwerking af, waardoor Amsterdam hoger komt op de lijst van Global Cities, de Metropoolregio een internationaal nog aansprekender regio wordt, en Schiphol nog vaak tot Europa's of 's werelds beste luchthaven wordt verkozen.
De partijen zouden zich moeten vinden in en voortbouwen op het 'mainport 2.0' concept, en de relatie met de metropolitane ruimtelijke strategie. Om vervolgens met elkaar een aantal afspraken te maken over de manier waarop elke partij daar invulling aan zou kunnen geven, via een programmatische benadering.

Wie zou het initiatief hiertoe kunnen nemen? Hier ligt een uitgesproken kans voor de nieuwe president-directeur van Schiphol, Jos Nijhuis. Zijn organisatie beschikt over veel kennis en visie, is de spil van 'airside' en 'landside', maar blinkt niet uit in communicatie met andere 'stakeholders'. Beter en transparanter communiceren kan vorm krijgen via het initiatief tot de Council. Het zou van durf getuigen als daar niet alleen (semi)overheden (Amsterdam, Noord-Holland, VROM, SADC) voor worden uitgenodigd, maar ook Chipshol en andere ondernemingen die 'ertoe doen'.



Gebiedsontwikkeling rond regionale luchthavens moet primair een zaak zijn van de betrokken gemeenten en provincies in samenwerking met bevolking en bedrijven en minder onder invloed staan van Schiphol

VRAAG 2

Vanuit het idee van selectiviteit voor Schiphol, heeft de Tafel van Alders aangegeven dat er bepaalde groepen vluchten het eerst in aanmerking zouden komen voor uitplaatsing naar regionale luchthavens. Dit begint met 'leisure' vluchten, zeg charters, gevolgd door vrachtvervoer. Ongeveer 70.000 vluchten zouden opgevangen moeten worden door de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven.

Voor deze regio's is de uitdaging om de uitkomsten van deze nationale 'multi-airport' strategie te koppelen aan de belangen en mogelijkheden van de betreffende regio's zelf. De beoogde groei van regionale luchthavens zal uiteindelijk invulling moeten krijgen door de ontwikkeling van de 'eigen' regionale luchtvaartmarkt en ingepast in de eigen ruimtelijk-economische ontwikkeling. Terwijl de '70.000' voortvloeit uit een selectief beleid voor Schiphol, moeten regio's visies en plannen ontwikkelen die passen bij de eigen doelen en ambities.

Het is dan ook begrijpelijk en terecht dat rond sommige regionale luchthavens inspanningen erop gericht zijn om allianties met direct betrokkenen te organiseren en minder afhankelijk te worden van Schiphol. Om meer evenwicht in het krachtenveld rond regionale luchthavens te brengen spreken de initiatieven van Rotterdam (streven is dat de gemeente weer (mede)eigenaar wordt van de luchthaven) en Flevoland-Lelystad-Almere (ontwikkelingsmaatschappij OMALA) aan. Het is wel zaak dat op dit niveau lering wordt getrokken uit de kwesties rond Schiphol, zowel in termen van integratie van beleid, zuiverheid van rollen en allianties met de omgeving.

Om de regionale structuurvisies in gebieden met luchthavens te realiseren, moet er een regionaal publiek grondbedrijf komen, waarin alle betrokken partijen hun grond inbrengen

VRAAG 6

Omdat grond een cruciale rol speelt bij gebiedsontwikkeling, past de oprichting van een regionaal grondbedrijf zo goed bij regionale visies. Bij de realisatie van een integrale visie Metropoolregio Amsterdam past het idee van een grondbank voor die regio. Op dit schaalniveau zou het een majeure en unieke operatie zijn, die alleen kans van slagen heeft bij een gecombineerde inzet van wettelijke, ruimtelijke en bestuurlijke arrangementen.
En voor alles moeten de betrokken bestuurders aangeven dat ze er echt voor voelen.

Een minder vergaande variant is een grondbank gericht op de grote ontwikkelingsgebieden rond de luchthaven. Hierbij gaat het onder meer om de driehoek A4-A5-A9 (eventueel in relatie tot een Schiphol-Zuidas corridor) en Schiphol Zuidoost. In dit grondbedrijf zou de SADC kunnen opgaan of de SADC zou zelf kunnen uitgroeien tot dit regionale publieke grondbedrijf. Daarbij zou de SRE ook haar gronden moeten inbrengen (zie paragraaf 3.2). De recente Intentieverklaring van de aandeelhouders wijst in die richting, maar ze zouden nog een forse slag moeten maken om daadwerkelijk van hèt regionale publieke grondbedrijf te kunnen spreken. Hier ligt een uitgesproken kans voor de Provincie Noord-Holland.

Een verergering van de beleefde 'juridisering' is niet nodig: herstel verhoudingen tussen Chipshol en luchtvaartpartijen en benut verder de nieuwe instrumenten in de Wro en het grondbeleid

VRAAG 4

De slepende juridische conflicten tussen Chipshol aan de ene kant en Schiphol en overheden aan de andere kant zullen uiteindelijk voor geen van de partijen echt winst opleveren. Ze hebben ook een bredere uitstraling die ten koste gaat van het investeringsklimaat in vooral de driehoek A4-A5-A9 en Schiphol Zuidoost.

Essentieel is het herstel van relaties. Dat is het beste recept om meer rechtszaken te voorkomen. Het zou een doorbraak betekenen en bijvoorbeeld een enorme versnelling mogelijk maken in de ontwikkeling van de driehoek A4-A5-A9. Voorop staat dat alle partijen de wens zouden moeten hebben de conflictsituatie voorgoed èn in één keer te beëindigen. Tussen Chipshol en Haarlemmermeer en Noord-Holland is dat gelukt, tussen Chipshol, de LVNL en het Rijk nog niet. Omdat zoveel draait om personen, is de wens en hoop van Chipshol dat de nieuwe president-directeur van Schiphol voor een doorbraak zal zorgen[38]. Anders zou een benadering via een 'mediator' een positief effect kunnen hebben. Een laatste mogelijkheid is vergroting van de scope, een programmatische benadering. Dat zou de ontwikkeling van integrale plannen voor de betreffende gebieden kunnen zijn, waarbij de toegenomen grondwaardes een basis voor uitruilmogelijkheden kunnen zijn.

Los van specifieke gevallen is van belang dat het nieuwe Wro- instrumentarium helderheid biedt over welke overheidslaag voor welk probleem verantwoordelijk is en dat de nieuwe grondexploitatiewet de mogelijkheden biedt om bij het verhalen van publieke investeringen 'free riders' aan te pakken in gebiedsontwikkeling. Heldere overheidsrollen en toepassing van het profijtbeginsel kunnen helpen rechtszaken te voorkomen. Andere manieren om de kans op juridisering te minimaliseren: vermijd de combinatie van teveel rollen bij één partij, betrek alle partijen met een belang bij gebiedsontwikkeling en zorg voor een 'level playing field' op de grond- en ontwikkelmarkt.

AFSCHRIFT

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum
13 juni 2008
Nummer
CEND/HDJZ-2008/695 sector LUV
Onderwerp
Instellingsbesluit Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens

HOOFDDIRECTIE JURIDISCHE ZAKEN

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
en
DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

BESLUITEN:

Artikel 1
Er is een Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens, hierna te noemen de Commissie.

Artikel 2
De Commissie heeft tot taak om de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te rapporteren over de rol en het proces van samenwerking van private en publieke partijen bij de ontwikkeling van de omgeving van luchthavens, daarbij inbegrepen de grondpolitiek en grondverwerving.

Artikel 3
1. De Commissie bestaat uit de volgende leden:
a. de heer ir. C.J. Vriesman te Hippolytushoef, tevens voorzitter;
b. de heer prof. dr. M.J.W. van Twist te Dordrecht;
c. mevrouw dr. O.A.W.T. van de Riet te Den Hoorn (ZH).
2. Op grond van artikel 2, eerste lid, onder a, van het Vacatiegeldenbesluit 1988 is de voorzitter van de Commissie als functionaris in dienst van het Rijk uitgesloten van toekenning van vacatiegeld.
3. Op grond van artikel 1 van het Vacatiegeldenbesluit 1988 ontvangen de overige leden per vergadering een vergoeding. De Commissie wordt als 'zwaar' in de zin van de Regeling maximumbedragen vacatiegeld 2004 aangemerkt.

Artikel 4
De Commissie houdt op te bestaan nadat zij haar rapport heeft uitgebracht.

Artikel 5
1. De Commissie stelt haar eigen werkwijze vast.
2. De Commissie kan zich desgewenst laten bijstaan door deskundigen en andere personen of instanties.

Artikel 6
De archiefbescheiden van de Commissie worden na opheffing van de Commissie, of zo de omstandigheden daartoe eerder aanleiding geven, zoveel eerder, overgedragen aan het archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en in afschrift aan het archief van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Artikel 7
Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt op het moment bedoeld in artikel 4.

Artikel 8
Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Jacqueline Cramer

CEND/HDJZ-2008/695 sector LUV

Toelichting

1. Inleiding
In de brief van 26 februari 2008 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2007/08, 26 959, nr. 125) is aangekondigd dat er een commissie wordt ingesteld om de rol en het proces van samenwerking van private en publieke partijen bij de ruimtelijke ontwikkeling van luchthavens te onderzoeken. Dit naar aanleiding van het overleg met de Tweede Kamer inzake het Groenenbergterrein van 12 december 2007 (Kamerstukken II 2007/08, 29665, nr. 79), waarin met de Kamer van gedachten is gewisseld over de rollen en verantwoordelijkheden van de luchthaven Schiphol in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van de directe omgeving. De gang van zaken in het Groenenbergterrein-dossier leidde in voornoemd overleg tot de toezegging om te bezien of een in te stellen commissie zou kunnen onderzoeken welke rol Schiphol in de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied rond de luchthaven heeft. Ook zou kunnen worden onderzocht wat onder luchthavengebonden bedrijvigheid wordt verstaan en wat de relatie is tussen een overheidsbedrijf zoals Schiphol en andere projectontwikkelaars. Daarbij werd gesteld dat wellicht ook vragen over landzijdige infrastructuur in het onderzoek zouden kunnen worden betrokken.
Eenzelfde ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens is waarneembaar ten aanzien van de regionale luchthavens van nationale betekenis. Deze ontwikkeling zet zich naar verwachting in de toekomst door. Het ligt dan ook in de rede om het onderzoek niet te beperken tot Schiphol, maar uit te breiden naar de rol van de relevante regionale luchthavens in ruimtelijke ontwikkelingsvraagstukken.

2. Taakomschrijving
Door middel van dit besluit wordt de Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens ingesteld. In het kader van haar taakomschrijving zal de Commissie bijvoorbeeld de volgende vragen onderzoeken:
a) Welke rol spelen luchthavens in de gebiedsontwikkeling rond luchthavens?
b) Hoe is de samenwerking tussen overheden en private partijen, waaronder de luchthavens, geregeld als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens?
c) Klopt het dat luchthavens steeds meer de rol van gebiedsontwikkelaar op zich nemen, en zo ja, welke beweegredenen bestaan hiervoor en welke houding neemt de overheid hieromtrent in?
d) Is een juridisering van de verhoudingen tussen luchthavens en overige actoren een consequentie van deze rolverandering en zijn er andere mogelijkheden dan juridische procedures om eventuele geschillen op te lossen?
e) Is het zinvol om bij de ontwikkeling van het gebied rond luchthavens onderscheid te maken tussen luchthavengebonden en luchthavengerelateerde activiteiten, en zo ja, welke criteria zijn daarvoor te formuleren?

Na het versturen van voornoemde brief aan de Tweede Kamer is nog een aanvullende vraag opgekomen. Deze houdt verband met de behouden van ruimte voor toekomstige opties voor Schiphol op de lange termijn. De Commissie zal daarom ook onderstaande vraag meenemen in het onderzoek.

CEND/HDJZ-2008/695 sector LUV

f) Wat zijn de rollen en handelingsbevoegdheden van de verschillende overheidsinstanties in de grondpolitiek en grondverwerving in relatie tot de ontwikkeling van en rond luchthavens?

Het staat de Commissie vrij om additionele vragen te onderzoeken indien zij dat in het kader van haar taakomschrijving zinvol acht.

3. Rol en samenstelling van de commissie
De commissie bestaat uit deskundigen uit maatschappelijke en bestuurlijke organisaties, de wetenschappelijke wereld en het bedrijfsleven. Zij dragen kennis van de opvattingen van de kring waaruit zij afkomstig zijn, doch zullen op persoonlijke titel zitting nemen in de commissie. Betrokkenheid en deskundigheid op het gebied van ruimtelijke ordening, de publiek-private samenwerking op dit terrein, en luchtvaart zijn voor een goed functioneren van de commissie van groot belang. Daarnaast is bij de benoeming van de leden acht geslagen op hun maatschappelijke kennis en ervaring.

4. Vacatiegeldenbesluit
Bij formele instelling van een commissie bij instellingsbesluit geldt het Vacatiegeldenbesluit 1988. Voor de toekenning van vacatiegeld worden twee categorieën commissies onderscheiden, te weten algemeen en zwaar.
Op grond van de Regeling maximumbedragen vacatiegeld 2004 bedraagt de vergoeding voor leden van een 'zware' commissie EUR 200,00 per vergadering. Op grond van het Vacatiegeldenbesluit 1988 is de voorzitter van de Commissie als functionaris in dienst van het Rijk in onderhavig geval uitgesloten van de toekenning van vacatiegeld.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Jacqueline Cramer

Bijlage 1 2. Gesprekspartners van de Commissie

Alders, J.G.M.	Voorzitter Tafel van Alders
Backer, Mr. J.P.	Schiphol Group
Beck, ing. P.T.	NACO
Bergh, drs. J.H.R.	SADC (directeur)
Bezuijen, drs. M.J.	gemeente Haarlemmermeer (wethouder)
Boosten, G.M.	Boosten Consultancy
Broer, drs. J.T.B.	Decisio
Bruijn, N. de	Ministerie VROM
Buijs, ir. S.C.	Buijs Advies
Burghouwt, dr. G.	SEO Economisch Onderzoek
Cammen, prof. dr. J.H.M. van der	Hans van der Cammen Ruimtelijke Ordening
Cerfontaine, prof. drs. G.J.	Schiphol Group (president-directeur tot 1-1-2009)
Dander, drs. T.U.	Tobias Dander Creative Impuls
Dierikx, drs. M.E.P.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DG)
Drooge, S.W. van	KLM
Dijk, Mr. A.Th.H. van	gemeente Haarlemmermeer (wethouder)
Dijke, L.C. van	Volker Wessels
Dijksma, drs. H.	Provincie Flevoland (gedeputeerde)
Don, prof. dr. F.J.H.	Erasmus Universiteit Rotterdam
Duivesteijn, A.Th.	Gemeente Almere (wethouder)
Fiers, drs. M.C.T.	Gemeente Eindhoven (wethouder)
Fledderus, Mr. J.	Ministerie van Defensie
Fukken, ir. J.M.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (directeur)
Gelauff, dr. G.M.M.	Centraal Plan Bureau (adjunct directeur)
Groof, drs. M.M. de	Schiphol Group (lid directie)
Groot, dr. H.L.F. de	Vrije Universiteit/ Centraal Plan Bureau
Groot, Mr. J.E. de	KLM (president-directeur)
Harbers, drs. M.G.J.	Gemeente Rotterdam (wethouder)
Heijstee, drs. M.	Platform Duurzame Luchtvaart (directeur)
Hemel, dr. Z.	Gemeente Amsterdam (adjunct-directeur)
Hoefsloot, drs. N.C.	Decisio
Hooijmaijers, A.M.C.A.	provincie Noord-Holland (gedeputeerde)
Jenniskens, ir. M.J.J.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Kleij, ir. S.M. van der	Rotterdam Airport
Kleyn, drs. W.H.	provincie Noord-Holland
Koeman, prof. Mr. dr. N.S.J.	Stibbe
Kohnstamm, prof. drs. P.P.	Kohnstamm Advies
Kranenburg, drs. ing. W.D.	Schiphol Group
Kroese, G.H.	Luchtverkeersleiding Nederland (vml. bestuursvoorzitter)
Krul, Mr. J.	Schiphol Group
Kuijpers, drs. C.B.F.	Ministerie VROM (DG)
Lek, ir. H.R.	ViNU Consult
Mannsour, ir. A.	ViNU Consult
Meijdam, Mr. H.M.	(voorzitter) Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio
Meijs, drs. J.E.	Eindhoven Airport (directeur)
Michiels, prof. Mr drs. F.C.M.A.	Universiteit van Tilburg
Moons, ing. C.M.	Ministerie VROM (directeur)
Nijhuis, J.A. RA	Schiphol Group (president-directeur)
Nijpels, drs. E.H.Th.M.	ex-minister VROM
Noordanus, Mr. P.G.A.	AM Wonen (voorzitter)
Ossel, drs. F.	Gemeente Amsterdam (wethouder)
Oude Weernink, drs. A.H.	Lelystad Airport (directeur)
Poelgeest, M. van	Gemeente Amsterdam (wethouder)
Poot, drs. J. sr	Chipshol (oprichter)
Poot, drs. P.J.	Chipshol (directeur)
Riemers, ir. P.	Luchtverkeersleiding Nederland (wnd. bestuursvoorzitter)
Rietveld, prof. dr. P.	Vrije Universiteit
Saar, drs. A.J. du	Ministerie VROM
Schaafsma, ing. M.	Schiphol Group
Smeets, P.H.J. MPA	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Smits, ir. drs. H.N.J.	Havenbedrijf Rotterdam (president-directeur)
Stadig, drs. D.B.	ex-wethouder Amsterdam
R. Stroink	TCN Property Projects (directeur)
Teisman, prof. dr. ing. G.R.	Erasmus Universiteit Rotterdam
Toonen, prof. dr. Th.A.J.	Technische Universiteit Delft
Tordoir, prof. dr. P.P.	Universiteit van Amsterdam
Veldman, drs. B.	Stratagem Group, Den Haag
Vermeulen, dr. W.	Vrije Universiteit Amsterdam / Centraal Plan Bureau
Verschoor, M.	Platform Duurzame Luchtvaart
Visser, drs A.L.H.	Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (alg. directeur)
Vonk, drs. H.	Provincie Noord-Holland
Wagemakers, drs. J.S.M.	Schiphol Group
Warffemius, dr. P.M.J.	KIM
Wijk, dr. M. van	SADC
Wildeboer Schut, Mr drs. C.	Gemeente Eindhoven
Wit, prof. drs. J.G. de	SEO Amsterdam / Universiteit van Amsterdam
Witteloostuijn, prof. dr. A. van	Rijksuniversiteit van Groningen
Wondolleck, Mr. R.H.J.	Rotterdam Airport (directeur)
Zuurbier, ir. M.A.	NMa

Een aantal van bovenstaande gesprekspartners hebben ook of uitsluitend schriftelijk gereageerd

Bijlagen | 3. Onderzoek in opdracht van de Commissie

De in opdracht van de CROL uitgevoerde onderzoeken zijn integraal opgenomen op een cd-rom bij dit advies. De verantwoordelijkheid voor de tekst ligt bij de onderzoekers.

De onderzoeken zijn:

Technische Universiteit Delft | Inventarisatie van lastige kwesties, belangen, partijen en dilemma's en een voorlopige aanzet voor een conceptueel model (deelrapport fase 1)
prof. dr. M.J.W. van Twist, dr. O.A.W.T. van de Riet, ir. M.B. Kort

Technische Universiteit Delft | Casestudie naar de organisatie van gebiedsontwikkeling bij drie regionale luchthavens (deelrapport 2a)
prof. dr. M.J.W. van Twist, dr. O.A.W.T. van de Riet, ir. M.B. Kort

Technische Universiteit Delft | Casestudies rondom de organisatie van gebiedsontwikkeling rondom een station en een haven (deelrapport fase 2b)
prof. dr. M.J.W. van Twist, dr. O.A.W.T. van de Riet, ir. M.B. Kort

Technische Universiteit Delft | Internationale vergelijking (deelrapport fase 2c)
prof. Stephen Appold, prof. Douglas Baker, Timothy Donnet, Philip Kimmet, dr. Odette van de Riet, prof. dr. Mark van Twist

Prof. dr. Hans van der Cammen en ir. Steef Buijs, Amsterdam/Rotterdam | Gebiedsontwikkeling in de regio Schiphol

Stratagem Strategic Research, Den Haag | Onderzoek gebiedscase Zuidoost Schiphol
drs. B. Veldman

VinuConsult, Leiden | Gebiedscase Driehoek Badhoevedorp-Zuid
Allyson Mannsur, Peter Heida

Bijlagen | 4. Literatuur

Adviescommissie Inventarisatie Economische Effecten Schiphol, Eindadvies (1993)

Alderstafel, Advies toekomst Schiphol en de regio voor de middellange termijn, (2008)

Brattinga, K., Regionale binding? Een onderzoek naar de effectiviteit van het Schipholbindingsbeleid in de Schipholregio (scriptie, 2008)

Bruijn, J.A. de, G.R. Teisman, M.J.W. van Twist, F.A. Beemer, Naar oplossingen met autoriteit; bestuurlijke aspecten van het mobiliteitsprobleem in de regio Amsterdam, essay Connekt (2003)

Building Business, Luijten, 'Verwevenheid en strijd van metropool en luchthaven', (2008)

Duivesteijn, A., J. Tellinga, Initiatiefnota De verkoop van een luchthaven; de privatisering van een werkstad, Tweede Kamer (2006)

Foreign Policy, November-December 2008 (in cooperation with A.T. Kearney and the Chicago Council on Global Affairs.)

Metropoolregio Amsterdam, Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 (2007)

Ministerie EZ, Pieken in de Delta (2006)

Ministeries LNV, EZ, VROM, Financiën, Binnenlandse zaken, Noordvleugelbrief (2006)

Ministeries VROM, LNV, V&W, EZ, Nota Ruimte (2004)

Ministeries VROM, V&W, Nota Mobiliteit (2004)

Ministeries VROM, V&W, EZ, Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

Ministerie V&W, Plan van Aanpak Structuurvisie Luchthavenontwikkeling voor de mainport (2008)

Poot, J., Schiphol luchthaven nr 1 (1989)

Poot, J., Final Call (2008)

Raad voor Verkeer en Waterstaat, Helder kiezen, keuzes helder maken (2008)

Raad voor Verkeer en Waterstaat, Vluchten kan niet meer (2005)

Rebel, Flexibiliteit en optiewaarde bij ruimtelijke investeringsprojecten, KIM (2008)

Schaafsma, M., J. Armkreutz, M. Güller (Schiphol Real Estate), Airport and City, (2008)

Schiphol Group, Een wereldwijd netwerk voor een concurrerende randstad (2007)

Schiphol Group, Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 (2007)

Schiphol Group, Jaarverslag 2007 (2008)

Teisman, prof. dr. ing. G.R., Stedelijke netwerken, ruimtelijke ontwikkeling door het verbinden van bestuurslagen (2006)

Wethouder **M. van Poelgeest**

Onderwerp

Convenant selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio en de toelichting (bijlage 1 en 2);
2. In te stemmen met het ter besluitvorming voorleggen van het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio en de toelichting op het convenant aan het college van B&W van de gemeente Amsterdam;
3. In te stemmen met de bijgevoegde B&W flap (bjilage 3);

Korte toelichting / samenvatting

Inleidend
Het Bestuursforum Schiphol (BFS) heeft een nieuw selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio opgesteld. Bijgevoegd het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio en de toelichting op het convenant. Ook bijgevoegd de B&W-flap om het convenant ter besluitvorming aan het college van B&W voor te leggen.

Inhoudelijk
In 2008 heeft het BFS besloten een commissie onder voorzitterschap van de heer Meijdam in te stellen om te kijken naar alternatieven voor het selectief vestigingsbeleid. Op basis van het advies van de commissie Meijdam is de nadruk in het vestigingsbeleid komen te liggen op het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig aanbod dat aansluit bij de markt. Op dit moment wordt de ontwikkelingsstrategie van de REVS opgesteld om dit te realiseren.

Vanuit handhaving van de selectiviteit in het vestigingsbeleid is er gekozen voor een 'zachte handhaving'. Er is gekozen voor een borging van het vestigingsbeleid in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) 2009-2030 en de ontwikkelingsstrategie van de REVS (en niet via regels in bestemmingsplannen). Verder wordt er jaarlijks met de BFS-partijen gekeken in hoeverre de bedrijfsvestigingen in lijn zijn met het afgesproken beleid.

Procesmatig
Op 23 juni 2011 is in de weekendmap de vorige versie van het convenant aan u, wethouder Van Poelgeest, voorgelegd. Dit met oog op de accordering van het convenant in het BFS. U, wethouder Van Poelgeest, heeft naar aanleiding van de weekendmap de vorige versie van het convenant geaccordeerd. U, wethouder Van der Burg, heeft namens Amsterdam de vorige versie van het convenant in de BFS vergadering van 30 juni 2011 geaccordeerd.

Op het tijdstip van de weekendmap was er te weinig tijd om de (formele) reacties van OGA en de Zuidas af te wachten voor de gewenste accordering in het BFS. Wel waren de eerste reacties verzameld en lag er de afspraak met de regiopartijen om zo nodig het convenant aan te passen op basis van eventuele kanttekeningen en opmerkingen. Uiteindelijk zijn er drie kanttekeningen/opmerkingen vanuit Amsterdam gemaakt:

1. Kan de selectiviteit bij gronduitgifte worden geborgd?
2. Kan het vaststellen van het convenant leiden tot planschades?
3. Kunnen de criteria van 'schipholgebondenheid' in specifieke bestemmingsplannen wel worden opgenomen?

Alle drie kanttekeningen/opmerkingen zijn op verzoek van Amsterdam opgenomen in een toelichting op het convenant (bijgevoegd). Hieronder kort samengevat de antwoorden op de opmerkingen:

Ad 1. Borging van selectiviteit bij gronduitgifte zorgt in principe voor dezelfde juridische problemen als borging via bestemmingsplannen. Borging via de ontwikkelingsstrategie sluit beter aan bij de ambitie om het kwalitatief aanbod te verbeteren.
Ad 2. Het risico van planschades wordt niet groot geacht.
Ad 3. Het is altijd mogelijk om aanvullende criteria op te nemen in bestemmingsplannen, dus ook een of meerdere globale criteria van 'schipholgebondenheid'.

Aanvullende opmerking
Amsterdam heeft de REVS (bestuurlijk) in het BFS geaccordeerd, de REVS is niet in het college van B&W vastgesteld. In de afweging van de inzet op het Schipholdossier heeft dit geen prioriteit gekregen. Mede omdat de REVS aan herijking toe was op het moment dat het vastgesteld zou moeten worden. Door de economische crisis stond/staan de verdienmodellen van de partijen op de tocht en waren/zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van kantoren en bedrijven beperkter dan aangenomen.

Concreet betekent dit dat het college van B&W wordt gevraagd het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio vast te stellen dat verwijst naar de REVS terwijl Amsterdam de REVS niet heeft vastgesteld. Op zich is dit juridisch geen probleem omdat de REVS geen visie is in het kader van de Wro. Wel kan dit leiden tot een verzoek vanuit de BFS-partijen om de REVS alsnog vast te stellen. Voorgesteld wordt om het convenant (desondanks) vast te laten stellen in het college van B&W.

Stukken

Meegezonden stukken

1. Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio 2011;
2. Toelichting op convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio;
3. B&W flap 'Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio;

Verdere procedurestappen met data

College van B&W op dinsdag 6 december 2011
Ondertekening Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio in BFS op 8 december 2011

Ander overleg:

Publiciteit / communicatie

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst: Het convenant selectief vestigingsbeleid schipholregio is inhoudelijk afgestemd met de juridische zaken van dRO, met OGA en de Zuidas. Verder heeft er qua proces een afstemming plaatsgevonden met EZ/Schipholaangelegenheden.

Resultaat overleg met directie/bestuursdienst: nvt

Ander overleg: Het convenant en de toelichting zijn tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company. Verder is er op twee momenten onafhankelijk juridisch advies ingewonnen.

Productinformatie

Opdracht verleend	Nvt
Financiering/budget	Nvt
Tijd	Nvt
Kwaliteit	nvt

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Dienst Ruimtelijke Ordening, [illegible], telefoon [illegible], e-mail [illegible]@dro.amsterdam.nl

12

Nummer BD2011-011580
Directie directie sb
Dienst ruimtelijke ordening dienst

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de collegevergadering van
6 december 2011

Portefeuille **25**
Agendapunt **A6**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Convenant selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Akkoord te gaan met het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio waarin wordt aangegeven hoe het selectief vestigingsbeleid in de Schipholregio vorm is gegeven. Het vestigingsbeleid bepaalt welke bedrijven zich in de Schipholregio mogen vestigen. Belangrijkste aanpassing ten opzichte van het vorige convenant is dat de handhaving van het vestigingsbeleid wordt geborgd in de visie en de ontwikkelingstrategie voor de Schipholregio en niet meer via bestemmingsplannen.
2. In te stemmen met het ondertekenen van het Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio namens de gemeente Amsterdam door de wethouders Van der Burg en Van Poelgeest.

Bestuurlijke achtergrond

Het Bestuursforum Schiphol (BFS) heeft een nieuw selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio opgesteld. Het Bestuursforum Schiphol is een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, met de Schiphol Groep als 'gekwalificeerd adviseur'. De samenwerking in het Bestuursforum is gericht op het maximaliseren van de economische spin off van de luchthaven ten behoeve van de welvaart in de Schiphol regio en de Metropoolregio Amsterdam. In dat kader stelt zij het selectief vestigingsbeleid op voor de Schipholregio. Het nieuwe selectief vestigingsbeleid moet in december 2011 worden ondertekend in het BFS. Ter voorbereiding daarop wordt het convenant door de BFS-partijen ter besluitvorming aan het bestuur voorgelegd.

Vanaf de oprichting van het Bestuursforum Schiphol in 1986 is selectiviteit in het vestigingsbeleid rond Schiphol een kernelement geweest in de samenwerking. In 2008 heeft het BFS besloten een commissie onder voorzitterschap van de heer Meijdam in te stellen om te kijken naar alternatieven voor het selectief vestigingsbeleid. Belangrijkste reden was dat het vestigingsbeleid onvoldoende inspeelde op de dynamiek en kansen in de markt.

De commissie Meijdam heeft in haar advies aangegeven dat het kwalitatief aanbod van locaties beter zou moeten aansluiten op de behoeften en wensen van de markt (ontwikkelingsplanologische invalshoek). Ook heeft de commissie voorgesteld het vestigingsbeleid op een andere manier te handhaven (handhavingsplanologische invalshoek). Centraal daarin staat een afwegingskader dat bestaat uit globale criteria. Deze globale criteria zijn naderhand door onafhankelijke juristen als niet houdbaar beoordeeld. Door de negatieve juridische adviezen lag er een keuze bij het BFS om het vestigingsbeleid vergaand te juridiseren of in geest van de commissie Meijdam

een oplossing te vinden. Het BFS heeft voor het laatste gekozen. Het resultaat is het voorliggende Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio.

Voor een uitgebreidere toelichting op de bestuurlijke achtergrond wordt verwezen naar de bijgevoegde Toelichting op Convenant Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio.

Onderbouwing besluit

Het voorliggende convenant beschrijft het nieuwe selectief vestigingsbeleid voor de Schipholregio. Het nieuwe selectief vestigingsbeleid heeft betrekking op bijvoorbeeld Zuidas, maar ook gebieden van SADC in Osdorp. Aanleiding voor een aanpassing van het vestigingsbeleid in de Schipholregio was dat de partijen van het Bestuursforum met het vigerende selectief vestigingsbeleid onvoldoende in staat waren in te spelen op de veranderende marktomstandigheden. Ook bleek dat de 'juiste functie op de juiste plek' in de praktijk niet zozeer bepaald werd door de strikte regels in een bestemmingsplan. Meer bepalend bleek de vierkante meter prijs. Anders gezegd, bedrijven betalen niet de 'hoofdprijs' nabij de luchthaven als dat niet nodig is.

Belangrijkste aanpassing van het beleid betreft de borging van het selectief vestigingsbeleid in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) 2009-2030 en de ontwikkelingsstrategie van de REVS. Daarmee legt het voorliggende convenant de nadruk op de ontwikkelingsplanologische invalshoek; inzetten op kwalitatief hoogwaardig aanbod dat aansluit bij de markt. De handhavingsplanologische invalshoek wordt anders ingericht; borging van selectiviteit in de visie en de ontwikkelingsstrategie van de Schipholregio en niet via regels in bestemmingsplannen. Het dichttimmeren van het selectief vestigingsbeleid vanuit een handhavingsplanologische invalshoek (en dus borging in bestemmingsplannen) zou leiden tot een vergaande juridisering die ongewenst is. Daarnaast wordt er getwijfeld of de criteria juridisch 'waterdicht' geformuleerd kunnen worden.

Gezien de vragen rond effectiviteit van de handhaving van het selectief vestigingsbeleid rond Schiphol, twijfel over de mogelijkheden om het vestigingsbeleid juridisch 'waterdicht' te maken en de wens om beter in te spelen op de wensen en behoeften van bedrijvigheid met een 'internationale oriëntatie' is in het convenant gekozen voor 'zachte handhaving'. Naast borging van het beleid via visie en strategie van de Schipholregio, vindt er jaarlijks een evaluatie plaats die kijkt naar welke functie op welke plek terecht is gekomen en waarom. De globale criteria van de commissie Meijdam, aangevuld met de criteria 'wens van het bedrijf' en 'passend bij de beleidsambitie van de REVS', zijn handvaten voor de beoordeling of functies zich terecht binnen de Schipholregio hebben gevestigd.

Uiteraard brengt deze invulling van het selectief vestigingsbeleid strikt genomen risico's met zich mee. Zeker in tijden van economische crisis is het denkbaar dat partijen opportunistisch gaan handelen. Maar in praktijk lijkt dat risico niet groter dan onder het vigerende vestigingsbeleid. Ook onder het vigerende beleid waren er discussies over de vestiging van bedrijven (bijvoorbeeld de vestiging van Microsoft op Schiphol). Ondanks dit soort discussies is er geen reden om andere BFS-partijen niet te vertrouwen bij de uitvoering van het beleid.

Van belang is dat dit nieuwe selectief vestigingsbeleid flexibiliteit creëert om beter in te kunnen spelen op marktontwikkelingen in de Schipholregio en de MRA. Parallel aan het convenant wordt er vanuit het BFS gewerkt aan het opstellen van een ontwikkelingsstrategie. De ontwikkelingsstrategie wordt uitgewerkt op basis van de REVS. Het is de bedoeling dat de ontwikkelingsstrategie eind 2011 gereed is.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio is inhoudelijk afgestemd met de juridische zaken van dRO, met OGA en de Zuidas. Verder heeft er qua proces een afstemming plaatsgevonden met EZ/Schipholaangelegenheden. Allen akkoord.

Buiten de gemeente

Het convenant en de toelichting zijn tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company. Verder is er op twee momenten extern juridisch advies ingewonnen.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

n.v.t.

Behandeling in raadscommissie

n.v.t.

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

	Financiële paragraaf		
Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€

Toelichting

n.v.t.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in besluitenlijst

Buiten de gemeente

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio 2011;
2. Toelichting op convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio;

Ter inzage gelegd

n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Dienst Ruimtelijke Ordening, n, telefoon e-mail
@dro.amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam
Burgemeester en Wethouders
Voordracht voor de collegevergadering van 6 december 2011

B&W

Besluit college van burgemeester en wethouders

Akkoord

13

INTENTIEVERKLARING

**van het Bestuursforum Schiphol en Schiphol Group,
voor de doorstart van het gemeenschappelijke ontwikkelingsbedrijf
Schiphol Area Development Company**

Ondergetekenden:

1. de **Gemeente Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezer zake vertegenwoordigd door de wethouders de heer M. van Poelgeest en de heer mr. dr. L.F. Asscher;

2. de **Gemeente Haarlemmermeer**, gevestigd te Hoofddorp, op grond van artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door de heren wethouders mr. A.Th.H. van Dijk en J.J. Nobel;

3. de **Provincie Noord-Holland**, gevestigd te Haarlem, te dezer zake vertegenwoordigd door de heer A.M.C.A. Hooijmaijers, gedeputeerde;

4. de naamloze vennootschap **Luchthaven Schiphol**, zetelende te Schiphol, te dezer zake vertegenwoordigd door de heer prof. drs. G.J. Cerfontaine, president-directeur;

Hierna te noemen: Partijen

In aanmerking nemende:

a) dat de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de NV Luchthaven Schiphol in een op 7 april 1987 ondertekend convenant een samenwerkingsverband zijn aangegaan met als doel om door een krachtige en gecoördineerde aanpak te komen tot optimale benutting van de kansen op economische groei die de aanwezigheid van de luchthaven in de luchthavenregio genereert, genoemd **Bestuursforum Schiphol;**

b) dat door Partijen, tezamen met de Nationale Investeringsbank NV, bij akte van 1 juli 1987 de naamloze vennootschap **Schiphol Area Development Company** (hierna te noemen SADC) is opgericht, bedoeld als het gemeenschappelijke ontwikkelingsbedrijf ter uitvoering van de beleidsdoelstellingen van het Bestuursforum Schiphol, en opererend binnen

de kaders gesteld door het Bestuursforum Schiphol;

c) dat door Partijen op 2 juli 1987 een overeenkomst is gesloten, die de relatie tussen Bestuursforum Schiphol en SADC vastlegt, genoemd de **Brugovereenkomst**;

d) dat door Partijen op 20 december 2001 een **Intentieverklaring** is overeengekomen, waarin de uitgangspunten zijn vastgelegd voor het actualiseren van de samenwerkingsvorm, vooral gericht op herstructurering van SADC;

e) dat, ten gevolge van bovengenoemde Intentieverklaring, Partijen op 21 december 2005 de ***Samenwerkingsovereenkomst*** *inzake de verkoop en ontwikkeling van gronden in de Amsterdam Airport Area*, ook wel genoemd "SADC-II", hebben ondertekend;

f) dat door Partijen op 8 december 2005 een **Intentieverklaring** is overeengekomen tot herstructurering van het Bestuursforum Schiphol en Bestuurlijke Regie Schiphol, waarin partijen onder meer afspreken het Bestuursforum en Bestuurlijke Regie Schiphol-klein samen te voegen tot een nieuw samenwerkingsverband, waarin de publieke partijen provincie Noord-Holland en gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam zitting hebben, en waarin de NV Luchthaven Schiphol deelneemt als gekwalificeerd adviseur, en SADC als toehoorder;

g) dat, in navolging van de intentieverklaring van 2005, het Bestuursforum Schiphol in 2007 opdracht heeft gegeven aan ECORYS om de toekomstperspectieven van SADC te onderzoeken, resulterend in de rapportage "**Toekomstvisie SADC**", waarin onder meer:

- wordt geconcludeerd dat om de doelstellingen van het Bestuursforum te realiseren, het een noodzakelijke voorwaarde is dat SADC in staat gesteld wordt een majeure portefeuille van relevante grondposities op te bouwen met een evenwichtige verdeling over "warme, lauwe en koude gronden",
- wordt aanbevolen het werkingsgebied te vergroten, en
- ter overweging wordt gegeven het samenwerkingsverband uit te breiden met een of meer nieuwe partners, zoals Almere, Flevoland en Lelystad;

h) dat de SADC, gevolg gevend aan de wens van het Bestuursforum Schiphol om snel inzicht te verkrijgen in de bedrijfsmatige consequenties van de Toekomstvisie voor SADC, in 2007 een **Ondernemingsplan** heeft

opgesteld, waarin onder meer een beeld wordt geschetst van de gewenste opbouw van grondposities. Met het Ondernemingsplan geeft SADC aan hoe zij haar rol in de toekomst kan blijven uitoefenen. Daarvoor is het noodzakelijk om:

- het aanbod naar gevarieerde werklocaties te verdiepen;
- rollen en coalities in het gebiedsontwikkelingsproces te verbreden;
- het schaalniveau naar de Noordvleugel te vergroten;

en overwegende:

i) dat Partijen het onverminderd van belang achten dat er een gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf bestaat om de kansen op economische groei die de aanwezigheid van mainport Schiphol in de regio genereert, optimaal te benutten, en optimaal regie te houden over de locatieontwikkeling voor internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde bedrijven door middel van integrale gebiedsontwikkeling met in achtneming van de wens van behoud en versterking van het leefklimaat;

j) dat SADC in de huidige omstandigheden onvoldoende mogelijkheden heeft om de gewenste doelen te bereiken, en onvoldoende perspectief heeft op duurzaam rendement uit de onderneming;

k) dat Partijen conform het geconcludeerde in de rapportage "Toekomstvisie SADC" van mening zijn dat het kunnen beschikken over relevante en significante grondposities een cruciale voorwaarde is voor een gezonde en duurzame operatie van het gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf, dat hiermee optimaal in staat is om de gestelde doelen van Partijen te verwezenlijken;

l) dat Partijen het daarnaast van belang achten dat er een gemeenschappelijke en actuele visie bestaat op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio, dat fungeert als belangrijkste beleidskader voor gebiedsontwikkelingstaken van SADC;

verklaren het volgende te zijn overeengekomen:

1. Doel van de intentieverklaring

Het doel van deze intentieverklaring is het schriftelijk vastleggen van de uitgangspunten die Partijen zijn overeengekomen om vorm te geven aan de nieuwe koers ("doorstart") van de SADC.

2. Doorstart SADC

2.1. Partijen spreken de intentie uit om de doorstart van de huidige SADC tot een nieuwe SADC organisatie te ondersteunen.

2.2. De nieuwe SADC richt zich met name op de volgende hoofdtaken:

- Integrale gebiedsontwikkeling ten behoeve van internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde bedrijven
- Specifieke marketing voor internationaal opererende, luchthavengeoriënteerde locaties
- Algemene marketing en promotie in het buitenland voor de Schipholregio
- Coördinatie van acquisitieactiviteiten voor de Schipholregio
- Duurzaam beheer van de werklocaties

2.3 De nieuwe SADC is verantwoordelijk voor de integrale gebiedsontwikkeling. Dat wil zeggen dat Partijen de integrale gebiedsontwikkeling voor de gebieden die daartoe benoemd zijn binnen de kaders zoals verwoord in artikel 5.2 overdragen aan SADC. SADC heeft geen rol als opstalontwikkelaar. Partijen zijn vrij om zelf, dan wel met derden de opstalontwikkeling voor rekening te nemen.

2.4 De nieuwe SADC krijgt de mogelijkheid om op termijn het aanbod van werklocaties te verdiepen, haar activiteiten te verbreden, en het werkingsgebied te vergroten, teneinde de gewenste doelen te bereiken, een evenwichtige grondportefeuille te kunnen opbouwen, en voldoende perspectief te hebben op rendement uit de onderneming. Dit geschiedt onder de voorwaarden zoals opgenomen onder de artikelen 2.5 tot en met 2.8.

2.5 Voor het werkingsgebied en de opbouw van de grondportefeuille blijft het principe van luchthavenbinding de leidende invalshoek.

2.6 Voor het werkingsgebied en de opbouw van de grondportefeuille wordt uitgegaan van de te actualiseren ruimtelijk economische visie.

2.7 De grondverwervingstrategie van de nieuwe SADC zal gericht zijn op het verwerven van een portefeuille van relevante en significante grondposities, met een evenwichtige verdeling over "warme, lauwe en koude gronden" in het werkingsgebied.

2.8 Uitbreiding van het werkingsgebied en eventuele uitbreiding met de kring van partners vindt eerst plaats wanneer het proces van de

doorstart voortvarend tot uitvoering is gekomen inclusief de opbouw van grondposities in het huidige werkingsgebied, waarbij het proces uitzicht biedt op concrete resultaten binnen afzienbare termijn.

3. Ruimtelijk Economische Visie

3.1 Partijen komen overeen om de huidige Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio, welke dateert van 2002, te actualiseren.

3.2 De visie is mede bedoeld om SADC een richtinggevend kader te geven waarbinnen de nieuwe activiteiten kunnen worden ontplooid en zal een uitvoeringsgericht karakter hebben.

3.3 De visie beoogt een zo integraal mogelijk beeld van de feitelijke en de te verwachten ruimtelijke ontwikkeling en van de daaruit voortvloeiende economische potenties. De visie zal tenminste ook richtinggevende uitspraken doen op de volgende thema's:

- Noordwestgebied en airportcorridor
- Bereikbaarheid en mobiliteit
- Luchthavengebondenheid en product markt combinaties
- Duurzaamheid

3.4 De visie vormt het kader op grond waarvan een verwervingstrategie voor de opbouw van grondposities door de SADC kan worden vervolmaakt.

4. Opbouw grondposities

4.1 Partijen zullen de ambities om relevante en significante grondposities te verkrijgen bij aanvang van de nieuwe SADC concreet ondersteunen ofwel door de inbreng van relevante gronden, ofwel door de inbreng van kapitaal in de nieuwe SADC.

4.2 De inbreng van gronden door Partijen in SADC kan plaatsvinden door middel van overdracht van het juridisch eigendom, of door uitgifte in erfpacht, dan wel het economisch eigendom.

4.3 Het uitbouwen van relevante en significante grondposities van de nieuwe SADC in vorm van grondinbreng of kapitaalinbreng, vindt in principe plaats door uitbreiding van het kapitaalbelang van Partijen in SADC, waarbij er gestreefd wordt de aandelenverhouding naar pariteit te verdelen.

4.4 Het uitbreiden dan wel verminderen van het aandelenbelang van Partijen in SADC zal geschieden aan de hand van de – nader te bepalen – reële waarde van de aandelen.

4.5 Partijen gaan in principe akkoord met de volgende indicatieve lijst van locaties, die mogelijk geheel of gedeeltelijk ingebracht kunnen worden in de nieuwe SADC:

Partij	*Indicatieve locaties*
Amsterdam	Airport Business Park Osdorp, deelgebied 3
	Oude Haagsewegzone
	RID gebied
	Atlaspark
Haarlemmermeer	De President
	Beukenhorst Zuid
	Beukenhorst Oost-Oost
	A4 zone West
Schiphol	Schiphol Logistics Park Westlob
	A4 zone West
	Badhoevedorp Zuid
	Elzenhof
Noord-Holland	Polanenpark

4.6 De uiteindelijke keuze voor de in te brengen gronden wordt door de afzonderlijke partijen bepaald – dat wil zeggen bepaald door de partijen of combinatie van partijen die zeggenschap over betreffende locatie hebben – mede op basis van nader onderzoek door een onafhankelijke partij. In dit onderzoek wordt de reële marktwaarde van de gronden in beeld gebracht, alsmede de spelregels van de inbreng van gronden.

5. Governance

5.1 Partijen gaan uit van het sturingsmodel waarbij het Bestuursforum Schiphol de ruimtelijke kaders stelt, en waarbij het toezicht op de bedrijfsvoering van de nieuwe SADC uitgeoefend wordt door de Raad van Commissarissen.

5.2 De Partijen verstaan onder de ruimtelijke kaders:

- De strategische visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio (de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio);

- Een ontwikkelingsstrategie waarin op hoofdlijnen de fasering en segmentering van de te ontwikkelen locaties worden vastgelegd, en waarvan de voortgang jaarlijks middels een monitorrapportage wordt gecontroleerd;
- Het selectieve vestigingsbeleid.

5.3 De vormgeving en werkwijze van het kaderstellende Bestuursforum Schiphol gaat conform de intentieverklaring van 8 december 2005 uit van transparantie, heldere verdeling van verantwoordelijkheden en open communicatie.

6. Slotbepalingen

6.1 Deze intentieverklaring laat onverlet de op dit moment bestaande (pre-)contractuele verplichtingen jegens derden en de vrijheid van partijen om ten aanzien van de daarin genoemde locaties verplichtingen jegens derden aan te gaan.

6.2 De looptijd van deze intentieverklaring eindigt op 31 december 2008.

Aldus overeengekomen te Haarlem,
Op XX februari 2008,

Gemeente Amsterdam,
M. van Poelgeest

Gemeente Amsterdam,
mr. dr. L.F. Asscher

Gemeente Haarlemmermeer,
mr. A.Th.H. van Dijk

Gemeente Haarlemmermeer,
J.J. Nobel

Provincie Noord-Holland,
A.M.C.A. Hooijmaijers

NV Luchthaven Schiphol,
prof.drs. G.J. Cerfontaine

14 3

Gemeente Amsterdam

Notitie Schiphol
Oktober 2009

Inhoud:

A. Strategisch en publiek belang van Schiphol voor Amsterdam (Schiphol binnen de metropolitane strategie van Amsterdam)

1) Amsterdam Topstad en de verbinding met de rest van de wereld, of: hoe de Metropolitane strategie van de regio en het bestemmingen netwerk van Schiphol elkaar blijvend versterken — Pagina 3

2) Strategische doelen — Pagina 8

B. Rol van de wethouder luchthavenaangelegenheden in het dossier

1) Schiphol als deelneming — Pagina 9

2) Schiphol als onderdeel van de metropolitane strategie Internatonaal vestigingsklimaat — Pagina 10

3) Schiphol als buur: — Pagina 10
-Aldersconvenanten
-CROS

4) Toekomst van Schiphol: — Pagina 11
-Nieuw normen en handhavingsysteem

Bijlage: Hup and spoke systeem — Pagina 12

A. Strategisch en publiek belang van Schiphol voor Amsterdam
(Schiphol binnen de metropolitane strategie van Amsterdam)

1. Amsterdam Topstad en de verbinding met de rest van de wereld, of: hoe de Metropolitane strategie van de regio en het bestemmingen netwerk van Schiphol elkaar blijvend versterken;

1.1. Metropoolregio Amsterdam
De gemeenten in de regio werken steeds nauwer samen in de Metropoolregio Amsterdam. Op het Noordvleugelniveau is het inzicht ontstaan dat gemeenten niet onderling in concurrentie zijn, maar dat er sprake is van mondiale concurrentie tussen de zogenaamde 'global city regions'. De Metropoolregio Amsterdam neemt mondiaal een positie in als subtopper. Specifieke onderscheidende kwaliteiten van
onze regio zijn:

- Leefbaarheid (een metropool op menselijke maat, veel historie en cultuur en diversiteit);
- Excellent netwerk van internationale verbindingen (Schiphol en Skyteam);
- Voldoende ruimte beschikbaar voor bedrijvigheid;
- Eigen zeehaven, en mainport Rotterdam is nabij.

Mede dankzij deze factoren heeft zich een aantal sterke internationale clusters ontwikkeld in de regio, zoals logistiek & distributie, ICT en hotels, toerisme & leisure, en congresactiviteiten. Ook de creatieve industrie en nieuwe media ontwikkelen zich sterk. De nog steeds stevige positie van financiële diensten behoeft aandacht. Daarnaast loopt de Amsterdamse regio sterk achter op de haar omringende concurrerende metropolitane regio's zoals bv. Frankfurt, op het gebied van openbaar vervoer infrastructuur. Om het gewenste kwaliteitsniveau en dekkingsgraad van openbaar vervoer te bereiken moet eerder gedacht worden aan een systeemsprong dan aan het oplossen van locale knelpunten dmv. aanvullingen op het bestaande net.

1.2. Van mainport naar metropolitaan
Vanaf de jaren tachtig gold voor Schiphol een mainportstrategie. De kern van deze strategie is de focus op de ontwikkeling van de luchtvaart en het netwerk van verbindingen. Schiphol werd in deze strategie vooral beschouwd als verkeer- en vervoersknooppunt, min of meer los van zijn omgeving.

De Ruimtelijk Economische Visie op de Schipholregio van 2001 markeerde al een omslag in denken. Het gaat niet meer alleen over het luchthavencomplex, maar breder over de luchthavengebonden bedrijvigheid, en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Schipholregio. De uitwerking van deze strategie krijgt vooral vorm in de reservering van veel ruimte voor luchthavengebonden bedrijvigheid, globale profilering van bedrijfslocaties en het opstellen van een prioritering in de ontwikkeling van nieuwe locaties.

In de nieuwe Ruimtelijk Economische Visie 2009 worden de mainportstrategie met de metropolitane strategie met elkaar gecombineerd. Het doel wordt een grotere samenhang in de metropoolregio Amsterdam, om de voordelen van schaal en diversiteit beter te benutten. Centraal staat de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en haar grootstedelijke omgeving. Naast de kwaliteit van de luchthaven en het netwerk, gaat het ook om een hoogwaardige omgeving, met goed bereikbare, gedifferentieerde vestigingsmilieus. De strategie richt zich sterker op inbedding van Schiphol en directe omgeving in de metropoolregio Amsterdam, zodat optimaal geprofiteerd kan worden van de economische potenties van de combinatie luchthaven en stad.

1.3. Kansen voor de Schipholregio

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 gaat uit van de volgende richtinggevende concepten die kansen bieden (maar ook bedreigingen kunnen opleveren):

(1) Innovatie
De Metropoolregio Amsterdam moet innoveren om te kunnen blijven concurreren. Sociaal (het scheppen van bijzondere stedelijke woonmilieus) en economisch. De groei van de luchthavengerelateerde bedrijvigheid draagt bij aan de innovatie op het gebied van logistiek, dienstverlening, en internationale handel.

(2) Duurzaamheid
Transitie naar een duurzame economie is onvermijdelijk vanwege de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en vanwege klimaatveranderingen. Duurzaamheid wordt een belangrijke concurrentiefactor tussen metropoolregio's. Hierbij kan gedacht worden aan projecten als ACT en de ecobarrier.

(3) Policentrisch netwerk
De Metropoolregio Amsterdam ontwikkelt zich als netwerkregio met Amsterdam als kernstad. De diverse kernen van de regio moeten ook onderling beter worden verbonden om de agglomeratievoordelen van schaal en diversiteit te benutten.

(4) Transformatie
Bundeling en concentratie van verstedelijking noodzaken tot modernisering en transformatie van binnenstedelijke gebieden. De ontwikkeling van nieuwe, gemengde werklocaties kan hand in hand gaan met transformatie van aangrenzende stadsdelen en herontwikkeling van bestaande werklocaties.

(5) Vervlechting
Bij vervlechting gaat het om de ruimtelijke en maatschappelijke inbedding van Schiphol en zijn economisch complex in de omgeving, de airport corridor met de lobbenstad, en vervlechting van wonen, werken en voorzieningen. Integrale gebiedsontwikkeling versterkt de kansen om meer samenhang te verkrijgen.

(6) Selectiviteit
In het samenspel tussen markt en overheid moet de juiste bedrijvigheid op de juiste plek terecht komen. De overheid moet in samenwerking met marktpartijen, anticiperend op vraagontwikkeling, tijdig geschikte en gevarieerde vestigingsmilieus aanbieden.

1.4. Schiphol in de metropoolregio

Het doel van de metropoolregio is derhalve om door het op een hoog niveau brengen van de kennisinfrastructuur, diversiteit en de internationale bereikbaarheid de internationale concurrentiepositie, de werkgelegenheid, het welzijn en de leefbaarheid in de metropoolregio hoog te houden en waar mogelijk te versterken. Hoewel ook andere elementen zoals het aanbieden van een kwalitatief aantrekkelijk en gevarieerd woonmilieu, een liberaal visumbeleid voor het aantrekken van studenten en andere kenniswerkers hier een rol in speelt is de luchthaven zeer belangrijk voor een voorspoedige ontwikkeling van de regio.

Wereldwijde, frequente rechtstreekse verbindingen vormen daarom voor internationaal georiënteerde metropolitane gebieden een cruciale vestigingsfactor. Luchtvaartmaatschappijen en hun netwerken in combinatie met hun thuisbasis als knooppunt spelen hierbij een centrale rol. De concurrentie in Europa speelt zich af tussen regio's of metropolitane systemen. Welke regio heeft de beste faciliteiten en het beste internationale bereikbaarheidsprofiel en gekoppeld

daaraan de meest interessante clusters van elkaar versterkende activiteiten, mensen en bedrijven?

In de AMA zijn meer dan 1600 internationale bedrijven. Deze bedrijven zijn goed voor 15 % van de directe arbeidsplaatsen en voor nog eens 15 % van de indirecte arbeidsplaatsen. Dit betekent dat 30 % van de regionale werkgelegenheid gekoppeld is aan internationale bedrijven. Uit interviews en onderzoek van en met het hier gevestigde internationale bedrijfsleven blijkt dat het bestemmingen netwerk van Schiphol, zowel Europees als intercontinentaal, vaak de belangrijkste of in ieder geval in de top 3 stond van de overwegingen om zich juist hier te vestigen. De tijd die bedrijven besparen door heel dicht op de luchthaven te zitten is cruciaal in de bedrijfsvoering (denk aan verhuizing AKZO van Arnhem naar Zuidas, Philips van Eindhoven naar Amsterdam).

De Amsterdam area, Noordvleugel en Randstad vormen tezamen de regio die door het knooppunt Schiphol bedient wordt wat betreft de internationale bereikbaarheid. Dit knooppunt wordt ingevuld door het netwerk van Skyteam (Air-France-KLM en partners) aangevuld met andere netwerkmaatschappijen van de grote allianties en Point to Point verkeer van met name Easy Jet en diverse buitenlandse charters. Hoewel het klantenpotentieel (catchment area) rond de luchthaven Schiphol in verhouding tot andere grote luchthavens beperkt is, kan Schiphol op dit moment ca. 265 bestemmingen in een grote frequentie aanbieden.

De ambitie van Amsterdam om zich te profileren als een onderscheidend vestigingsmilieu voor innovatieve en creatieve activiteiten naast de al bekende en meer traditionele economische sectoren vraagt om directe en frequente verbindingen met andere hotspots in de wereld. Het uitgebreide bestemmingennetwerk dat op 10 autominuten van de Zuidas en onder handbereik van de Amsterdamse regio ligt maakt het voor het internationale bedrijfsleven aantrekkelijk om zich juist *hier* te vestigen.

Conclusie: Het bestemmingennetwerk van Schiphol is van groot belang voor de internationale bereikbaarheid van de regio en haar concurrentiepositie in de mondiale economie.

Aandachtspunten bij het bestendigen van het netwerk

Voor een netwerk/ carrier is het moeilijk om onderdelen van het netwerk "weg te snijden" zonder het totaal product ernstig te schaden. Het niet netwerk gerelateerde verkeer (charters en ander Point to Point verkeer) is echter footloose en verdwijnt makkelijk van Schiphol naar luchthavens in ons omringende landen Een trend die het afgelopen jaar zichtbaar was na de invoering van de inmiddels afgeschafte vliegbelasting (tot en met december 2008 was er een daling van het point to point of O/D verkeer van 3,6 % tegen een groei van het netwerkverkeer van 3 % in diezelfde periode terwijl het aantal vakantieboekingen een significante verschuiving liet zien naar de Duitse luchthavens net over de grens . Deze verschuiving laat zien dat kosten (en dus de tax) een belangrijke invloed hebben op het reisgedrag waarbij niet netwerkcarriers makkelijker wegtrekken dan netwerkverkeer dat immers niet zomaar op kan stappen omdat het onderdeel uitmaakt van een groter systeem)

Het bestendigen van een luchthaven met een uitgebreid bestemmingennetwerk is niet iets vanzelfsprekends.

Allereerst is het de keuze van een luchtvaartmaatschappij of alliantie waar zij haar strategische uitvalsbasis of *hub* wil vestigen: de luchthaven is in feite slechts "een busstation" en kan niets afdwingen doch kan slechts zo goed mogelijk faciliteren. Sky Team, de alliantie waar KLM deel van uitmaakt, neemt vooralsnog als uitgangspunt een multihubsysteem met Amsterdam en Parijs als thuisbasis. Dit systeem biedt perspectief voor Schiphol om ook in de toekomst haar positie als één van de belangrijkste knooppunten van Europa te behouden en te versterken. De recente samenwerking die Schiphol is aangegaan met Aeroports de Paris en het wederzijdse commitment (aandelen aankoop) heeft vorm gekregen in het project "Hublink" (voormalig

Hermes) dat zich gaat toeleggen op een verdere verbetering en samenwerking tussen de twee belangrijkste hubs van Skyteam (Air France/KLM en partners).

Net als andere netwerkluchthavens moet Schiphol haar best doen om passagiers vanuit alle richtingen naar zich toe te trekken om voldoende vervoersstromen te genereren die frequente intercontinentale verbindingen rendabel houden. Op Schiphol maakt dit transferverkeer ongeveer 42 % uit van het totale verkeer , op Frankfurt is het aandeel 53 % en op Heathrow en Parijs gaat het om 34 %. Overigens zijn deze vervoerstromen ook de belangrijkste reden dat Schiphol dagelijks zoveel Europese bestemmingen kan aanvliegen. In de huidige krimpende mark is het van groot belang dat Schiphol steeds iets beter presteert dan haar concurrenten. Kwaliteit van de overstap en de hoogte van de kosten ("visit costs") zijn nog belangrijker geworden dan voorheen. Het one terminal concept van Schiphol is wel een positief onderscheidende factor voor veel transfer passagiers die op Schiphol een veel efficiënter en transparanter overstapproduct ervaren dan op Charles de Gaulle, dat wel een grotere natuurlijke thuismarkt (catchment area) heeft.

De huidige knooppunt functie van de Europese hub luchthavens staat ook onder druk door de opkomst van andere goed gepositioneerde hubs buiten Europa zoals Dubai. De mogelijkheden lijken hier onbegrensd door minder regelgeving en het ontbreken van een level playing field in vergelijking met Europa. Gezien het andere niveau van regelgeving en kosten zou de opkomst van Dubai kunnen leiden tot hub bypassing.

Als het hub and spoke verkeer op Schiphol geen stand houdt zal het netwerk vervallen. De beschikbare wettelijke mileuruimte zal dan grotendeels worden ingevuld door low cost en leisure (charter maatschappijen).Deze maatschappijen hebben geen intercontinentaal netwerk en vliegen met name intra europees. Buiten Europa worden dan voornamelijk exotische vakantie bestemmingen aangevlogen. Bedrijven en hoofdkantoren die frequente verbindingen nodig hebben met economische centra buiten Europa zullen zich vestigen in de buurt van andere grote luchthavens zoals Frankfurt en Parijs.

Op dit moment zijn er twee lange termijn ontwikkelingen waarneembaar in de luchtvaart (los van de crisis): de ene ontwikkeling is opkomst van grotere toestellen zoals de Airbus 380 , de andere de opkomst van kleinere efficiënte toestellen die hoewel klein, toch long range kunnen vliegen (bv. Amsterdam- Sydney zonder tussen stop) zoals de Boeing 787 (Dreamliner) en Airbus A 350. De verwachting is dat beide ontwikkelingen zich naast elkaar zullen doorzetten.

Wat betekent dat voor Amsterdam?

De echt grote toestellen zoals de Airbus A 380 zullen Amsterdam niet aandoen, domweg omdat er te weinig passagiersaanbod voor is. Schiphol zal haar infrastructuur dan (pieren/hangars etc) ook niet geschikt maken om deze toestellen te kunnen ontvangen.
Recent publiceerde het Financiële Dagblad cijfers waaruit blijkt dat Schiphol ook nu al niet meedoet met de "echt grote jongens" als het zuiver om passagiersaantallen gaat. Dit betekent een concurrentie nadeel voor Schiphol maar er zit ook een andere kant aan.
Zoals gezegd is het aandeel transfer op dit moment (cijfers 2008) op Schiphol 42 %, op Frankfurt 53 % en op Parijs en Londen ca 34 %. Met de komst van de A 380 zal het aandeel transfer op Frankfurt, Londen en Parijs moeten toenemen, ook deze luchthavens hebben nl. een groter aandeel passagiers nodig dan aanwezig in het catchment area (gebied waaruit de lokale passagiers komen) om de toestellen te vullen. Dit zal leiden tot nog massalere luchthavens met veel congestie en intern transport tussen verschillende terminals. En dat zou weer gunstig kunnen zijn voor het transferproduct op Schiphol met haar *one terminal concept* en overzichtelijkheid
met andere woorden: haar kwaliteit.

Kwaliteit en behoud van netwerkstructuur op Schiphol is dan ook de kern van de selectieve groei strategie die na de eerdere introductie door Amsterdam nu door de Alderstafel is overgenomen.

De opkomst van kleinere long haul toestellen (na 2016) zoals de Dreamliner en Airbus A 350 is ook zeer interessant voor Amsterdam. Deze toestellen maken het mogelijk om "dunnere lijnen" met minder transfer te vliegen en genereren dus meer point to point verkeer.

Ook de HSL richting Parijs en Brussel/Londen speelt een rol in dit spel, passagiers vanuit Brussel/Antwerpen komen ineens "dichtbij "Schiphol te zitten. Deels kan de HSL als substitutie dienen voor verkeer tussen Parijs en Amsterdam, deels zal de HSL passagiers aanvoeren die gebruik willen maken van het netwerk.

Schiphol ambieert nadrukkelijk niet om een mega hub te worden, maar wel om dmv. een selectieve groei voldoende kritische massa te houden om het bestemmingen netwerk in stand te houden. De omvang van het netwerk dat passend is voor de ambitie van onze regio is geen statisch gegeven. Het netwerk en haar bestemmingen bewegen mee met de vraag vanuit de markt. De Amsterdam Metropolitan Area zal verbonden willen zijn met andere hot spots en economisch relevante regio's in de wereld. Dat betekent dat het netwerk zich mogelijk meer zal richten op bv China en minder op de VS. Er zullen dus bestemmingen bijkomen en afvallen.

Conclusie:

De komende 25 jaar zal er een tweeledige ontwikkeling zijn waarbij het hub and spoke concept (voor een uitleg zie de bijlage) nog steeds een grote rol zal spelen. Daarnaast zal er een toename zijn van het directe point to point of herkomst bestemmingen verkeer . Om Schiphol meer dan overstapluchthaven te laten zijn zal de Amsterdamse Metropolitan Area iets te bieden moeten hebben dat reizigers verleidt tot het uitstappen en bezoeken van Amsterdam. Daarnaast zal Schiphol de hub levensvatbaar moeten houden door een kwaliteitsproduct te leveren op het gebied van kwaliteit, duurzaamheid en dienstverlening tegen een concurrerend tarief. HSL lijnen naar Parijs en richting Duitsland zijn een goede aanvulling en deels substitutie voor het multi modale netwerk van Schiphol en dus op de international bereikbaarheid van Amsterdam. Nieuwe methodieken om reizigers richting Amsterdam te krijgen moeten een versterking van het herkomst-bestemmingen (O/D) verkeer opleveren die een steviger verankering en bestaansrecht van Schiphol in de regio oplevert.

1.5. Selectieve groei, Alders en duurzaamheid

De gemeente Amsterdam zag in 2002 het moment naderen dat het niet mogelijk en of wenselijk zou zijn om alle groei die de luchtvaart claimde te accommoderen op de luchthaven Schiphol. Dit leidde tot een onderzoek naar een mogelijke selectieve groei van de luchtvaart. De Stichting Economisch Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam werd gevraagd om inzichtelijk te maken welke segmenten van het luchtverkeer de meeste toegevoegde waarde hebben voor Amsterdam en hoe je deze selectieve groei het beste zou kunnen verwezenlijken. Bij het uitkomen van dit rapport destijds werd dit Amsterdamse idee nog niet breed geaccepteerd. Op dit moment is selectieve groei juist de belangrijkste uitkomst van het Aldersadvies en kernbegrip van de Luchtvaartnota die op 16 april 2009 door het Kabinet is vastgesteld.

In het kader van de aanpak van het klimaatvraagstuk en uitgaande van de blijvende behoefte van mensen om te reizen zal Schiphol een trendsetter moeten worden (samen met KLM /Air France die dit jaar voor de 5de de maal nr 1 zijn geworden op de Dow Jones sustainablity index van de industrie) op het gebied van terugdringen van Co2 en het verduurzamen van de luchtvaart. Deze trendsetters positie zal zich ook moeten vertalen in het aantrekken van diverse R en D ondernemingen op dit gebied. Een eerste uiting van dit beleid is de verwezenlijking van de zogenaamde Ecobarrier en de diverse test activiteiten op het gebied van duurzaamheid in de zone hier omheen

Regionale partijen en luchtvaartsector hebben in het Aldersadvies (oktober 2008) richting aangegeven voor de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2020. Hoofdpunt van het advies is dat het hub- of knooppunt gebonden verkeer geconcentreerd zou moeten worden op de locatie Schiphol.

In concreto betekent dit dat de locatie Schiphol tot 2020 kan uitgroeien als een luchthaven met maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen .Het niet-knooppunt gebonden verkeer (voornamelijk low cost en charters) zou op de regionale velden Lelystad en Eindhoven afgewikkeld kunnen worden.

Een belangrijk bestuurlijk aandachtspunt in deze ontwikkeling is hoe de vluchten te verdelen over de luchthavens Schiphol en die van Lelystad en Eindhoven in lijn met de Europese regelgeving.

2. Strategische doelen met betrekking tot Schiphol voor de regio Amsterdam

De volgende doelen vloeien voort uit een strategie die zich sterker richt op inbedding van Schiphol en directe omgeving in de metropoolregio Amsterdam. Deze strategie schept randvoorwaarden voor het optimaal benutten van de economische potenties van de combinatie luchthaven en stad.

- Intensiveren van de spin off van de relatie van de metropoolregio Amsterdam met Schiphol aan de hand van het gebruik van de zes richtinggevende concepten uit REVS 2009 te weten innovatie, duurzaamheid, polycentrisch netwerk, transformatie, vervlechting, en selectiviteit
- Selectieve groei: het voorrang geven op Schiphol van *die* segmenten verkeer die de meeste toegevoegde waarde hebben voor de regio cf. het advies van Alders en in stand houden van het bestemmingen netwerk van Schiphol door –op termijn- gebruik te maken van de diverse Nederlandse luchthaven en uitbreiding van het HSL netwerk niet allen richting Parijs maar ook richting Duitsland
- Het op niveau brengen van de openbaar vervoer infrastructuur van onze regio zodat de bestaande achterstand in vergelijking met ons omringende metropolitane regio's wordt weggewerkt. Het gaat hierbij niet om kleine verbeteringen of aanvullingen op het bestaande OV systeem maar om een substantiële inhaalslag , een systeemsprong , die de kracht van de regio overstijgt.
- Om –met name – dit laatste doel te bereiken maar ook om nieuwe concepten op het gebied van het aantrekken van meer bestemmingsverkeer richting Schiphol te entameren en uit te werken moeten partijen (rijk/regio/sector) krachten en visies bundelen teneinde de doorzettingsmacht te creëren die nodig is om echt grote stappen te zetten.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Groei binnen de contouren van het Aldersadvies hand in hand met verdere Hinderbeperking voor de omgeving.
- Trendsetter zijn op het gebied van duurzaamheid ook op het gebied van luchtvaart

Om deze strategische doelen te bereiken is de wethouder luchthavenaangelegenheden de eerst aangewezene die namens de gemeente Amsterdam in de diverse gremia zitting heeft waar deze doelen aan de orde zijn.

B. Rol van de Wethouder Luchthavenaangelegenheden (activiteiten op hoofdlijnen)

In het college is de coördinerend wethouder Luchthavenaangelegenheden de eerst aangewezene om Schiphol zaken te behartigen en namens Amsterdam naar buiten te treden (zgn. 1 loket gedachte).

Gezien de relatie met de portefeuilles DRO/OGA/Grondzaken heeft de wethouder DRO/OGA/Grondzaken naast de wethouder Luchthavenaangelegenheden zitting in het Bestuursforum Schiphol (BF) en de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS).
Uiteraard betrekt de wethouder Luchthavenaangelegenheden in voorkomende gevallen andere collegae als de materie daartoe aanleiding geeft.

1) Schiphol als deelneming

Sinds 1 april 1926 is de gemeente Amsterdam betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. Aanvankelijk was het luchtvaartterrein onderdeel van de dienst Gemeentelijke handelsinrichtingen. Op 1 januari 1950 werd de luchthaven Schiphol een zelfstandige dienst van de gemeente Amsterdam. Toen deze dienst in 1958 werd opgeheven en opging in de NV. Luchthaven Schiphol bedong Amsterdam vanwege het toen groeiend belang van de luchthaven voor de economische ontwikkeling van de stad een aantal prerogatieven die werden vastgelegd in de statuten. Bedoeling hiervan was dat Amsterdam bij majeure beslissingen altijd een invloedrijke stem zou hebben die niet zomaar opzij gezet zou kunnen worden.
Op dit moment heeft de gemeente Amsterdam 20,03 % van de aandelen in bezit. De andere aandelen zijn in het bezit van de staat (69,77%) Rotterdam (2,20 %) en na 1 december 2008 van Aeroports de Paris 8,00%. Na een politieke strijd van enkele jaren is in 2007 het beursgang plan van de NVLS on hold gezet. De nieuwe directeur van Schiphol, Jos Nijhuis heeft het beursplan inmiddels definitief aan de kant gezet.

Politiek/bestuurlijk doel:
Vorm geven aan een actief aandeelhoudersschap.
Doel van dit actief aandeelhoudersschap: invloed houden op strategische beslissingen die van invloed zijn op het infrastructurele product/behoud hub functie van Schiphol.

Middel:
Regulier bestuurlijk overleg wethouder luchthaven/Schiphol ondersteund door onderliggend ambtelijk overleg (COFIN/EZ) met andere aandeelhouders en Schiphol.

Rol wethouder:
Voert namens de gemeente Amsterdam de bestuurlijke gesprekken met de directie van Schiphol en de andere aandeelhouders.

Periode tot de verkiezingen:
In deze periode zal samen met COFIN en het ministerie van financiën de structuur worden opgezet om het actief aandeelhouderschap vorm te geven.

2) Schiphol als onderdeel van de metropolitane strategie van de regio
Focus verschuiving: van Mainport visie naar Metropolitane strategie

Vanaf ca. 2004 begon er vanuit de Amsterdamse regio een subtiele verschuiving in het denken over Schiphol. Schiphol werd niet meer gezien als een geïsoleerde mainport,maar meer als een complementaire factor die de Amsterdamse metropolitane regio haar verbindingen geeft met de rest van de wereld. In deze visie is de luchthaven voor de regio belangrijk als bestemmingenmachine maar is de regio ook van groot belang voor Schiphol als supplier van passagiers. Deze interactie tussen Schiphol en de regio vraagt inzet van beide partijen maar kan ook voor beide partijen een meerwaarde opleveren. Uitbouw van activiteiten in de regio kan positief uitwerken op het aantal "uitstappers" op Schiphol en zo dus leiden tot een vergroting van het aandeel O/D verkeer.

Politiek bestuurlijk doel:

Uitwerking en uitvoering van de REVS. Over het voetlicht brengen van de Amsterdamse Metropolitane visie. Impuls geven aan de kwaliteit van de regio.
Behoud van het bestemmingennetwerk van Schiphol als trekker voor het regionaal vestigingsklimaat/toeristisch product.

Middel:

BRS/BF

Rol van de wethouder:

De wethouder luchthavenaangelegenheden zal samen met zijn collega DRO/OGA/Grondzaken steeds weer de kansen en de economische spin off voor de regio moeten benadrukken en exploiteren. In de REVS is een deel van de ambities van de regio en de luchthaven neergeslagen.

De Wethouder heeft samen met zijn collega van DRO/OGA/Grondzaken zitting in het Bestuursforum en de Bestuurlijke Regie Schiphol.
Periode tot de verkiezingen:

Hard maken van de doorstart van de SADC en de uitwerking van de REVS.
Vanuit Amsterdam het standpunt formuleren richting BRS en rijk mbt Luchtvaartnota en structuurvisie Luchtvaart.

3)Schiphol als buur

Aldersadvies en convenanten (ondeelbaar contract ondertekend door ministers van V en W/VROM, Regionale bestuurders waaronder de wethouder van Amsterdam en de luchtvaartsector). Kern van het advies van Alders is dat Schiphol als hub- of netwerk luchthaven met een groot aantal bestemmingen wordt gepositioneerd (tot 2020 maximaal 510 000 vtb) . Het niet hub gerelateerde verkeer moet bij voorkeur ondergebracht worden op regionale velden zoals Lelystad en Eindhoven (tot 2020 maximaal 70 000 vtb).
Een deel van het advies is vormgegeven in de bijbehorende convenanten. De komende periode zal de uitwerking van de convenanten hinderbeperking en Leefbaarheid worden uitgevoerd.

CROS: De CROS zit in een periode van herijking en bezinning op haar taak nu de Alderstafel met een advies is gekomen en zich in feite nog slechts met de uitwerking van dit advies bezig houdt.

Een belangrijke taak van de CROS blijft het begeleiden en uitzetten van experimenten tbv het terugdringen van de hinder.

Politiek bestuurlijk doel:
Hinderbeperking en faciliteren selectieve groei. Vergroten van het draagvlak bij de omgeving.
Bespreekbaar maken van groei Lelystad (UPR).

Middel:
Alderstafel/ BRS overleg/CROS

Rol wethouder:
Deelnemer namens Amsterdam aan de Alderstafel.
Communicatie over resultaten met eigen bevolking
Incidenteel overleg met Flevoland/Lelystad/ Almere (deels via UPR lijn deels via BRS)
Periode tot de verkiezingen:
Uitvoering convenant Hinderbeperking.

4)Toekomst van Schiphol

a Nieuw Normen en handhavingstelsel
b Lange termijn ontwikkeling (SESAR etc)

Politiek bestuurlijk doel:
Bestendigen van de knooppuntfunctie van Schiphol op de huidige locatie.
Vermindering van de overlast.
Afstemming van vliegpatronen in de lucht en RO op de grond.

Middel:
Transparant normen en handhavingsstelsel/verbetering communicatie met de omgeving;
Verbeterde en nieuwe ATM systemen waaronder CDA s (glijvluchtnaderingen).

Rol wethouder:
Als lid van de Alderstafel de contouren en de uitwerking van het nieuw systeem monitoren en uiteindelijk doorgeleiden naar den Haag waar de besluitvorming zal plaatsvinden. Door middel van communicatie en overleg met de omgeving draagvlak verkrijgen voor de nieuwe operatie van Schiphol

Bijlage:
Hub and spoke system.

Kern van de hub-of transferstrategie is, dat men gedwongen door het gebrek aan natuurlijk achterland (klein catchment area), een kunstmatige markt creëert die drager is van het bestemmingen netwerk wat nu op Schiphol kan worden aangeboden.
AF/KLM haalt daarom uit heel Europa passagiers op en brengt deze naar Schiphol , deze passagiers tezamen zorgen voor voldoende "dikke" vervoersstromen om intercontinentale vluchten rendabel te exploiteren. Het mes snijdt bovendien aan twee kanten: dankzij het "ophalen/wegbrengen " van deze Europese passagiers is Amsterdam frequent verbonden met veel Europese steden. Want ook voor deze verbindingen geldt : zonder de opvulling van passagiers die naar Schiphol komen om door te vliegen is er te weinig markt om meermalen per dag te vliegen naar en van die plaatsen die niet vallen binnen de trits Parijs, Londen, Milaan of de zon bestemmingen Malaga, Barcelona etc.
In een toestel dat van of naar Chengdu of een andere plaats in China gaat, zitten gemiddeld maar zo n 5 a 10 % van de passagiers met Amsterdam als vertrekplaats (of bestemming) de overige passagiers zijn "bij elkaar geharkt" uit de rest van Europa. O C en C Strategy consultants heeft in opdracht van het Rijk tbv. de Alderstafel berekend (december 2007) dat zonder transfer van de 108 ICA bestemmingen er minder dan 10 en van de 147 Europese bestemmingen van de huidige 147 ca. 30 bestemmingen zou overblijven op Schiphol als de transferfunctie zou wegvallen.

London Heathrow is de enige Europese luchthaven die zonder substantiële transfer als O/D (herkomst bestemmingen verkeer) luchthaven voldoende passagiers in haar catchment area heeft om die vervoersstromen te vullen die nodig zijn voor een groot aantal bestemmingen.

Om blijvend als hub te kunnen functioneren moet Schiphol piekuurcapaciteit kunnen leveren aan de drager van het netwerk, KLM. Immers om concurrerend te kunnen blijven moet KLM een overstapproduct kunnen leveren waarbij overstaptijden geminimaliseerd en overstapmogelijkheden gemaximaliseerd zijn. Daarnaast moeten de "visit costs"van een zodanig niveau zijn dat het aantrekkelijk is voor carriers om hier naar toe te komen.

Bijlage 1

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
Amsterdambrief
Economische visie op de Noordvleugel van de Randstad

1 Inleiding

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie een economische visie en agenda opgesteld voor de Noordvleugel van de Randstad. In de brief aan de Tweede Kamer van 4 februari jl. waarin de hoofdlijnen van het bedrijfslevenbeleid zijn geschetst, is deze zogenoemde *Amsterdambrief* al onder de aandacht gebracht. Daarbij is gewezen op het belang van de financieel zakelijke dienstverlening voor de economie van de Noordvleugel en Nederland als geheel evenals voor de verschillende topsectoren van het bedrijfslevenbeleid. Deze Amsterdambrief wordt daarom tegelijkertijd met de reactie van het kabinet op de door de topteams opgestelde agenda's voor de topsectoren aan de Tweede Kamer toegezonden. In de Amsterdambrief wordt het economische belang van de Noordvleugel beschreven, wordt een aantal sterktes en zwaktes van het gebied benoemd en wordt ten slotte een agenda geschetst.

De economische activiteit in de Noordvleugel draagt voor een kwart bij aan het Nederlandse BBP. Het gebied vertegenwoordigt samen met de Mainport Rotterdam en de Brainport Eindhoven een belangrijk deel van de economische activiteit in Nederland. Dit onderstreept het belang van economische beleidsaandacht voor deze drie gebieden. Voor de Mainport Rotterdam is deze beleidsaandacht in 2009 uitgewerkt in de economische visie op de langetermijnontwikkeling van de Mainport Rotterdam van het Ministerie van Economische Zaken (juli 2009).[1] De beleidsaandacht voor de Noordvleugel en de Brainport worden ingevuld met respectievelijk de Amsterdambrief en de kabinetsreactie op de Brainport 2020 agenda. De kabinetsreactie op de Brainport 2020 agenda wordt evenals de Amsterdambrief tegelijkertijd met de Bedrijfslevenbrief aan de Tweede Kamer toegezonden.

Tijdens de totstandkoming van de Amsterdambrief zijn verschillende initiatieven genomen die de implementatie van de aanbevelingen in deze brief kunnen vergemakkelijken. Een voorbeeld is de Economic Development Board metropoolregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van de gouden driehoek in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voor de Amsterdambrief is daarom ook gesproken met deze en andere samenwerkingsverbanden in de Noordvleugel.

Door meer samenwerking en samenhang binnen de Noordvleugel te realiseren kan de huidige positie van het gebied in de Europese top-5 van stedelijke regio's op het gebied van het vestigings- en ondernemingsklimaat, het aantrekken van kennis(werkers) en investeringen en de concurrentiekracht van sectoren als de financieel en zakelijke dienstverlening worden behouden en zelfs worden versterkt tot een positie direct achter Londen en Parijs. Het kabinet is van mening dat de Noordvleugel alle mogelijkheden in zich heeft om deze ambitie te realiseren.

Voor het opstellen van deze Amsterdambrief is gebruik gemaakt van de kennis over het gebied die in de afgelopen jaren onder meer door het Pieken in de Delta programma is opgebouwd. Daarnaast is literatuurstudie gedaan, is extern onderzoek verricht[2] en is gesproken met vertegenwoordigers van de gouden driehoek in de Noordvleugel waaronder met twintig topbestuurders van in het gebied gevestigde en internationaal opererende ondernemingen en kennisinstellingen.

[1] MinEZ (2009) Economische visie op de langetermijnontwikkeling van Mainport Rotterdam (Deze visie is verder geconcretiseerd in de recent verschenen Havenvisie van het Havenbedrijf Rotterdam
[2] Waar in de tekst uitspraken worden gedaan zonder bronvermelding zijn deze gebaseerd op het in het kader van de Amsterdambrief verrichte onderzoek (de literatuurlijst geeft een overzicht van deze onderzoeken

2 De Noordvleugel

Het gebied
De Randstad bestaat uit twee met elkaar verbonden stedelijke netwerken met een eigen economische structuur, samenhang en dynamiek, de Noordvleugel en Zuidvleugel van de Randstad. Zowel de economische structuur, interne samenhang en eigen dynamiek van de twee deelgebieden als de verbindingen tussen de Noord- en Zuidvleugel zijn van groot belang. Voorbeelden zijn de economische relatie tussen de Schipholregio en het zeehavencomplex van Rotterdam en de toenemende samenwerking tussen de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam. Evenmin als de economische grenzen van de Randstad zijn die van de Noordvleugel vastgelegd. De economische dynamiek in en van het gebied is zodanig dat het weinig zinvol is om tot een geografisch omlijnde gebiedsafbakening te komen. Beter is om het gebied 'af te bakenen' aan de hand van de samenhang die verschillende steden en gebieden binnen de Noordvleugel in economisch opzicht vertonen, zoals de gemeenschappelijke orientatie op (groot)handel en financieel en zakelijke dienstverlening. In deze brief wordt onder de Noordvleugel van de Randstad verstaan een samenhangend stedelijk netwerk van het Noordzeekanaalgebied tot en met de provincie Utrecht, met inbegrip van Almere en met als belangrijkste kernen de steden Amsterdam en Utrecht en de luchthaven Schiphol. De Amsterdambrief beschrijft derhalve de gehele Noordvleugel en niet alleen de stad of (metropool)regio Amsterdam.

Economische structuur
De Noordvleugel is met de steden Amsterdam en Utrecht en de luchthaven Schiphol als kern van oudsher een internationaal centrum van (groot)handel, diensten, transport en logistiek en met de handel verweven industrie. Amsterdam en Utrecht zijn als productie- en consumptiesteden van groot belang voor andere steden en kernen in deze regio. Het omgekeerde is echter ook waar. De sterktes en specialisaties van de IJmond en gemeenten als Almere, Amersfoort, Haarlem en Hilversum leveren een belangrijke bijdrage aan de diversiteit en sterkte van de Noordvleugel economie en vanuit een internationaal perspectief aan de naam en faam van 'Amsterdam'.

Tabel 1
Bijdrage aan BNP(2009)[3]

Noordvleugel	25 %
MRA	17%
BRU[4]	5%
Amsterdam	8%
Utrecht	3%
Almere	1%

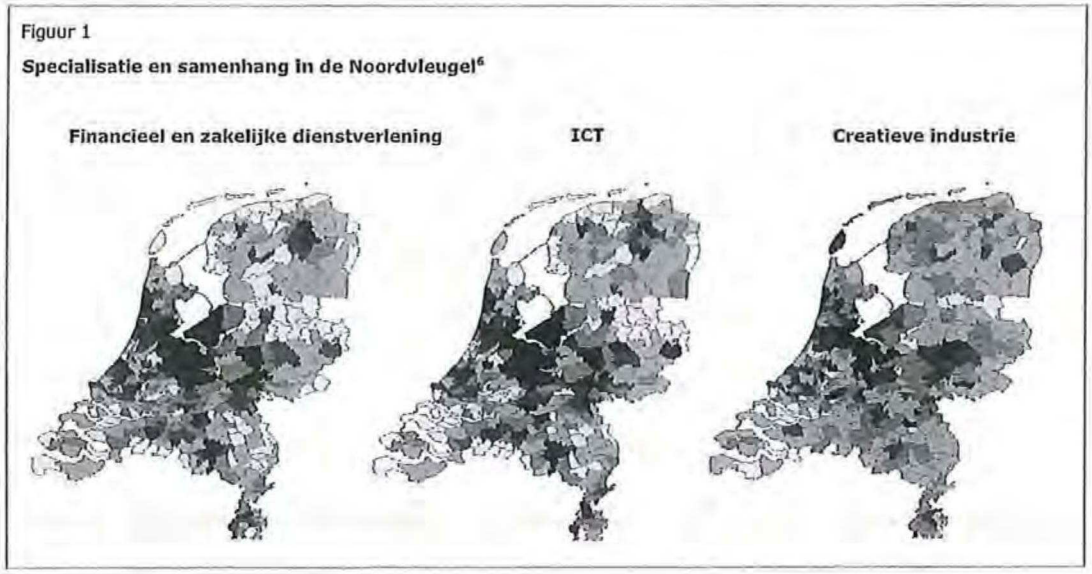
Kenmerkend voor de Noordvleugel economie is de grote mate van internationale verbondenheid van het gebied en de succesvolle wijze waarop van deze verbondenheid gebruik wordt gemaakt om een grote toegevoegde waarde voor de economie te realiseren. Verschillende stedelijke (Amsterdam, Utrecht) en economische kernen (Schiphol, Amsterdamse zeehaven, Greenports Aalsmeer en Bollenstreek) en datahubs (NYSE Euronext Amsterdam, AMS-IX, media hub) in dit gebied vervullen een internationale spilfunctie. Een belangrijk deel van de economische activiteit in de Noordvleugel is gerelateerd aan deze internationale stromen van handel, investeringen, kennis en data. Het gebied is sterk in sectoren als creatieve industrie (in 2008 goed voor 39% van de werkgelegenheid in deze sector in Nederland), financieel en zakelijke dienstverlening (38%), ICT en nieuwe media (36%), transport en logistiek (30%) en life sciences (32%). De specialisatie in de Noordvleugel in deze snelgroeiende sectoren heeft in het afgelopen decennium gezorgd voor een relatief hoge productiviteit en een sterke productiviteitsgroei in de Noordvleugel en zorgt voor een grote toegevoegde waarde voor de Noordvleugel economie en de Nederlandse economie als geheel. Was de toegevoegde waarde in 1996 per medewerker in de Noordvleugel nog gelijk aan die in de rest van Nederland (€ 52.000), in 2008 was er een productiviteitsverschil van € 5.000 (€ 68.000 in de Noordvleugel ten opzichte van € 63.000 in de rest van Nederland).

[3] TNO (2011) De Top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2009. Randstad Holland in internationaal perspectief ('Randstadmonitor')
[4] Bestuursregio Utrecht

Vooral de groeiende sector financieel en zakelijke dienstverlening is van belang voor de economie van de Noordvleugel en Nederland als geheel. De sector vertegenwoordigt in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) maar liefst 34% van alle economische activiteit[5] en is goed voor 22% van de werkgelegenheid in de MRA en zelfs 28% in de regio Utrecht. De toegevoegde waarde van de financieel en zakelijke dienstverlening in de MRA is in de periode 1999-2009 vrijwel verdubbeld. De sector is niet allen door haar omvang van belang voor de Noordvleugel en Nederland als geheel, maar is daarnaast van groot belang omdat de sector verbindingen slaat met en tussen andere (top)sectoren. Dit laatste geldt ook voor de sectoren ICT en creatieve industrie, zoals beschreven in de digitale agenda van het ministerie van EL&I (juni 2011). Dit versterkt de samenhang binnen de Noordvleugel economie en stelt in Nederland gevestigde bedrijven in staat zich te verbinden met bedrijven en markten elders in Europa en de wereld. Figuur 1 laat de specialisatie van Nederlandse gemeenten in de sectoren financieel en zakelijke dienstverlening, ICT en creatieve industrie zien. De figuur toont de specialisatie in deze sectoren in de Noordvleugel en in de regio's Amsterdam en Utrecht in het bijzonder.

Figuur 1

Specialisatie en samenhang in de Noordvleugel[6]



Belang van de economische kernen

In totaal droeg de economische activiteit in de Noordvleugel in 2009 met een toegevoegde waarde van 127 miljard euro voor 25% bij aan het Nederlandse BNP. Dit is vooral ook te danken aan de economische activiteit in de verschillende economische kernen (Schiphol, zeehaven Amsterdam, Greenports Aalsmeer en Bollenstreek) in het gebied. De luchthaven Schiphol is een belangrijk internationaal knooppunt voor passagiers en vracht, in het bijzonder dankzij het netwerk van verbindingen van AirFrance/KLM. Deze knooppuntfunctie van Schiphol is van essentieel belang voor de netwerkeconomie van de Noordvleugel en Nederland als geheel. In totaal maakten in 2010 meer dan 45 miljoen reizigers gebruik van Schiphol en werd via de luchthaven 1,5 miljoen ton vracht vervoerd. Schiphol is hiermee de 5e luchthaven van Europa wat betreft het verwerkte aantal passagiers en de 3e luchthaven in Europa als het gaat om vracht.

Het netwerk op Schiphol is van groot belang voor het vestigings- en ondernemingsklimaat van Nederland en in het bijzonder de Noordvleugel. Schipholgerelateerde activiteiten hebben in totaal een toegevoegde waarde van 26 miljard euro voor de Nederlandse economie en zijn goed voor 170.000 banen.

[5] PRES (2011) Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011

[6] PBL (2010) De ruimtelijke structuur van de clusters van nationaal belang (In opdracht van MinEL&I)

De internationale bereikbaarheid via de luchthaven levert een belangrijke bijdrage aan de positie en naam van de Noordvleugel als vestigingsplaats voor (Europese) hoofdkantoren en internationaal opererende bedrijven. Dit heeft onder meer bijgedragen aan de ontwikkeling van de Zuidas tot een vestigingsplaats voor internationale bedrijven en hoofdkantoren (gelegen op 8 treinminuten van Schiphol en in de nabijheid van de Amsterdamse binnenstad en omgeving). In de actualisatie van de Luchtvaartnota (januari 2011) heeft het Kabinet de ambities voor Schiphol voor de middellange en lange termijn beschreven. Het Kabinet streeft naar een robuust netwerk van verbindingen met de belangrijkste (hoofd)steden en economische centra in de wereld. Hierbij staan het behoud van de concurrentiepositie en duurzaamheid voorop. Uitgangspunt daarbij is selectieve groei van het wereldwijde netwerk van verbindingen op Schiphol. Om Schiphol selectief te kunnen laten groeien is afgesproken om niet mainportgebonden verkeer ook op andere luchthavens te accommoderen. Er wordt verkend op welke wijze niet mainportgebonden verkeer op de luchthaven Lelystad kan worden geaccommodeerd en er zijn inmiddels afspraken gemaakt over een verdere ontwikkeling van het civiele vliegverkeer op luchthaven Eindhoven. De verdere ontwikkeling van deze luchthavens versterkt ook de economische positie van Flevoland en de Brainport Eindhoven. Voor het versterken van de mainportfunctie van Schiphol is het van belang dat de luchthaven de ruimte houdt om zich te ontwikkelen en een internationaal aantrekkelijke vestigingsplaats kan blijven, terwijl ook de kwaliteit van de leefomgeving behouden blijft. Gelet op de verschillende ruimtelijke opgaven in de Schipholregio zijn hiervoor ruimtelijke keuzes nodig. Om deze keuzes te kunnen maken, is de Rijksoverheid gestart met een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), die in 2012 wordt gepubliceerd.

De zeehaven van Amsterdam is goed voor een toegevoegde waarde van 6,4 miljard euro en de 2.000 bedrijven in het havengebied zorgen voor werkgelegenheid voor ruim 60.000 personen. Met de zeehaven Amsterdam heeft de Noordvleugel de vierde haven van Europa. Amsterdam is tevens een belangrijke zee- en riviercruise bestemming met jaarlijks ca. 465.000 passagiers die een impuls geven aan Amsterdam als toeristische stad. De strategische ligging maakt de haven goed bereikbaar en zorgt voor verbindingen met belangrijke Europese markten. Andere belangrijke economisch kernen in de Noordvleugel zijn de Greenports Aalsmeer en Bollenstreek. Aalsmeer is het belangrijkste handels- en kenniscentrum voor de sierteelt ter wereld. Deze greenport heeft een omzet van 3 miljard euro per jaar en zorgt voor 50.000 banen. De economische kernen Schiphol, zeehaven Amsterdam en Greenports Aalsmeer en Bollenstreek en de toenemende samenwerking met de Mainport Rotterdam zorgen voor een logistiek knooppunt met veel potentie. Met een onderlinge afstand van 15 minuten vormen Schiphol en de zeehaven van Amsterdam de grootste *airport-seaport* combinatie (lucht- en zeevracht, goederen- en personenvervoer) van Europa. Binnen het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT) wordt gewerkt aan de verdere versterking van het logistieke knooppunt. De inzet is om het meest duurzame en innovatieve logistieke knooppunt te ontwikkelen voor logistiek aanverwante bedrijven door de logistieke keten zo efficiënt mogelijk te maken en de multimodaliteit te versterken.

Samenhang en samenwerking in de Noordvleugel
Om de economische samenhang, en daarmee de economische dynamiek, binnen de Noordvleugel verder te versterken, is samenwerking door de gouden driehoek van overheden, bedrijven en kennisinstellingen in de Noordvleugel van groot belang. Een goed voorbeeld van dergelijke samenwerking is de Economic Development Board Amsterdam, een samenwerkingsverband van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden binnen de MRA. De Board is in 2010 opgericht en heeft als doel de positie van de MRA te versterken tot een plaats in de top-5 van stedelijke regio's in Europa. Om dit te realiseren, is door de Board voor zeven economisch belangrijke clusters (Creatieve industrie, Financieel en zakelijke dienstverlening, Flowers en food, ICT/eScience, Logistiek en handel, Rode Life sciences en Toerisme en congressen) een gezamenlijke Kennis en Innovatieagenda (KIA) opgesteld en zal een brede economische agenda worden uitgewerkt. Ook Utrecht kent een dergelijk gouden driehoek overleg.

Gelet op de economische sterktes, maar ook de opgaven, die de regio's Amsterdam en Utrecht gemeen hebben, verdient juist ook het versterken van de samenwerking en samenhang tussen deze twee kernen in de Noordvleugel bijzondere aandacht. Dit is van belang voor de ontwikkeling van beide steden, maar vooral ook voor de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel en de Nederlandse economie als geheel. De bestaande samenhang tussen Amsterdam en Utrecht

blijkt onder meer uit investeringsrelaties tussen bedrijven gevestigd in de Noordvleugel. Analyse van meer dan 42.000 bedrijfsinvesteringen binnen Nederland laat in de eerste plaats zien dat de steden binnen de Noordvleugel van de Randstad veel sterker met elkaar zijn verbonden dan de steden in de Zuidvleugel. Daarnaast leert deze analyse dat Amsterdam binnen Nederland de meeste verbindingen heeft met Utrecht en dat Utrecht op haar beurt het sterkst verbonden is met Amsterdam. Analyse van de (internationale) verbindingen van de top 100 van Nederlandse bedrijven laat zien dat ook hier de sterkste verbinding die tussen Amsterdam en Utrecht is. Amsterdam en Utrecht zijn (zoals hiervoor beschreven) beide sterk in sectoren zoals financieel en zakelijke dienstverlening, creatieve industrie, life sciences en ICT en nieuwe media. Een gezamenlijke beleidsstrategie van Amsterdam en Utrecht (op de schaal van de Noordvleugel) is nodig om nadelige beleidsconcurrentie te voorkomen en voldoende kritische massa te bereiken zodat bedrijven zich (verder) specialiseren, schaalvoordelen benutten, elkaar aanvullen en door clustering tot de internationale top kunnen (blijven) behoren. Samenvoeging van de bestaande (gouden driehoek) samenwerkingsverbanden binnen de regio's Amsterdam en Utrecht, kan de benodigde brede structurele samenwerking tussen deze regio's vergemakkelijken.

Tabel 2
Raakvlakken Board met Bedrijfslevenbeleid

Clusters Board	**Topsectoren in Noordvleugel**
Food en Flowers	Agrofood/Tuinbouw
Creatieve Industrie	Creatieve industrie
Financieel en zakelijke dienstverlening	Hoofdkantoren
Rode Life sciences	Life sciences
Logistiek en Handel	Logistiek

Daarnaast kan het bedrijfslevenbeleid van het ministerie van EL&I, zoals beschreven in de Bedrijfslevenbrief, een belangrijke bijdrage leveren aan het in gezamenlijkheid versterken van de (top)sectoren in Amsterdam en Utrecht en de Noordvleugel als geheel. Tabel 2 laat de relatie zien tussen vijf clusters waarop door de Economic Development Board Amsterdam wordt ingezet en een aantal topsectoren dat in de Noordvleugel sterk is vertegenwoordigd. Vanwege het belang van deze topsectoren voor de Nederlandse economie is het belangrijk dat in de Noordvleugel aan alle voorwaarden wordt voldaan om de verdere ontwikkeling en groei van deze sectoren mogelijk te maken. Dit betekent dat de sterktes van het gebied moeten worden benut, maar ook dat enkele zwaktes moeten worden aangepakt. Deze sterktes en zwaktes worden hierna beschreven.

3 Sterktes, zwaktes en trends

Sterktes
De internationale positie en economische kracht van de Noordvleugel zijn te danken aan een aantal sterktes van het gebied.

- De Noordvleugel is (zoals beschreven) internationaal zeer sterk verbonden, fysiek (via Schiphol met zijn netwerk van 284 dagelijkse buitenlandse bestemmingen en de zeehaven Amsterdam met diverse mogelijkheden voor intermodaal goederenvervoer per short sea, binnenvaart en spoor) en economisch. Voor de Nederlandse economie als geheel geldt dat deze primair internationaal georienteerd is. Ter illustratie: 62% van de bedrijfsverbindingen zijn internationaal. De Noordvleugel draagt hier voor een zeer belangrijk deel aan bij. Het gebied is goed voor 43% van deze internationale connectiviteit. Amsterdam is met afstand het sterkst internationaal verbonden (drie keer sterker dan de andere G4 steden) en is goed voor 31% van de Nederlandse connectiviteit. Deze verbondenheid is niet alleen sterk, maar ook zeer divers. Mede hierdoor heeft de Noordvleugel een bijzonder invloedrijke positie vanwege de hoofdkantorenfunctie die het gebied internationaal heeft.
- Het internationale karakter van de Noordvleugel economie is mede te danken aan de traditionele openheid, diversiteit, ondernemingszin en creativiteit van de Noordvleugel bevolking en de bijbehorende sociale, culturele en economische dynamiek. Deze factoren maken de Noordvleugel aantrekkelijk voor ondernemende en creatieve bedrijven, kenniswerkers en studenten uit binnen- en buitenland.
- De Noordvleugel is sterk in het aantrekken van directe buitenlandse investeringen (FDI), met in 2009 een aandeel van 43,5% van de investeringen in Nederland. De buitenlandse investeringen betroffen vooral de sectoren financieel en zakelijke dienstverlening en ICT. De Noordvleugel is één van de belangrijkste regio's in Europa als het gaat om M&A[7] investeringen. In vergelijking met andere stedelijke regio's in Europa is de diversiteit van de investeringen (typen investeringen en sectoren waarin wordt geinvesteerd) daarnaast groter. Deze diversiteit maakt de regio relatief minder gevoelig voor conjuncturele ontwikkelingen.
- Het gebied is (zoals beschreven) gespecialiseerd in een aantal snelgroeiende sectoren. Tegelijkertijd wordt de Noordvleugel gekenmerkt door een diverse sectorstructuur. Deze diversiteit (zo zijn maar liefst zes van de topsectoren in de Noordvleugel vertegenwoordigd, zie tabel 2) heeft er (dankzij de spreiding van conjunctureel risico) aan bijgedragen dat de Noordvleugel de recente crisis goed is doorgekomen.
- Het gebied heeft een grote, diverse en hoogopgeleide beroepsbevolking. De MRA huisvest de meeste nationaliteiten in één regio ter wereld. Amsterdam heeft inwoners van 178 nationaliteiten. In de Noordvleugel waren in 2009 2,0 miljoen personen werkzaam, bijna 24% van het totale aantal werkzame personen in Nederland. De arbeidsparticipatie in de Noordvleugel is met 72,4% hoger dan het Nederlandse gemiddelde (70,7%). In het gebied is 42% van de beroepsbevolking hoogopgeleid, in de steden Amsterdam en Utrecht is dit zelfs 57%. Het gebied telt gerenommeerde onderzoeksinstituten (onder andere Nederlands Kanker Instituut, KNAW instituten als AMOLF, Nederlands Instituut Neurowetenschappen en Hubrecht Instituut), 4 universiteiten (UvA, VU, UU en Nijenrode, daarnaast zijn verschillende onderdelen van Wageningen UR in Flevoland gevestigd), 13 hogescholen en 19 MBO-instellingen.
- Het gebied heeft een zeer aantrekkelijk woon- en leefklimaat. De verschillende stedelijke kernen in de Noordvleugel hebben een hoge stedelijke kwaliteit. Daarnaast kent het gebied een aantal (internationaal) unieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Dit trekt zoals hierboven al benoemd hoogopgeleiden en creatieven aan, die bovendien relatief veel geld uitgeven. Utrecht en Amsterdam hebben in Nederland het hoogste percentage creatieve beroepsbevolking, in de Noordvleugel gevolgd door Hilversum en Amersfoort (een belangrijke rol hierbij speelt bijvoorbeeld de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht, met vestigingen in Utrecht, Hilversum en Amersfoort).[8] Amsterdam en Utrecht hebben dan ook een groeiende

[7] Fusies en overnames
[8] Atlas voor Gemeenten (2009)

economische waarde als consumptiesteden. Dit blijkt ook uit het hoge aantal buitenlandse bezoekers. In totaal zijn bezoekers (toerisme en congressen) aan de MRA goed voor een toegevoegde waarde van 6,4 miljard euro. Amsterdam telde in 2009 7 miljoen buitenlandse overnachtingen (meer dan bijvoorbeeld Berlijn). Amsterdam is één van de belangrijkste toeristensteden van Europa en groeit in populariteit bij toeristische en zakelijke bezoekers evenals bij studenten, kenniswerkers en ondernemers.

Inwoners[9]	
Nederland	16,5 miljoen
Noordvleugel	3,4
MRA	2,3
BRU	0,6
Amsterdam	0,8
Utrecht	0,3
Almere	0,2

Werkzame personen	
Nederland	8,6 miljoen
Noordvleugel	2,0
MRA	1,4
BRU	0,7
Amsterdam	0,6
Utrecht	0,2
Almere	0,1

Hoogopgeleiden	
Nederland	33 %
Noordvleugel	42
MRA	41
BRU	48
Amsterdam	57
Utrecht	57
Almere	26

Zwaktes

Maar de Noordvleugel kent ook een aantal zwaktes.

- Om het economische potentieel van de Noordvleugel optimaal te benutten is bestuurlijke samenwerking van groot belang. In 2010 stelde de OESO dat het de Noordvleugel aan een gedeelde visie ontbrak om richting te kiezen en te geven aan het economisch ontwikkelingsproces.[10] Dit advies was de concrete aanleiding om de Economic Development Board Amsterdam op te richten. Deze en andere samenwerkingsverbanden (zoals bijvoorbeeld Bestuursforum Schiphol, BRU, Economic Development Board Almere) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan gezamenlijke visievorming en de versterking van de samenwerking en samenhang binnen de Noordvleugel. Hiertoe worden inmiddels al nuttige stappen gezet. Positief is in dit verband zeker ook de intensievere samenwerking tussen UvA en VU op allerlei terreinen.
- De Noordvleugel heeft in vergelijking met enkele andere stedelijke regio's in Europa (Londen, Parijs, Milaan) een beperkte omvang, met een relatief beperkte schaal van de arbeidsmarkt en afzetmarkt(en). Voor toekomstige groei moeten daarom verbindingen worden gelegd met afzetmarkten elders in Europa en worden ingehaakt op de groei in andere regio's door middel van nieuwe fysieke en economische verbindingen met opkomende markten evenals het aantrekken van (hoofdkantoren van) bedrijven uit deze landen. De beperkte omvang van de arbeidsmarkt (in combinatie met vergrijzing) dwingt de regio daarnaast tot een sterke inzet op het aantrekken van internationaal talent.
- De Noordvleugel heeft een hoogopgeleide beroepsbevolking, maar het (kennis)aanbod sluit op dit moment nog onvoldoende aan op de vraag vanuit de arbeidsmarkt. Dit geldt niet alleen voor het hoger onderwijs. Hierdoor blijven vacatures in de sectoren waarin het gebied zich heeft gespecialiseerd soms lang openstaan.
- De Noordvleugel heeft te maken met congestie op het hoofd- en onderliggend wegennet en haperingen in het openbaar vervoer. Hier zijn verbeteringen noodzakelijk. De afgelopen jaren is al flink geinvesteerd in de bereikbaarheid van het gebied, en ook in de komende jaren zullen nog veel infrastructurele projecten worden gerealiseerd. Deze zullen een positief effect hebben op de interne en externe bereikbaarheid van de regio. Gezien het belang van het gebied voor de Nederlandse economie is blijvende monitoring van de mobiliteitsontwikkeling, in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen echter van belang.
- Daarnaast kent de regio een gespannen woningmarkt en (door de grote ruimtedruk in deze regio) een forse en complexe verstedelijkingsopgave. Specifieke zoeklocaties voor de grote

[9] TNO (2011)

[10] OESO/IMHE (2010) Reviews of Higher Education in Regional and City Development: Amsterdam (Peer Review Report)

hoeveelheid woningen die in deze regio toegevoegd moeten worden (naast transformatie van verouderde en in onbruik geraakte gebieden en herstructurering van bestaand woningaanbod) zijn Almere, de Zaan/IJoevers en verschillende andere kleinere locaties waaronder die ten zuidwesten van Amsterdam (Haarlemmermeer en omgeving, Schipholregio). De nadruk ligt op het creeren van voldoende en voldoende aantrekkelijke woonmilieus. Rijk en regio werken samen om deze complexe opgave in dit drukke gebied vorm te geven en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de nationale belangen op andere terreinen (zoals energievoorziening, veiligheid tegen overstromingen, luchtvaart/luchthaven, scheepvaart/haven, werelderfgoed) kunnen worden waargemaakt. Daarbij wordt voor de regio ten noordoosten van Amsterdam in het kader van het RRAAM traject gewerkt aan een Rijksstructuurvisie en bijbehorende besluiten voor de verdere ontwikkeling van Almere. Vergelijkbare trajecten vinden plaats voor de ontwikkeling van de Zuidas evenals voor de regio ten zuidwesten van Amsterdam in het SMASH traject. Deze drie trajecten sluiten aan op de prioriteitsstelling van het kabinet in de Beleidsbrief Infrastructuur en Milieu en de in het verlengde daarvan opgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

- In vergelijking met andere (Europese) economische regio's loopt de Noordvleugel achter als het gaat om technologische R&D en innovatie. Nieuwe kennis leidt bovendien nog te weinig tot innovaties en (nieuwe) bedrijvigheid. De Noordvleugel heeft op dit terrein echter (juist) veel potentieel maar het gebied slaagt er nog niet in om de innovatie in de dienstensector zichtbaar en effectief te maken. De OESO stelde in 2010 kernachtig dat kennis en bedrijvigheid twee uitgesproken sterktes van de Noordvleugel zijn die beter met elkaar kunnen en moeten worden verbonden.

Internationale trends

De beschreven zwaktes van de Noordvleugel zorgen voor een onbenut potentieel in de Noordvleugel. De zwaktes verdienen extra aandacht gelet op vier internationale trends, die kansen voor de Noordvleugel met zich mee kunnen brengen maar ook druk zetten op de toekomstige economische ontwikkelingen van het gebied.

- De opkomst van steden als motoren van economische ontwikkeling en groei. Economische activiteit concentreert zich in toenemende mate in een beperkt aantal stedelijke gebieden. Naast megasteden als New York, Londen, Hong Kong en Sjanghai, die veel bedrijven, investeringen, kennis en werkgelegenheid naar zich toe trekken, is er een groep kleinere steden die voor hun succes afhankelijk zijn van samenwerking en krachtenbundeling. Succesvolle steden in deze groep van 'kleinere' steden hebben twee kenmerken, er is sprake van stedelijke netwerkvorming en er is één 'voortrekker'. Deze voortrekker heeft een international track record op het gebied van handel en gerelateerde activiteiten en heeft een internationale naamsbekendheid. Deze trekker bepaalt de internationale beeldvorming en draagt hierdoor bij aan positieve locatie- en investeringsbeslissingen. Voor de Noordvleugel en voor Nederland is deze stad Amsterdam.
- Een verschuiving van West naar Oost wat betreft (stedelijke) economisch groei. Dit biedt kansen in termen van nieuwe afzetmarkten en inkomende investeringen (een initiatief als BioPort Europe speelt hier actief op in), maar zorgt ook voor druk van daadkrachtige nieuwkomers, die topbedrijven en toptalent aantrekken (wat ten koste gaat van stedelijke groei in andere regio's) en daarbij soms profijt hebben van een andere politieke en institutionele context. De Noordvleugel speelt hier reeds (in een voor de Noordvleugel kenmerkende wijze) op in. KLM is sinds maart 2011 de eerste luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse verbinding aanbiedt tussen het Chinese Xiamen (3 miljoen inwoners) en Europa. De maatschappij biedt hiermee nu 43 wekelijkse verbindingen (inclusief vracht 53) naar maar liefst acht bestemmingen in China.
- Een toenemend belang van infrastructuur. Het betreft hierbij niet alleen de interne (weg, binnenvaart en spoor) en externe (HSL, luchthavens en zeehavens) bereikbaarheid, maar ook internationaal georienteerde financieel en zakelijke dienstverlening om bedrijven te helpen hun weg te vinden naar/op Europese of mondiale markten, alsmede de digitale infrastructuur. De Noordvleugel is al sterk internationaal verbonden (fysiek, digitaal en economisch), maar investeringen zijn noodzakelijk. Vanwege de beschreven positie en sterktes zal de Noordvleugel hiervan bovendien bovengemiddeld profiteren.
- Zachte vestigingsplaatsfactoren worden in toenemende mate hard (dat wil zeggen doorslaggevend voor economische groei en ontwikkeling) omdat ze van steeds groter belang

worden om nieuw menselijk kapitaal (internationale studenten en kenniswerkers) aan te trekken en te behouden. Het CPB stelt daarnaast kernachtig dat de wisselwerking van de aantrekkelijkheid als consumptiestad en het vermogen zich opnieuw op de kaart te zetten als productiestad bepalend zijn voor het succes van steden. Amsterdam is hiervan een (internationaal) voorbeeld.[11] Diversiteit dient hierbij centraal te staan. Diversiteit in vestigingsmilieus voor bedrijven (van hoogwaardige kantorenlocaties tot bedrijvenparken/terreinen), in woonmilieus (van zeer hoogstedelijk tot landelijk), in voorzieningen (onderwijs, zorg, vrijetijdsbesteding), in kennisontwikkeling (fundamenteel wetenschappelijk en toegepast onderzoek) evenals in de economische structuur.

[11] CPB (2010) Stad en Land

4 Agenda voor de Noordvleugel

De hiervoor beschreven internationale trends stellen de Noordvleugel voor een aantal uitdagingen. Vanwege de specifieke sterktes van het gebied kunnen deze trends juist kansen zijn, maar hiervoor moeten de krachten in de Noordvleugel, letterlijk en figuurlijk, worden gebundeld. De Noordvleugel heeft alle mogelijkheden in zich om de huidige positie van het gebied in de Europese top-5 van stedelijke regio's te behouden en zelfs te versterken tot een positie direct achter Londen en Parijs, maar hiervoor moeten de gebundelde krachten worden ingezet op zeven agendapunten. Voor al deze agendapunten geldt dat een gezamenlijk inzet door de gouden driehoek van overheden (Rijk en regio), bedrijven en kennisinstellingen is vereist. Om deze reden is een agenda op hoofdlijnen voor de Noordvleugel geschetst die ruimte biedt voor een nadere gezamenlijke uitwerking door partijen in het gebied samen met de Rijksoverheid. Voor vier van de zeven agendapunten geldt dat door het kabinet in de Bedrijfslevenbrief actief generiek beleid is geformuleerd, waarop door de Noordvleugel kan worden voortgebouwd.[12] De zeven agendapunten zijn:

- Aantrekken van kenniswerkers en topbedrijven/hoofdkantoren
- Gezamenlijke promotie van de sterktes van het gebied
- Investeren in het vestigings- en ondernemingsklimaat en inzetten op een beter woon- en leefklimaat
- Beter laten aansluiten van (hoger) onderwijs op de arbeidsmarkt
- Valorisatie en betere benutting van ontwikkelde kennis
- Meer clustering en synergie tussen sectoren
- Investeren in fysieke en digitale infrastructuur, hoogwaardige kantoren en gedeelde innovatiefaciliteiten

Aantrekken van kenniswerkers en topbedrijven/hoofdkantoren
Voor het uitbouwen van de sterktes van de Noordvleugel economie is het aantrekken van buitenlandse kenniswerkers en studenten en de strategische acquisitie van internationaal opererende topbedrijven/hoofdkantoren van doorslaggevend belang.
Buitenlandse kenniswerkers en studenten brengen (nieuwe) kennis mee en voorzien in de behoefte aan personeel, in het bijzonder in sectoren waar op dit moment soms moeite bestaat om vacatures te vervullen (zoals in de ICT sector). Zoals ook beschreven in de Bedrijfslevenbrief is het vanwege de wereldwijde schaarste aan talent van groot belang om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor dat schaarse talent te zijn evenals voor topbedrijven/hoofdkantoren. Verschillende bestaande en nieuwe initiatieven zijn hierbij van belang.

- Voor de keuze van kenniswerkers voor de Noordvleugel is de ondersteuning bij de start van hun verblijf belangrijk. De Expatdesk in Amsterdam (met ook een vestiging in Almere) voorziet in de behoefte van expats aan één loket voor alle informatie over relevante procedures en met directe toegang tot de IND. Ook Utrecht werkt aan een Expatdesk. Daarnaast is de begeleiding van kenniswerkers tijdens het verblijf in Nederland van belang, ook omdat zij de toekomstige ambassadeurs van Nederland in het buitenland zijn.
- Zoals beschreven in de Bedrijfslevenbrief bevordert het kabinet het aantrekken van kenniswerkers door het verder versterken van de succesvolle kennismigrantenregeling. Nog dit jaar wordt een pilot ingesteld om de toelating van kortverblijvende kennismigranten te vereenvoudigen en zal de fiscale 30%-regeling voor expats gaan gelden voor aan Nederlands universiteiten afgestudeerde buitenlanders.

De acquisitie van internationaal opererende topbedrijven/hoofdkantoren zorgt voor (nieuwe) kennis en toegevoegde waarde, voor verbeterde aansluiting op internationale kennisnetwerken en kan bijdragen aan versterking van de clusterdynamiek in de Noordvleugel. Deze bedrijven zorgen bovendien voor nieuwe werkgelegenheid voor Nederlands toptalent (talent dat anders mogelijk naar het buitenland zou vertrekken) en zijn bovendien van belang voor de ontwikkeling van de financieel en zakelijke sector in de Noordvleugel. Met de acquisitie van bedrijven afkomstig uit

[12] Voor een volledige beschrijving van de verschillende beleidsinitiatieven in het kader van het bedrijfslevenbeleid de zie de relevante passages in de hoofdttekst van de Bedrijfslevenbrief

opkomende markten (de BRIC landen in het bijzonder) kunnen bruggen worden geslagen tussen sectoren in de Noordvleugel en nieuwe markten worden bereikt, bijvoorbeeld doordat toeleverende zakelijke dienstverleners in de Noordvleugel hun klanten volgen naar het buitenland.

- Rijk (NFIA, Taskforce Hoofkantoren) en regio (bijvoorbeeld amsterdam inbusiness en Invest Utrecht) werken steeds meer samen bij de strategische acquisitie van bedrijven/hoofdkantoren en het inventariseren en wegnemen van de knelpunten voor vestiging van bedrijven in de Noordvleugel. Het kabinet hecht hieraan grote waarde, omdat zo een volledig beeld kan worden verkregen van de sterktes en knelpunten in de Noordvleugel en de kansen die bestaan om bedrijven/hoofdkantoren aan te trekken. Ook bedrijven en kennisinstellingen zullen daarom door de NFIA actiever worden betrokken bij het acquisitiebeleid van de Rijksoverheid.
- Bijzondere aandacht bij het acquisitiebeleid van de Rijksoverheid zal uitgaan naar bedrijfsfuncties die de topsectoren versterken, zoals de voor de Noordvleugel belangrijke functies hoofdkantoren en R&D. Daarnaast krijgt het aantrekken van bedrijven/hoofdkantoren uit opkomende markten als China en de BRIC landen meer prioriteit bij het acquisitiebeleid van de Rijksoverheid.[13]

Gezamenlijke promotie van de sterktes van het gebied

Om succesvol te zijn bij het aantrekken van buitenlandse studenten, kenniswerkers, topbedrijven/hoofdkantoren en investeringen moet de Noordvleugel nog beter op de kaart worden gezet als aantrekkelijke vestigingsplaats internationaal. Een geschikte aanpak daarvoor is om de unieke sterktes van het gebied binnen Europa en Nederland te benadrukken en nog meer gebruik te maken van de internationale bekendheid van Amsterdam.

- De Noordvleugel en de Randstad zijn internationaal geen bekende begrippen. Holland en Amsterdam zijn dat wel. Bij het aantrekken van bedrijven zouden (samenwerkende) steden en regio's in de Noordvleugel daarom meer dan nu al het geval is moeten profiteren van de bestaande structuren (Holland Branding), de activiteiten die de NFIA hiervoor al verricht en vooral ook van de naam en faam van Amsterdam. Deze aanpak sluit aan bij die van succesvolle stedelijke gebieden wereldwijd die, in ieder geval in de internationale beeldvorming, één stedelijke voortrekker hebben. Voor de Noordvleugel vervult Amsterdam deze voortrekkersrol. Daarvan moet zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt. Voor internationale bedrijven is de naam en faam van Amsterdam en de nabijheid van Schiphol van groot belang. Daarnaast moeten de unieke sterktes van het gebied eenduidig worden uitgedragen. Met welke Noordvleugel partij/sector zij ook te maken hebben, kenniswerkers en bedrijven uit het buitenland moeten steeds het zelfde onderscheidende verhaal over de unieke sterktes van het gebied te horen krijgen: een internationaal sterk verbonden stedelijk netwerk met een diverse en hoogopgeleide bevolking, een groot aantal internationaal opererende bedrijven in de (financieel) zakelijke, logistieke, creatieve en life sciences sector, een aantrekkelijk vestigings- en ondernemingsklimaat en een uniek en divers woon- en leefklimaat.
- In het kader van het topsectorenbeleid zal het kabinet gerichte economische missies organiseren waarbij andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen zich kunnen aansluiten. De inzet van het kabinet is om 2012 17 economische missies te organiseren. Het is voor de Noordvleugel belangrijk zich hierbij aan te sluiten.
- Hierbij is het van belang om per sector te bekijken welke stedelijke regio's de belangrijkste concurrenten van de Noordvleugel zijn en welke specifieke competitieve voordelen kunnen worden benut. Hierbij moet gebruik worden gemaakt van reeds in de Noordvleugel gevestigde (tevreden) bedrijven als ambassadeurs voor de Noordvleugel.

Investeren in het vestigings- en ondernemingsklimaat en inzetten op een beter woon- en leefklimaat

Om bovenstaande beschrijving van de Noordvleugel waar te kunnen (blijven) maken, moet worden geïnvesteerd in het vestigings- en ondernemingsklimaat en woon- en leefklimaat in de

[13] Zie ook de paragrafen over 'Kennismigratie' en 'Toename en verankering van investeringen van buitenlandse topbedrijven' in de hoofdtekst van de Bedrijfslevenbrief

Noordvleugel. Door het (kennis)aanbod beter aan te laten sluiten op de vraag vanuit de arbeidsmarkt, door clustering en synergie tussen sectoren te bevorderen en door te investeren in infrastructuur.

- Wat betreft het woon- en leefklimaat heeft het gebied een belangrijke sterkte in handen. Het kent een aantal unieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden dat een belangrijke bijdrage levert aan de aantrekkelijkheid voor buitenlandse kenniswerkers en bedrijven en (daarmee aan) de economische aantrekkelijkheid en kracht van de Noordvleugel. Behalve natuur en cultuur(historie) is een divers en hoogwaardig voorzieningenaanbod (van winkelaanbod tot zorgaanbod) van belang. Hier is (bestuurlijke) samenwerking binnen de regio (in plaats van beleidsconcurrentie) belangrijk. Om de internationale aantrekkingskracht van de Noordvleugel te versterken, moet daarom worden gewerkt aan kwaliteit, diversiteit en complementariteit van verschillende soorten (persoonlijke) dienstverlening. De steden in de Noordvleugel vullen elkaar op dit moment beperkt aan; eerder is sprake van dubbelingen en convergentie, het steeds meer op elkaar lijken van woon, winkel, zorg en andere persoonlijke functies waar complementariteit op het niveau van de Noordvleugel gediend zou zijn met lokale specialisatie en uitbouw van diverse sterkten in het woon- en leefklimaat.
- Verder is de ontwikkeling van Amsterdam en Utrecht als internationaal aansprekende consumptiesteden van toenemend (economisch) belang. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam van belang. Deze ontwikkeling is gericht op het creeren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Naast de zorg voor een passend woningaanbod voor zowel de huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Voor de groeiende (beroeps)bevolking van de Metropoolregio Amsterdam bestaat de komende decennia een grote woningbouwopgave in de Noordvleugel. Indien deze verstedelijkingsopgave niet wordt gerealiseerd, komt de economische groei onder druk te staan. De ambitie van de Noordvleugel is om een groot deel van de uitbreidingsopgave binnenstedelijk te laten realiseren. Verder is hun strategie gericht op bundeling van de verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Het gebied ZaanIJ-oevers maakt deel uit van deze as. Specifieke keuzes hiervoor worden in de komende periode in de trajecten RRAAM, Zuidas en de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH) gemaakt. Wat betreft RRAAM heeft het Rijk zich in de RAAM-brief (november 2009) en het Integraal AfsprakenKader (IAK) uit 2010 verbonden aan de ambitie om meer werkgelegenheid te creeren omdat dit een onlosmakelijk onderdeel vormt van een succesvolle ontwikkeling van Almere tot een complete stad. Het kabinet spant zich daarbij conform de afspraken in het IAK in om kennis te leveren, zichtbaar steun te geven aan de opgave en op de regionale samenwerking te versterken.
- Om de economische kansen ook daadwerkelijk te kunnen benutten, zal er zo veel mogelijk moeten worden gebouwd volgens kwalitatieve woonvoorkeuren. Het kabinet wil dat er meer ruimte komt voor kleinschalige woningbouw om in de eigen woningbehoefte te voorzien, ook in het Groene Hart. Beperkingen in het ruimtelijk beleid wil het kabinet hiervoor wegnemen.

Beter laten aansluiten van (hoger) onderwijs op de arbeidsmarkt

Een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven is de beschikbaarheid van personeel. De Noordvleugel heeft een diverse en hoogopgeleide beroepsbevolking. Deze kennisbasis is een belangrijke sterkte. Op dit moment sluit het (kennis)aanbod echter onvoldoende aan op de vraag vanuit de arbeidsmarkt. Zo sluit het hoger onderwijs nog onvoldoende aan op de vraag naar personeel met kennis over de niches en subsectoren waarin de Noordvleugel zich zou moeten specialiseren om een internationaal (financieel) centrum te blijven. Dit geldt niet alleen voor het hoger onderwijs. In de Noordvleugel zijn veel vacatures voor onder meer technici en relatief weinig werkzoekenden. Meer samenwerking tussen kennisinstellingen en bedrijven is vereist om aanbod en vraag beter op elkaar te laten aansluiten. Een divers opgeleide beroepsbevolking is van groot belang, maar het tekort aan afgestudeerden in bepaalde richtingen komt voor een deel door de onbekendheid van aankomende studenten met (het economisch belang van) sommige

(sub)sectoren. Het kabinet neemt in het kader van het bedrijfslevenbeleid verschillende initiatieven om de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt te versterken. [14]

- Zo wordt per topsector door bedrijfsleven en onderwijsinstellingen een Human capital agenda opgesteld voor alle onderwijsniveaus, waarin behoeften en knelpunten in kaart worden gebracht. Het is belangrijk dat initiatieven die in het kader van de Economic Development Board Amsterdam worden genomen hierop aansluiten.
- Voor alle topsectoren komt in het HBO en MBO tenminste één vorm van publiek-private samenwerking, zoals de Centers of Expertise en Centra voor Innovatief Vakmanschap.
- Beide initiatieven zijn voor de Noordvleugel, met 4 universiteiten,13 hogescholen en 19 MBO-instellingen, in het bijzonder relevant.
- Ook de brede economische agenda, die de Economic Development Board Amsterdam zal ontwikkelen kan hierbij een belangrijke rol spelen omdat hierin het thema arbeidsmarkt een belangrijke plek zal gaan innemen.

Valorisatie en betere benutting van ontwikkelde kennis

Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de economische relevantie en vermarkting van kennis uit wetenschappelijk onderzoek. In de Noordvleugel is een grote kennisbasis aanwezig, maar de vertaling hiervan naar hoogwaardige economisch waardevolle kennis kan nog beter. Een belangrijk aandachtspunt is daarom de verbetering van de samenwerking tussen kennisinstellingen en bedrijven (vooral ook het MKB) met als doel kennis uit onderzoek beter en vaker te vertalen naar voor de markt waardevolle diensten en producten.

- De Centers for Entrepeneurship (WO), Centers of Expertise (HBO) en Centra voor Innovatief Vakmanschap (MBO) vervullen in de onderwijs- en kennisinfrastructuur een belangrijke rol door de samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen die hierbij plaatsvindt.
- In het kader van het bedrijfslevenbeleid gaat het kabinet samen met kennisinstellingen en bedrijven valorisatie versterken.[15] Het kabinet ondersteunt het praktijkgericht onderzoek van hogescholen door het RAAK-programma een structurele positie in het kennisbestel te geven en stimuleert publiek-private samenwerkingsverbanden, zoals de Centers of Expertise.
- De Noordvleugel kent daarnaast ook een Life Sciences Centrum Amsterdam en technology transfer offices (TTO's), voorbeelden van de wijze waarop (door kennisinstellingen) wordt gewerkt aan het slaan van de brug naar de markt. Het is van belang dat dit technology transfer beleid verder wordt geprofessionaliseerd. Het in juli jongstleden door het ministerie van EL&I geaccordeerde voorstel om kennisvalorisatie en infrastructuurversterking in de Noordvleugel te bundelen in een InnovatieCentrum Metropoolregio Amsterdam dat de TTO's, het Amsterdam Center for Entrepreneurship en Syntens bij elkaar brengt, versterkt de eerdere inspanningen op dit terrein (voor de regio Amsterdam). In Utrecht zijn daarnaast onlangs verschillende inspanningen op het gebied van kennisvalorisatie gebundeld in het Utrecht Valorisation Centre.
- Vormen van open innovatie kunnen hierbij een brugfunctie vervullen en moeten daarom in de Noordvleugel worden bevorderd. Met name de creatieve industrie en de zakelijke diensten kunnen hier in de Noordvleugel van profiteren. Opnieuw geldt dat de agenda's van de topsectoren hier een belangrijke bijdrage aan leveren.
- Om dezelfde reden moet ook campusvorming verder worden versterkt omdat hier bruggen worden geslagen tussen bedrijven en kennisinstellingen (doordat kennisinstellingen hun faciliteiten beschikbaar stellen aan bedrijven, via incubators en via onderlinge contacten) en omdat daar kansen liggen om Europese onderzoeksinfrastructuren naar de regio te halen. Daarbij verdient het voorbeeld van Science Park Amsterdam dat zich profileert met de combinatie van onderzoek, onderwijs en ondernemen, navolging. Een voorbeeld daarvan is het European Grid Initiative dat zich inmiddels heeft gevestigd op het Science Park Amsterdam.

Meer clustering en synergie tussen sectoren

Diversiteit en specialisatie zijn belangrijke kenmerken en sterktes van de Noordvleugel

[14] Zie ook de paragrafen 'Versterken aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt', 'Human capital agenda's', 'Middelbaar beroepsonderwijs', 'Hoger onderwijs' en 'Beta-techniek' in de hoofdtekst van de Bedrijfslevenbrief

[15] Zie ook de paragrafen 'Ondernemende universiteiten en hogescholen' in de hoofdtekst van de Bedrijfslevenbrief

economie. Deze diversiteit kent echter ook nadelen. Hetzelfde geldt voor de geringe omvang van de Noordvleugel die kleinschaligheid en een beperkte omvang van de arbeidsmarkt en afzetmarkt(en) betekent.

- De fragmentatie en kleinschaligheid binnen de Noordvleugel economie kan worden verminderd door het bevorderen van clustering en meer synergie binnen en tussen sectoren. Waardevolle kennis, diensten en producten komen juist ook tot stand op het snijvlak van sectoren. De diversiteit en het grote aantal middelgrote en kleine bedrijven in de Noordvleugel bieden hiervoor volop mogelijkheden, maar bedrijven en kennisinstellingen moeten elkaar hier voor weten te vinden. In het bijzonder door kennisinstellingen worden hiervoor al goede initiatieven genomen, zoals het genoemde voorbeeld van TTO's. Daarnaast moeten netwerken (fysiek en digitaal) tussen bedrijven en kennisinstellingen beter worden vormgegeven.

Investeren in fysieke en digitale infrastructuur, hoogwaardige kantoren en gedeelde innovatiefaciliteiten

Om de samenhang en noodzakelijke stedelijke netwerkvorming in de Noordvleugel te versterken en versnellen, zijn investeringen in de infrastructuur in het gebied noodzakelijk. De gehele Noordvleugel moet intern en extern met de auto en het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn en alle stedelijke/economische kernen moeten een directe verbinding hebben met Amsterdam en Schiphol. Naadloze, snelle en betrouwbare bereikbaarheid heeft een zeer positieve invloed op het vestigings- en ondernemingsklimaat, ook omdat het de schaal van arbeidsmarkten vergroot en meer synergie tussen clusters mogelijk maakt. In het kader van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het MIRT zijn voor de Noordvleugel onderstaande ruimtelijke en infrastructurele opgaven benoemd. Om deze opgaven in te vullen, zijn reeds acties in gang gezet.

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Noordvleugel op de hoofdnetwerken van weg, spoor en water (met name aan de noordkant van Amsterdam, aan de oostkant richting Almere, de ring Utrecht en de bereikbaarheid van het Science Park Utrecht en het Science Park Amsterdam). Het gaat hierbij om de interne bereikbaarheid om beter gebruik te kunnen maken van agglomeratievoordelen maar ook om de achterlandverbindingen naar het oosten en zuiden. Deze projecten zijn als geplande investeringen opgenomen in het MIRT. Hetzelfde geldt voor de noodzakelijke verbetering van de zeetoegang bij IJmuiden.
- Het bieden van ontwikkelingsruimte voor de luchthaven Schiphol met oog voor de kwaliteit van de leefomgeving en in samenhang met de overige ruimtelijke opgaven in de Schipholregio (woningbouw, infrastructuur, energie en waterberging). De genoemde mogelijke uitbreiding van de luchthaven Lelystad draagt bij aan de selectieve ontwikkeling van Schiphol en daarnaast aan de ruimtelijk-economische structuur van Flevoland. Dit is belangrijk voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam, voor de schaalsprong van Almere en de doorontwikkeling van Lelystad. Om de benodigde ruimtelijke keuzes te kunnen maken, wordt door de Rijksoverheid een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) opgesteld, die in 2012 wordt gepubliceerd.
- De draaischijf Nederland (Utrecht). Voorbeelden van opgaven hierbij zijn de ontwikkeling van het knooppunt Leidsche Rijn, de aanpassing van de A28, de verdere ontwikkeling van de OV terminal Utrecht en de Uithoflijn. Deze projecten maken deel uit van het MIRT.
- De ontwikkeling van de Zuidas als economisch toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor, OV). Besluitvorming over het project Zuidasdok moet bijzondere prioriteit krijgen vanwege het belang van de Amsterdamse Zuidas als financieel en zakelijk centrum van Amsterdam en toplocatie voor de vestiging van hoofdkantoren. De infrastructurele projecten zijn opgenomen in het MIRT.
- De ontwikkeling van het programma Amsterdam Connecting Trade (ACT). In het programma komen de belangrijke economische kernen luchthaven Schiphol, zeehaven van Amsterdam en Greenports Aalsmeer en Bollenstreek samen. De inzet van ACT is om het meest duurzame en innovatieve logistieke knooppunt te ontwikkelen voor logistiek aanverwante bedrijven door te werken aan een zo efficient mogelijke logistieke keten en versterking van de multimodaliteit. De opgave voor het multimodale knooppunt is de aansluiting voor expresvracht op de HSL Zuid, een waterterminal en een ongestoorde goederenverbinding over de weg tussen de bedrijventerreinen, Schiphol en Greenport Aalsmeer.
- De schaalsprong van Almere. De gefaseerde schaalsprong van Almere kan in de komende jaren een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de (woningbouw)opgaven in de

Noordvleugel en de diversiteit en complementariteit binnen het gebied vergroten (verstedelijking, infrastructuur, werkgelegenheid en groen/blauw).
- Het behouden en versterken van de spilfunctie van de Noordvleugel in internationaal internet- en dataverkeer.
- Het investeren in nieuwe gedeelde innovatiefaciliteiten zoals laboratoria, incubators en fablab's. Deze shared facilities zijn de nieuwe fysieke knooppunten voor innovatie, waar studenten, kenniswerkers studenten en ondernemers elkaar ontmoeten.

Het is van belang dat de beschreven acties in het kader van de zeven agendapunten snel en actief worden opgepakt. Voor vier van de agendapunten is in de Bedrijfslevenbrief door het kabinet actief generiek beleid geformuleerd. Het is belangrijk om ambities en acties in de Noordvleugel op het gebied van de zeven agendapunten zo goed mogelijk te laten aansluiten op het beleid van de Rijksoverheid, zoals het topsectorenbeleid. Op die manier worden inspanningen in de Noordvleugel versterkt door acties en maatregelen van het kabinet in het kader van het bedrijfslevenbeleid.

5 Afsluiting

Met de Amsterdambrief is het verzoek van de Tweede Kamer aan het Ministerie van EL&I ingevuld om een economische visie en agenda voor de Noordvleugel van de Randstad op te stellen. Om de uitdagende ambitie voor de Noordvleugel te realiseren is het van belang om te werken aan de zeven agendapunten zoals die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven. De bijbehorende opgaven liggen in sommige gevallen bij het Rijk, soms in hoofdzaak bij de regio, maar veel vaker is er sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio.

Bezien vanuit deze gezamenlijke verantwoordelijkheid kan de Amsterdambrief niet worden beschouwd als een visie en agenda die op zichzelf staat, maar één die in lijn ligt met een lopend traject van visie- en agendaontwikkeling voor de Noordvleugel, waarin de gouden driehoek partijen in de Noordvleugel zelf het voortouw hebben. In dit verband is de recente krachtenbundeling in de Economic Development Board Metropoolregio (EDBA) belangrijk, een samenwerking die inmiddels heeft geleid tot een Kennis- en Innovatieagenda. Deze agenda zal door de EBDA nader worden uitgewerkt in een bredere economische agenda. Het is belangrijk dat bij de totstandkoming van deze agenda nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de actielijnen van de agenda's van de Amsterdambrief en de topsectoren, en dat de opgaven in deze agenda in samenspraak met het Rijk worden geconcretiseerd. Het ministerie van EL&I zal daarbij namens het Rijk als aanspreekpunt fungeren.

Literatuurlijst
Externe onderzoeken verricht in het kader van de Amsterdambrief

Van Bussel, I., Van Den Toren (2011) Groei door samenwerking in Almere.

Derudder, B., Witlox, F. (2010) Rapport Amsterdambrief. De Noordvleugel in het licht van trends in het mondiale stedensysteem. Universiteit van Gent.

Ernst & Young (2010a) Rapport Amsterdambrief. Ontwikkeling van het vestigingsklimaat in de Noordvleugel 1996-2008.

Ernst & Young (2010b) Rapport Amsterdambrief. Internationale positie Noordvleugel in greenfield en brownfield investments (2000-2009).

Lambooy, J., Van Oort, F. (2010) Rapport Amsterdambrief. De Evolutionaire Economische Wortels van de Noordvleugel. Universiteit Utrecht.

Neffke, F., Burger, M., Boschma. R. en Van Oort, F. (2010) Rapport Amsterdambrief. De evolutie van skill-gerelateerde bedrijfstakken in de Noordvleugel van de Randstad. Kansen en Bedreigingen. Universiteit Utrecht/Erasmus Universiteit Rotterdam.

Oort van, F., Van Aalst, I., Burger, M., Lambregts, M., Meijers, E. (2010) Cluster en netwerkeconomie in de Noordvleugel van de Randstad. Universiteit Utrecht.

PBL (2010), Briefadvies Amsterdambrief. De economische kracht van de Noordvleugel van de Randstad. Den Haag-Bilthoven.

PBL (2011) Nederland in Europese systemen en netwerken. Internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel van de Randstad. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag.

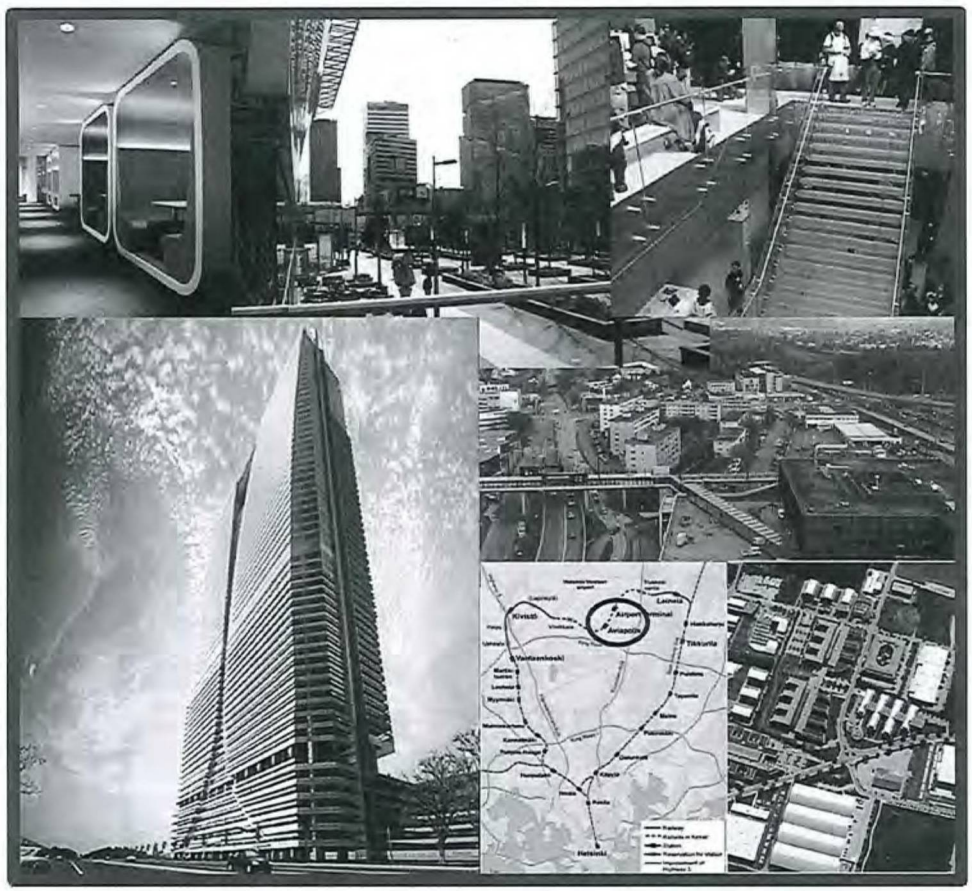
Wall, R. (2010a) Rapport Amsterdambrief. De positie van de Noordvleugel in wereldwijde economische netwerken. Wall Research/Institute for Housing and Urban Studies, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam.

Wall, R. (2010b) Rapport Amsterdambrief. De positie van de Noordvleugel binnen internationale M&A-netwerken 2000-2009. Wall Research/Institute for Housing and Urban Studies, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam.

ECORYS

STRATAGEM

16



Internationale benchmark bedrijfslocaties

Bevindingen en elementen voor de ontwikkelingsstrategie REVS

uitgevoerd door Ecorys en Stratagem

in opdracht van het Bestuursforum Schiphol

24 januari 2011

Inhoud

Inleiding 3

Vraag 7

Aanbod 11

Aanbod: Locatieconcepten 17

Aanbod: Overige aspecten 21

Instrumenten en governance 22

Leerervaringen voor de Schipholregio 24

Bijlage 1: Verslagen werksessies 27

Bijlage 1: leerervaringen per regio 29

Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen 30

Bijlage 3: Overzichten regio's 31

Inleiding

In februari 2009 is de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (REVS) verschenen. De REVS is een product van het Bestuursforum Schiphol, een samenwerking tussen de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol Area Development Company (SADC) en Schiphol. In het Bestuursforum Schiphol zijn de bestuurders van publieke en private partijen vertegenwoordigd. De REVS schetst de plannen en ambities van het Bestuursforum met betrekking tot ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Voor de ondersteuning van de vertaling van de REVS naar een Ontwikkelingsstrategie, hebben Stratagem en Ecorys een internationale Benchmark uitgevoerd. De ontwikkelingsstrategie betreft afspraken tussen de samenwerkende partijen aangaande een programma voor Schipholgebonden kantoor- en bedrijfslocaties. Aangezien er een accentverschuiving is van kwantitatieve- naar kwalitatieve ontwikkeling, belicht de benchmark met name de kwalitatieve aspecten van succes- en faalfactoren voor ontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties in andere landen. Deze locaties kunnen zich naast maar ook op afstand van de luchthaven bevinden.

De REVS moet nu worden vertaald naar een Ontwikkelingsstrategie, afspraken tussen de samenwerkende partijen in het Bestuursforum Schiphol over een ontwikkelingsprogramma voor Schipholgebonden kantoor- en bedrijvenlocaties. Hierbij zijn kwantitatieve (metrages en hectares) en kwalitatieve indicatoren aan de orde. De kwalitatieve indicatoren zijn bedoeld om krachtige en onderscheidende locatieprofielen voor bedrijfsterreinen en kantoren op te stellen.

De REVS schetst de plannen, c.q. ambities van de partijen van het Bestuursforum Schiphol met betrekking tot ruimtelijk economische ontwikkelingen. Daarbij vallen twee zaken op:

- De mainportstrategie wordt verbreed naar een metropolitane strategie, waarbij verder wordt gekeken dan de luchthaven en haar directe omgeving. Een belangrijk onderdeel van deze metropolitane strategie is de samenhang tussen luchthaven en regio. In het bijzonder die tussen Schiphol en Amsterdam en in bredere zin die tussen Schiphol en het gebied van Nieuw Vennep tot en met Lelystad.
- Er is een accentverschuiving van kwantitatieve ontwikkeling naar kwalitatieve gebiedsontwikkeling. Het gaat daarbij om de kwaliteit van locaties en ontsluiting. Centraal daarbij staat de mogelijk toegevoegde waarde voor luchtvaartpassagiers en luchtvracht, zodat de gebiedsontwikkeling de ontwikkeling van de luchthaven positief beinvloedt.

Vier vragen staan centraal in de benchmark, namelijk:

1. Wat zijn voor een aantal specifieke concurrerende regio's (nationaal/internationaal) onderscheidende en concurrerende ruimtelijk economische gebiedsconcepten voor kantoor- en bedrijfslocaties of een combinatie daarvan?
2. Wat is het effect van deze gebiedsconcepten op de concurrentiepositie van deze locaties en de daar gevestigde bedrijven?
3. Wordt door de regio's specifiek beleid of coördinatie gevoerd of gaat het om autonome ontwikkelingen?
4. Wat kan de Schipholregio hiervan leren en wat is niet toepasbaar?

In overleg met de begeleidingsgroep van het Bestuursforum Schiphol zijn 23 locaties in 18 grootstedelijke regio's onderzocht, op drie continenten Europa, Azië en de Verenigde Staten.

De benchmark heeft zich op drie soorten locaties gericht, namelijk die voor vestiging van *kennisinstituten en bijbehorende bedrijven, logistieke activiteiten* en kantoorlocaties. Verder is bijzondere aandacht gegeven aan de mogelijkheden die een *airportcorridor* (de ruimte tussen de luchthaven en het stadscentrum) biedt voor ontwikkeling van onderscheidende gebiedsconcepten.

Voor elke regio en locatie zijn ruimtelijk economische profielen beschreven, die gegevens bevatten over specifieke clusters in de regio, omvang van de buitenlandse investeringen in de regio en de kwaliteit van de reeds aanwezige bedrijven. Ook is gekeken naar de netwerkkwaliteit van de luchthaven, en of er een integrale gebiedsvisie ten grondslag ligt aan de ontwikkeling van specifieke locaties. Op elke locatie is een oordeel gevormd over de kwaliteit van de omgeving en de architectuur van de gebouwen. Tenslotte is gekeken naar de rol en mogelijke instrumenten van de overheid.

De voorlopige bevindingen van de benchmark zijn gepresenteerd in vier werksessies, waaraan naast de begeleidingsgroep telkens andere deskundigen deelnamen. Bij elke werksessie hoort een uitgebreid presentatiedocument, met, naast algemene gegevens, gedetailleerde informatie over de regio's/locaties.

De werksessies werden voorafgegaan door een kick-offbijeenkomst en afgesloten met een slotbijeenkomst. In dee kick-offbijeenkomst, gehouden op 29 september 2010, is vastgesteld welke locaties/regio's onderdeel zouden gaan uitmaken van de benchmark. Tijdens de eindbijeenkomst op 6 december 2010 zijn de voorlopige resultaten

gepresenteerd, met hierin elementen voor de ontwikkelingsstrategie. De werksessies zijn samengevat in bijlage 1 van dit document.

Dit rapport over de internationale benchmark is als volgt opgezet. Allereerst wordt de vraag naar bedrijfslocaties beschreven voor logistiek, kennis en kantoren. Vervolgens is in detail het aanbod geanalyseerd en wel op drie manieren: op het niveau van de stad- en metropoolregio's; op locatieniveau; en op basis van specifieke kenmerken (kwaliteit, groen, duurzaamheid, architectuur).

Op basis van de analyses is vastgesteld hoe verschillende overheden vraag en aanbod van vestigingslocaties kunnen beïnvloeden en met welke instrumenten. Tenslotte is vastgesteld wat de Schipholregio uit de buitenlandse benchmark kan leren.

1967
WEST INDIA DOCKS IN USE



1988
CWC COMMENCE FOUNDATION WORK



1990
PHASE 1 UNDER CONSTRUCTION



1991
CANARY WHARF PHASE 1 COMPLETE



1998
PHASE 2 KICKS OFF



2005
CANARY WHARF TODAY



Steden/regio's	State of the European Cities 2007	Economische ontwikkelingsfase GDP 2007	Regional Competitiveness Index 2010 (ranking)	Business Sophistication (ranking)	Groeivooruitzichten tot 2015
Parijs	Established capital	High (168.7)	8	1	gemiddeld
Barcelona	Knowledge hub	High (123.3)	103	44	laag
Toulouse	Research centre	Intermediate (97.3)	115	77	hoog
Praag	Re-invented capital	High (171.8)	36	19	hoog
Berlijn	Established capital	Intermediate (97.8)	44	24	gemiddeld
Helsinki	Knowledge hub	High (135.6)	6	58	gemiddeld
München	Knowledge hub	High (164.7)	11	13	hoog
Stockholm	Knowledge hub	High (164.6)	9	5	gemiddeld
Kopenhagen/Oresund	Knowledge hub	High (150.3)	2	8	gemiddeld
Frankfurt	Knowledge hub	High (132.5)	46	50	laag
London	Knowledge hub	High (225.6)	4	2	gemiddeld
Zürich	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	gemiddeld
Amsterdam	Knowledge hub	High (150.1)	3	4	gemiddeld

1

Regio	Omvang (m^2)	Freight (1.000 tonnes)	m^2/tonnes
Parijs	500000	1767	283
Frankfurt	100000	1864	54
Schiphol	370000	1450	255

2

3

Regio	Omvang (m^2)	Huur (m^2/jaar)
Barcelona	127000	72
Parijs	500000	110
Frankfurt	100000	75
Praag	50000	50
Schiphol	370000	85

Vraag

De vraag naar vestigingslocaties voor internationaal opererende bedrijven wordt door veel factoren beïnvloed, is dynamisch en speelt op verschillende schaalniveaus. De belangrijkste vestigingsfactoren zijn op regio niveau. Regio's onderscheiden zich voor internationale bedrijven op basis van welvaart, potentiële markt en factoren als innovatie en business sophistication (de kwaliteit van zakelijke netwerken en strategische kracht van lokale ondernemingen). Daarnaast vestigt internationale bedrijvigheid zich bij voorkeur in regio's, die zich kenmerken door een hoog opgeleide arbeidsmarkt en goede bereikbaarheid

Afbeelding 1 toont de concurrentiepositie van de geselecteerde Europese stedelijke regio's. Hiervoor is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeken naar de concurrentiekracht van regio's en de posities die de onderzochte regio's innemen op internationale ranglijsten.

Uit de analyse kan worden geconcludeerd dat zonder uitzondering de geselecteerde regio's gekenmerkt worden door een hoge economische welvaart (GDP/capita) en door gemiddelde of hoge groeivooruitzichten. Wat betreft regionale concurrentiekracht en andere concurrentiefactoren is de spreiding groter.

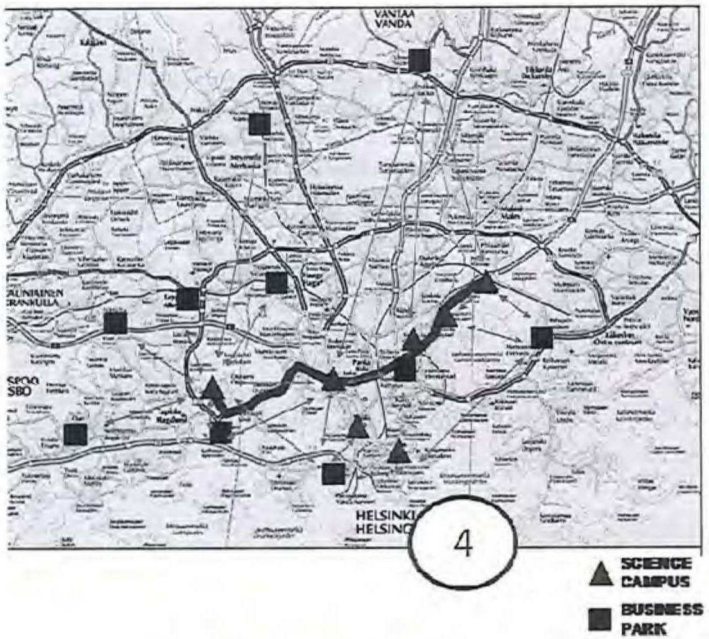
De economische kracht van regio's wordt sterk beïnvloed door externe ontwikkelingen. Zo is Bangalore tot bloei gekomen, nadat veel Indiase kenniswerkers remigreerden als gevolg van de crisis die Silicon Valley trof (eind jaren 90). In India werden veel bedrijven opgericht die een rol gingen spelen in de 24 uur/7 dagen per week maatschappij. Hoog gekwalificeerd personeel met lagere loonkosten dan in Europa of Amerika kon worden ingezet op een locatie die zich in een andere tijdzone bevindt dan bijvoorbeeld de Amerikaanse, waardoor veel helpdeskfuncties dag en nacht bereikbaar werden.

Nog belangrijker voor het vestigingsklimaat in een regio maar ook op locatie niveau is de business sophistication. Praktisch vertaald betekent dit dat er reeds een kritische massa en kwaliteit van bedrijven en instellingen vanuit de thuismarkt aanwezig is. De aanwezigheid van bedrijven die met de nationale economie geïdentificeerd worden, is een belangrijk signaal voor buitenlandse bedrijven dat er sprake is van een toplocatie of regio. Met name in Stockholm, Finland, Frankrijk en Spanje dienen veel nationale bedrijven als iconen om locaties herkenbaar te maken. Voor de verschillende soorten bedrijfsvestigingen in deze benchmark gelden daarnaast specifieke vraagkarakteristieken. Deze worden hieronder beschreven.

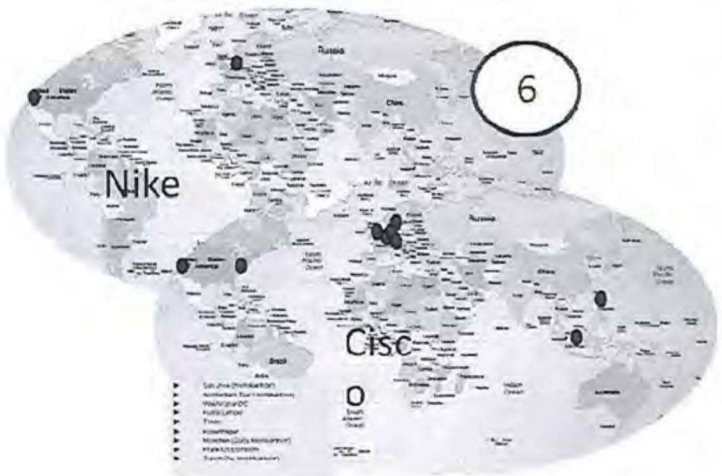
Logistiek

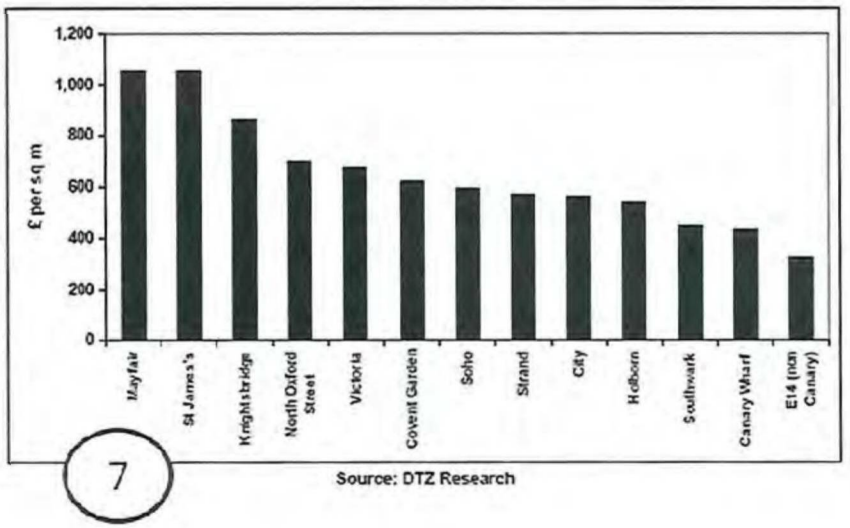
De vraag naar locaties voor luchtvracht en logistiek wordt sterk bepaald door de inrichting en geografische loop van supply chains van bedrijven en de bijbehorende logistieke ketens. Daarbij speelt niet alleen luchtvracht een rol, maar juist ook andere modaliteiten zoals de ligging ten opzichte van zeehavens en de bereikbaarheid ten opzichte van het achterland. Voor logistieke dienstverleners is luchtvracht vaak een flexibiliteit waarmee onverwachte gebeurtenissen in de supply chain kunnen worden opgevangen. Daarbij wordt de luchtvracht vaak over verschillende luchthavens in- en uit gevolgen om zo risico's te spreiden en druk op kwaliteit en prijzen te houden. Desalniettemin is de vraag naar luchtvracht logistieke ruimte in Europa voor geconcentreerd rond de vier grootste luchtvracht luchthavens: Parijs, Frankfurt, Amsterdam, London Heathrow. De oppervlakte van eerste-linie loodsen, waarin luchtvracht van het luchthaventerrein naar de weg wordt begeleid is daarbij recht evenredig met de hoeveelheid luchtvracht. Daarnaast zijn er een aantal secundaire locaties in opkomst zoals Keulen en Luxemburg, waar luchtvracht door de grootste luchtvaartmaatschappijen en integrators wordt geconcentreerd. Kleinere luchthavens zoals Oostende, Luik, Maastricht spelen slechts een marginale rol.

De locatie van tweede linieloodsen en warehouses is van belang voor additionele vraag naar logistieke ruimte in de directe nabijheid van de luchthaven. Zo is er in Frankfurt sprake van een hoge verhouding luchtvracht/m^2 warehousing, omdat binnenkomende lading snel wordt doorgevoerd naar tweede linie warehouses verder van de luchthaven om daar opgeslagen of verdeeld te worden. Op Schiphol en bij Parijs CDG is deze verhouding veel lager, omdat lading ook in tweede linieloodsen in de nabijheid van de luchthaven blijft (afbeelding 2). Hoewel vergelijking van huurprijzen van logistieke ruimte door deze lokale verschillen gecompliceerd is, kan het overzicht (afbeelding 3) als indicatie dienen, wanneer ook rekening wordt gehouden met aanbod aan beschikbare ruimte.



Huren	Kantoorruimte (EUR/m^2/jaar)	Industriële ruimte (EUR/m^2/jaar)
London	850	140
Paris	700	50
Zurich	600	110
Hong Kong	525	125
Frankfurt	400	72
Seoul	400	90
Stockholm	375	90
Munich	350	78
Amsterdam	300	85
Washington	275	60
Barcelona	250	80
Berlin	250	50
Prague	240	50
Toulouse	200	45
Copenhagen	200	65
Dallas	170	30
Bangalore	120	??
Kuala Lumpur	120	50





Kennis

De vraag naar locaties voor kennis en onderzoek is sterk gekoppeld aan de aanwezigheid van universiteiten, scholen en wetenschappelijke onderzoeksinstituten. Vandaar dat de vraag vaak verspreid en gefragmenteerd is en de locaties kleinschalig (afbeelding 4, Helsinki). Op regio en landelijk niveau speelt de kwaliteit van het onderwijs en de inspanningen op innovatie gebied een grote rol. Hier hebben Zweden, Finland maar ook de regio Toulouse een vooraanstaande positie.

Kantoren

De belangrijkste ontwikkeling in de Europese en Noord-Amerikaanse kantorenmarkt is het feit dat het aantal vierkante meter werkplek per FTE in de laatste tien jaar sterk gedaald is (40-50%), zie afbeelding 5. Deze daling kan worden verklaard door het efficiënter gebruiken van het aantal vierkante meters kantoorruimte, de toename van het creëren van flexibele werkplekken op kantoor en een toename van het aantal personen dat thuis of elders buiten kantoor werkzaamheden verricht. Ook flexibiliteit in werktijden is medebepalend voor de hoeveel ruimte die men nodig heeft. De trend wereldwijd is steeds minder individuele kantoren en steeds meer groeps- of algemene ruimten. In Nederland is hier in de regelgeving rekening op in gespeeld. Was eerst de norm 8 m^2 per werknemer, deze is nu verlaagd tot minimaal 4 m^2 (NEN 1824). Daarnaast is ook de gemiddelde grootte van de gevestigde bedrijven gedaald in een groot aantal regio's. Dat heeft een directe invloed op de ontwikkeling van met name kantoorlocaties. Op dit moment worden in de meeste regio's vooral kantoren gevraagd voor marketing- en sales activiteiten. Verschillende experts hebben erop gewezen dat er geen grootschalige projecten meer zullen worden ontwikkeld, maar dat steeds meer de gebruiker centraal zal staan in kleinere projecten.

In deze dynamische en onzekere markt is vastgesteld in welke stedelijke regio's gemiddeld de hoogste huren worden gerealiseerd. Deze huren zijn in eerste instantie een afspiegeling van lokale vraag en aanbod naar kantoorruimte, maar de onderlinge verhouding geeft een goed beeld welke steden meer of minder gewild zijn. Maar dat is slechts een deel van de verklaring. Een goedkope, maar economisch sterke regio, zoals Kopenhagen, heeft slechts beperkte aantrekkingskracht op buitenlandse bedrijven. Amsterdam blijkt uit deze ranglijst gemiddeld te scoren; de Schipholregio is geen natuurlijke toplocatie, maar heeft wel aantrekkingskracht voor internationale ondernemingen, in het bijzonder vanwege het gunstige fiscale regime in Nederland.

Wat opvalt bij de analyse van vestigingspatronen is dat de veel grote bedrijven, ondanks hun wereldwijde expansie, bijna allemaal nog steeds hun hoofdkantoor op of zeer nabij de plaats van oprichting hebben. Wat dat betreft is er sprake van weinig dynamiek met betrekking tot locaties voor hoofdkantoren.

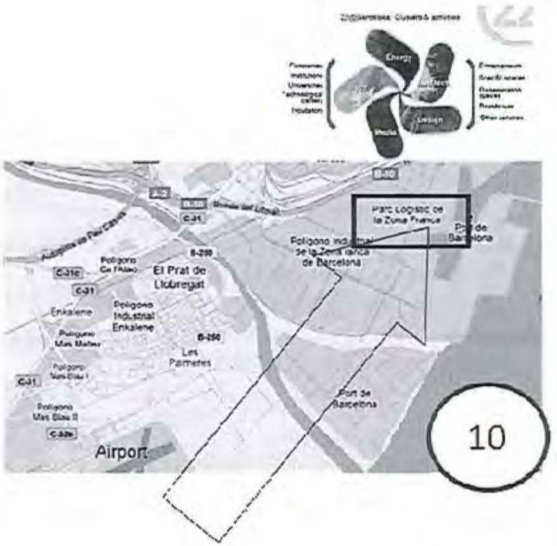
Nike's hoofdkantoor is nog steeds gevestigd in Oregon (VS) en het hoofdkantoor van BMW is sinds jaar en dag in München. Ook het hoofdkantoor van Siemens is na het noodgedwongen vertrek uit Berlijn in 1949 nog altijd in München gevestigd. Om deze hoofdkantoren heen is een netwerk van toeleveranciers ontstaan. Hoofdkantoren worden klaarblijkelijk moeilijk verplaatst, hoogstens onderdelen en specifieke functies en dan vaak ook nog binnen een land (Philips, Akzo naar Amsterdam).

Daarnaast is er sprake van bedrijfsonderdelen die veel meer fluïde patronen vertonen. Het gaat hierbij om functies als marketing en verkoop, Europese hoofdkantoren, nationale hoofdkantoren, logistiek en administratiekantoren. Vestigingstrategieën van internationale bedrijven in Europa tonen op hoofdlijnen twee patronen: een Europees hoofdkantoor zonder nevenvestigingen met als voorbeelden Apple (Ierland) en Nike (Nederland, Hilversum), die hun Europese aanwezigheid voornamelijk via winkels zichtbaar maken. Dan zijn er bedrijven met een Europees hoofdkantoor en een netwerk van landenkantoren, zoals Nike en Cisco (afbeelding 6).

Binnen internationale bedrijven is er sprake van een continue verandering van bedrijfsvestigingen in Europa waarbij bedrijven worden geleid door prijs en kwaliteit voor verschillende activiteiten. Bedrijven kiezen voor vestigingen (van bedrijfsonderdelen) op die locaties waar de meest gunstige voorwaarden zijn op het gebied van prijs, arbeidsmarkt, verbindingen en andere zaken die voor het bedrijf relevant zijn om winstgevendheid te garanderen. Voor elk (type) bedrijf zijn verschillende factoren hierbij van belang.

Binnen de regio's zelf is er dan ook nog sprake van een gedifferentieerde vraag, waarbij opvalt dat de hoogste huren worden gerealiseerd op die plaatsen waar financiële dienstverlening zich mengt met zakelijke dienstverlening. Londen is daarvan een goed voorbeeld, maar deze verdeling wordt in veel regio's waargenomen (afbeelding 7). In een aantal andere steden is er sprake van splitsing van kantoorfuncties, waarbij de directie en belangrijkste management functies op toplocaties gevestigd worden, maar andere onderdelen van het bedrijf regionaal verdeeld worden.








A: DHL


F: Asia Airfreight


E: Airport Freight doorstering


B: Hong Kong Air


C: Cathay Pacific City

11





Aanbod

Stads- en metropoolregio

De analyse van het aanbod aan vestigingslocaties is ook op verschillende schaalniveaus uitgevoerd. Allereerst op het niveau van de stads- en metropoolregio, waarbij de samenhang tussen verschillende locaties en de luchthaven bekeken wordt. In dit gedeelte wordt ook aandacht gegeven aan de airportcorridor. Vervolgens is het niveau van de locatie en het gebied zelf geanalyseerd. Tenslotte wordt een aantal kwalitatieve kenmerken van gebiedsconcepten nader bekeken.

De onderzochte locaties maken in de meeste gevallen bedoeld of onbedoeld onderdeel uit van stads- of metropolitane regio's. Hiermee wordt bedoeld dat naast geografische regio's er in toenemende mate sprake is van regionale samenwerking tussen overheden en bedrijven. Daarbij kiest elke regio voor een andere benadering van het fenomeen metropolitane of metropoolregio. In veel gevallen zijn samenwerkingsverbanden geïdentificeerd ten bate van de regio of een aantal betrokken gemeenten. Bij de ontwikkeling van gebieden worden hier ook andere partijen bij betrokken, echter de overheid heeft in alle onderzochte regio's het initiatief genomen tot samenwerking en is hier sturend in.

De overheid heeft in alle gevallen van regionale samenwerking het initiatief genomen. Wanneer het gaat om gebieden waarbij er sprake is van een nationaal belang, bijvoorbeeld door de dominante economische rol die zij innemen of door de nauwe verbondenheid met een grote (internationale) luchthaven, kan de nationale overheid hierin leidend zijn. Dit verschijnsel is nog sterk zichtbaar in Azië, maar ook in Europa is er sprake van nationale invloed op regiovorming (Finland). Ook in Nederland speelt de nationale overheid een belangrijke rol. In andere gevallen is er sprake van initiatieven vanuit de centrale stad (Stockholm, Zurich) of de regio (Parijs, Ile de France).

Er zijn verschillende overwegingen om tot regionale afstemming van vestigingslocaties te komen. Er is een behoefte aan differentiatie in vestigingsplaatskwaliteit ook binnen clusters. Een aanbod aan vestigingslocaties met verschillende profielen wordt steeds meer ingezet om aan verschillende wensen van bedrijven tegemoet te komen. Zo zijn er bedrijven die in parkachtige omgevingen gedijen die niet meteen in de stad te vinden zijn.

Een tweede overweging voor regionale coördinatie is het uitwerken van cluster strategieën. Vooral in 22@Barcelona (ICT), Toulouse (Biotech, voedsel, aerospace), Berlijn Adlershof (ICT en media) en Helsinki (Nokia, ICT). Deze ruimtelijk-economische strategie kenmerkt zich door expliciete internationale positionering met betrekking tot een specifieke sector, inclusief ondersteunende voorzieningen en stimulerende (overheids)instrumenten. In de benchmarkregio's is hier de overheid de leidende partij. 22@Barcelona betreft een integrale gebiedsvisie waarin vijf clusters worden ontwikkeld (afbeelding 6), allen gekenmerkt door hoge kwaliteit en een sterke samenwerking tussen bedrijven en wetenschap. Ook is de woonfunctie geïntegreerd.

Kuala Lumpur manifesteert zich als centrum voor multimedia, waarbij is ingezet om de totale ICT infrastructuur op een substantieel hoger niveau te ontwikkelen.

Wanneer wordt vastgehouden aan een bepaalde visie, bijvoorbeeld regio van de ICT, krijgt de regio hiermee een herkenbare identiteit. Het voordeel is dat hiermee de regio zich op eenvoudigere manier krachtiger kan profileren.

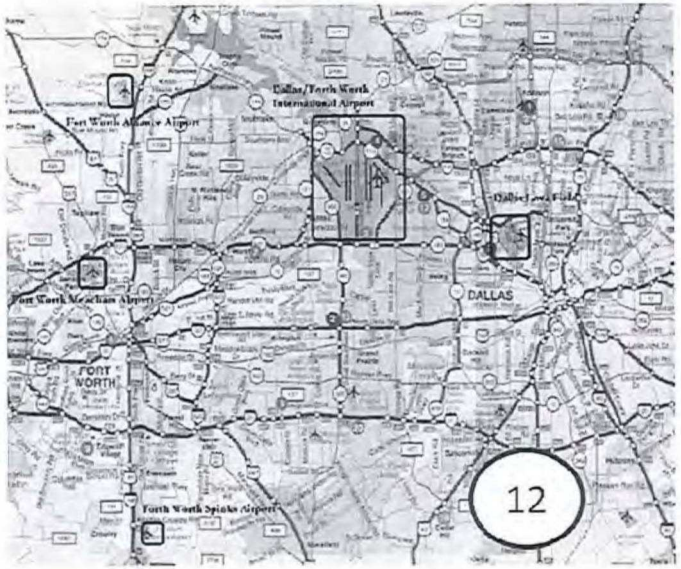
De belangrijkste overweging is echter dat er op een hoger schaalniveau ruimtelijk economisch wordt samengewerkt. Dit vermindert de onderlinge concurrentie in de regio en biedt grote voordelen bij de ontwikkeling van infrastructuur. In veel gevallen omvat de integrale gebiedsvisie naast een economische strategie ook de ruimtelijke ontwikkeling van bedrijf- en kantoorlocaties, woongebieden, recreatie en transportinfrastructuur.

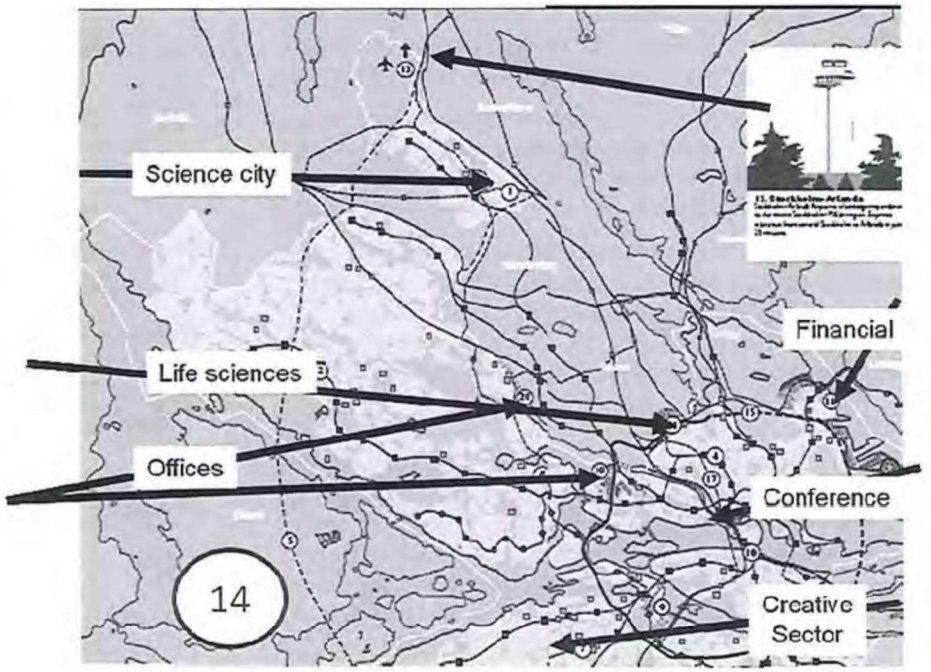
Logistiek

Parijs is een regio met een integrale visie op logistieke vestigings-plaatslocaties, die de regio sterk concurrerend maakt. In de benchmark is gekeken naar het "Fret Village", het logistieke cluster ten noorden van Parijs. Dit is gesitueerd rond de luchthaven CDG . De logistieke activiteiten elders in Ile-de-France zijn versnipperd of beslaan een heel specifiek cluster zoals *food* in Rungis (zie afbeelding 8).

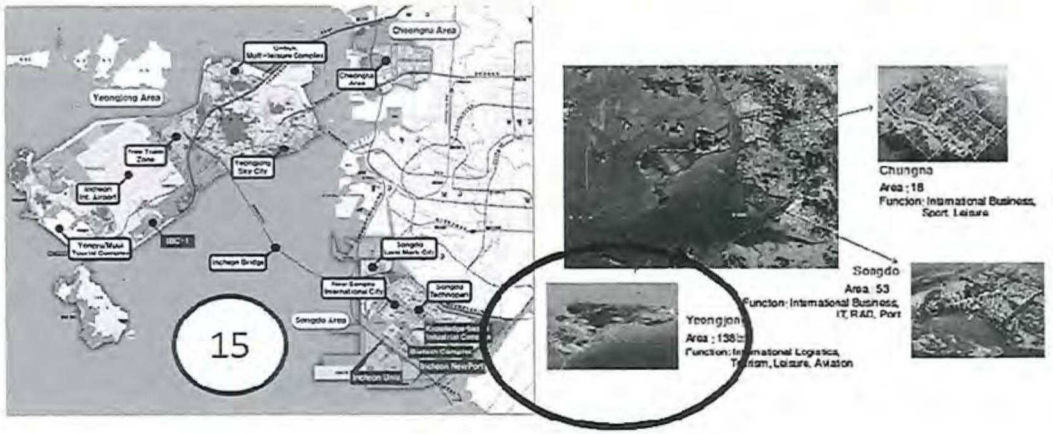
Ook bij Praag is sprake van een regiobrede logistieke aanpak. Hier lijkt de luchthaven slechts een beperkte rol te spelen (afbeelding 9).In Barcelona is de Zona Franca (afbeelding 10) gesitueerd tussen haven en luchthaven en langs een spoorlijn. De interactie tussen deze modaliteiten lijkt beperkt.

In Azië zijn veel nieuwe logistieke locaties in ontwikkeling die aan of "in" zee, liggen (afbeelding 11, Hong Kong). De ontwikkeling van deze locaties wordt vaak ondersteund door nieuwe logistieke verbindingen naar het achterland. Logistiek neemt relatief gezien een klein aandeel van de ruimte in en is veelal direct verbonden met de luchthaven.


Dallas/Fort Worth International Airport
Fort Worth Alliance Airport
Fort Worth Meacham Airport
DALLAS
FORT WORTH
Fort Worth Spinks Airport
12


Science city
Financial
Life sciences
Offices
Conference
Creative Sector
14


13
Aerospace Valley
AgriMip Innovation
Cancer-Bio-Santé


Yeongjong Area
Chungna Area
15
Chungna
Area : 18
Function: International Business, Sport, Leisure
Songdo
Area : 53
Function: International Business, IT, R&D, Port
Yeongjong
Area : 138
Function: International Logistics, Tourism, Leisure, Aviation

In de VS zijn logistieke terreinen ontwikkeld op voormalige bedrijventerreinen (herontwikkeling) en aan de rand van metropolen (afbeelding 12, Dallas Alliance). In Europa worden nieuwe logistieke terreinen aan de rand van de stad/luchthaven gesitueerd.

Bij de logistiek is het in toenemende mate van belang of het om bedrijfsvestigingen gaat die zich bezig houden met eerste- of tweedelijn logistiek. Eerstelijns zal op of zo dicht mogelijk bij de luchthaven zijn gevestigd. Tweedelijns logistieke bedrijven kunnen zich op grotere afstand van de luchthaven vestigen. Bij hen is de algemene bereikbaarheid van belang, niet zo zeer de verbinding met de luchthaven maar wel die met het achterland.

Hoewel in de regio Parijs logistieke terreinen tot dicht tegen de stad worden aangetroffen, zoals de foodsector in Rungis, heeft Cargo Village bijzondere aandacht, door de gunstige ligging ten opzichte van de luchthaven, uitvalswegen en stad.

Kennis

In de benchmark is specifieke aandacht aan kennis gegeven, waaronder opleidingen/onderwijs en R&D. Er is een zeer sterke samenhang tussen bedrijfslocaties en kennisfaciliteiten: zonder bedrijvigheid gedijt kennis veel minder en zonder kennis valt het bedrijven moeilijk om innovatief te zijn. De ruimtelijke nabijheid van beiden is essentieel. Uit de analyse van de verschillende locaties kan worden afgeleid dat kennis relevant is voor de concurrentiekracht van vooral ontwikkelde economieën. In veel gevallen is de overheid de leidende partij bij investeringen in de kennis.

Uit de kennisranking van het World Economic Forum is af te leiden dat de innovatiekracht van de landen binnen de benchmark tot vier plaatsen in de top 10 heeft geleid, namelijk voor Finland, Denemarken, Duitsland en Singapore. Nederland valt hierbuiten met een 13e plaats. Spanje bekleedt de 46e plaats. De invloed van de aanwezigheid van kennis is groot; in Berlijn is dit een belangrijk element voor de hoge positie die de stad bekleedt op de regionale concurrentiekrachtindex in 2010.

Sterke concentraties van innovatief vermogen zijn waargenomen in Noord-Amerika (New York, Boston, Seattle, Austin, Toronto en Vancouver), in Europa (Berlijn, Parijs, Stockholm en Helsinki) en in Azië (Tokyo, Osaka, Seoul). Vier sectoren zijn hierin dominant, namelijk health care, automotive, ICT hardware en ICT software.

In de regio rond Helsinki zit innovatiekracht met name in de campussen op het gebied van ICT, R&D, design en technologie. Toulouse heeft het hoogste aandeel R&D-medewerkers per 1.000 arbeidsplaatsen in Frankrijk en heeft tevens de sterkste groei van het aantal banen in deze sector van alle Franse regio's. De belangrijkste clusters hier zijn aerospace en health, specifiek op kankeronderzoek (zie afbeelding 13). Bangalore in India maakt niet een keuze voor een specifiek kennisgebied, maar richt zich op een groot aantal clusters, waarbij hoogwaardige technologie doorslaggevend is voor het succes. Dit is historisch gegroeid, doordat na de onafhankelijkheid van India het beleid van de overheid erop was gericht zoveel mogelijk (publieke) bedrijvigheid te concentreren in het zuiden van India, ver van de buurlanden, om de politieke kwetsbaarheid te verkleinen. Onder deze (staats)bedrijven bevinden zich telefoon/post, farmaceutische industrie, automotive, informatietechnologie en biotechnologie.

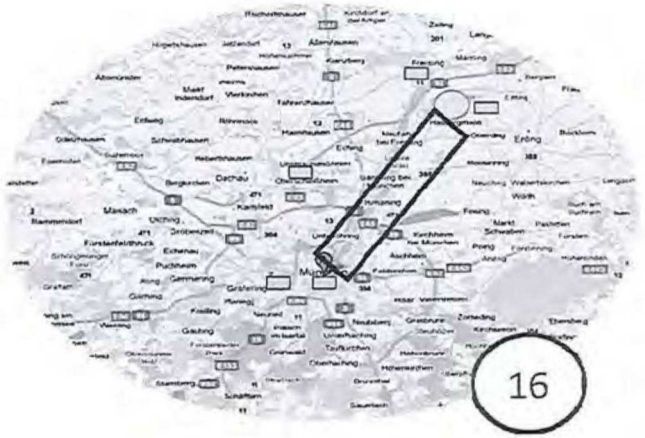
Kantoormilieus

In Stockholm (afbeelding 14) en Helsinki is er sprake van een regiobrede visie, waarbij ontwikkeling van bedrijf-, kennis recreatie- en woonlocaties integraal met de vervoersinfrastructuur worden gepland. Ook in Azië (afbeelding 15) worden deze integrale gebiedsontwikkeling concepten gebruikt.

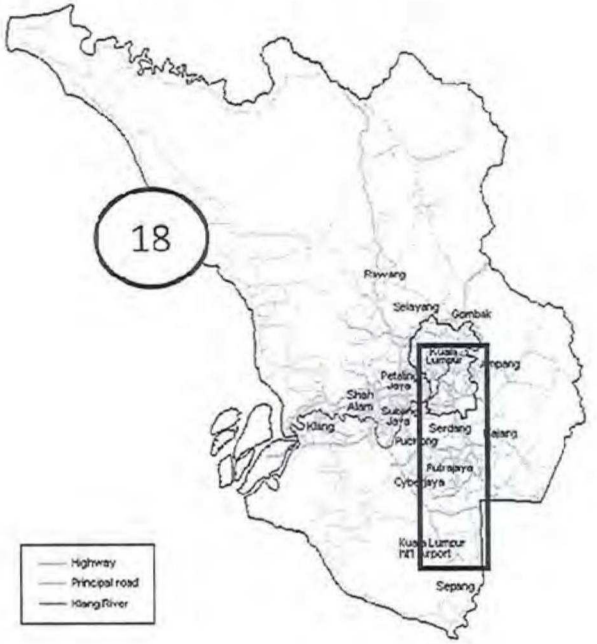
In Stockholm heeft de stad het initiatief naar zich toegetrokken, in Helsinki is de nationale overheid bepalend, terwijl in Toulouse de regionale overheid het voortouw heeft genomen.

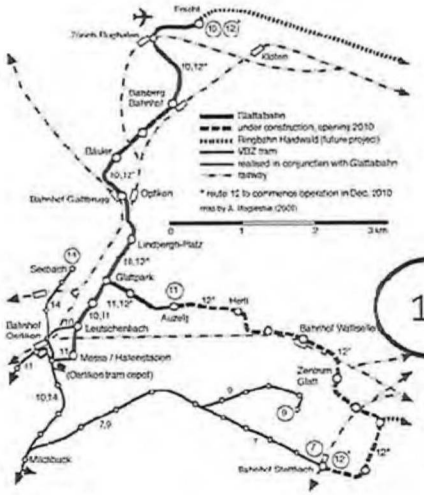
Uit de benchmark is benchmark gebleken dat vasthouden aan en bewaken van de integrale gebiedsvisie essentieel is voor het realiseren van economische doelstellingen. Het gaat hier om het consequent uitvoeren van de ontwikkelingsplannen. De gebiedsontwikkelingen in Helsinki, Toulouse en Barcelona getuigen van dit consequente gedrag. Dit is belangrijk om juist ondernemingen de zekerheid te geven dat de gekozen strategie robuust is en uitgangspunt voor de bedrijfsvoering. Door het consequent uitvoeren van de plannen wordt de continuïteit van vestiging van bedrijven gewaarborgd en clustereffecten versterkt. De ontwikkeling van de Docklands in London tot Canary Wharf (blz. 5) is een goed voorbeeld van vasthoudend beleid, waar de overheid voorop liep met investeringen en de aanleg van de nieuwe metrolijnen en zich na 15 jaar terugtrok om het bedrijfsleven de ontwikkeling voort te laten zetten.

In Duitsland (Frankfurt en München) is de regionale samenhang en coördinatie veel minder, maar in deze regio's hebben lokale internationale bedrijven een veel grotere rol.



16


18
Rawang
Selayang
Gombak
Kuala Lumpur
Ampang
Petaling Jaya
Shah Alam
Subang Jaya
Klang
Serdang
Puchong
Kajang
Putrajaya
Cyberjaya
Kuala Lumpur Intl Airport
Sepang
Highway
Principal road
Klang River


Flughafen
Klotten
Dietlikon Bahnhof
Bäuler
Glattbahn
under construction, opening 2010
Ringbahn Hardwald (future project)
VBZ tram
realised in conjunction with Glattabahn
railway
* route 12 to commence operation in Dec. 2010
maps by A. Hagleitner (2009)
Optikon
Bahnhof Glattbrugg
Lindbergh-Platz
Seebach
Glattpark
Auzelg
Leutschenbach
Bahnhof Oerlikon
Messe / Hallenstadion
(Oerlikon tram depot)
Zentrum Glatt
Wallisellen
Affoltern
Bahnhof Stettbach

17







19

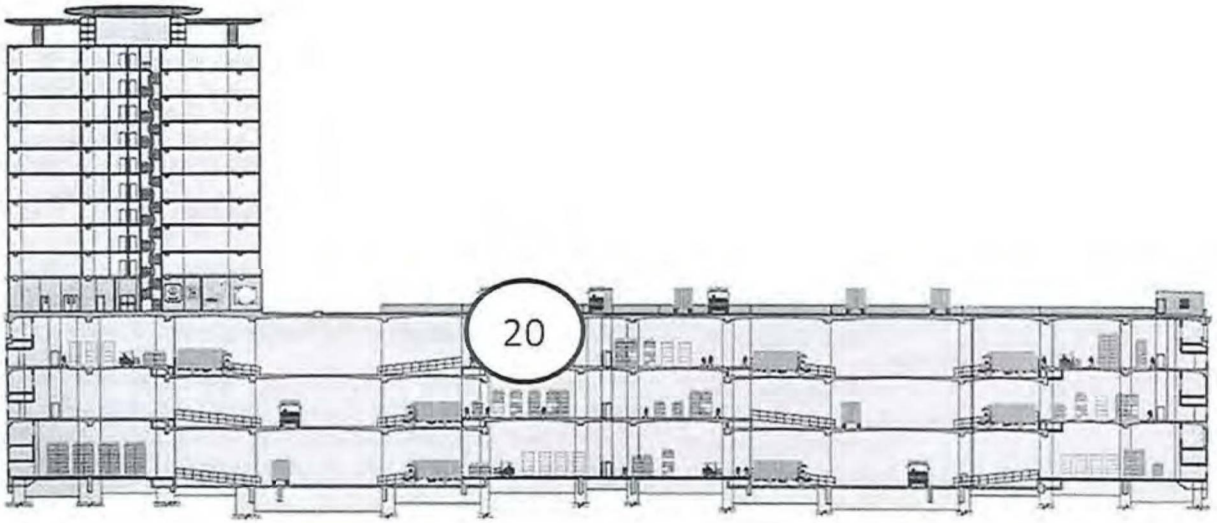
Airportcorridors

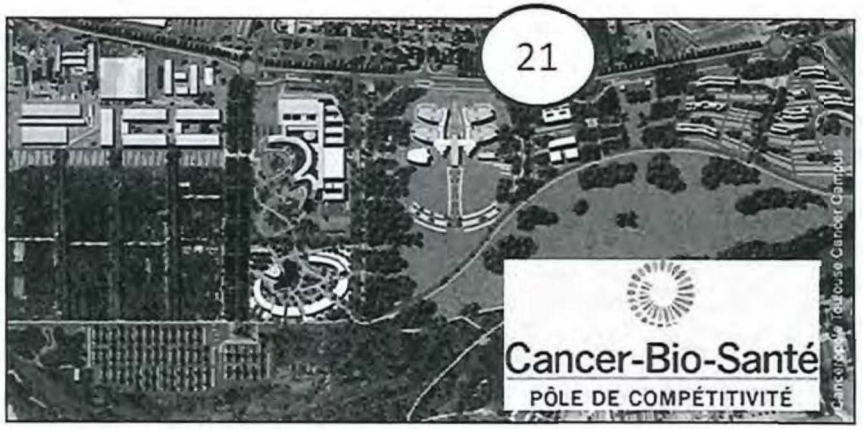
In de benchmark is expliciet stilgestaan bij de ontwikkeling van airportcorridors. Airportcorridors betreffen het gebied tussen de luchthaven en het stadscentrum. Dit gebied heeft de potentie voor verschillende ruimtelijke en economische functies die zowel stedelijk als internationaal gericht zijn en dus gebruik kunnen maken van zowel de aanwezigheid van de luchthaven als die van de stedelijke omgeving. De airportcorridors in Europa zijn compacter dan die elders op de wereld. Specifiek beleid ter ontwikkeling van airportcorridors is aangetroffen in Zürich (afbeelding 17), Berlijn, Kopenhagen, Seoul en Kuala Lumpur (afbeelding 18).

Minder gestuurd en/of minder krachtig worden airportcorridors ontwikkeld of zichtbaar bij München (afbeelding 16), Stockholm, Washington Dulles (afbeelding 19), Dallas/FW en Hong Kong. Potentie voor airportcorridors is aangetroffen bij Frankfurt (Gateway Gardens). De belangrijkste factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van een corridor zijn:

- De kwaliteit en omvang van het netwerk van een luchthaven. De verbinding met veel bestemmingen is aantrekkelijk voorondernemingen om in de nabijheid van de luchthaven een vestiging te hebben vanwege Europese of mondiale connectiviteit.
- De ligging van de luchthaven ten opzichte van de stad en de fysiek beschikbare ruimte. Met name het sociaal-economisch profiel van de gebieden tussen de luchthaven en het stadscentrum bepaalt de mogelijkheden voor ontwikkeling van een airportcorridor.
- De interne ontsluiting van de airportcorridor via openbaarvervoerverbindingen en de ligging in de weginfrastructuur. De multimodale bereikbaarheid maakt de corridor voor bedrijven, personeel en bewoners aantrekkelijk.
- De complementariteit van de ontwikkelingen in de airportcorridor ten opzichte van het ruimtelijk economisch profiel van de regio. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van de airportcorridor een versterking is van ruimtelijk economische plannen in andere delen van de metropoolregio.
- De betrokkenheid en inzet van verschillende overheden bij de ontwikkeling; in het bijzonder de betrokkenheid van het stadsbestuur is essentieel om de corridor invulling te geven.

Als overheden niet of deels participeren, zoals in het geval van München, dan wordt de noodzakelijke coördinatie meestal niet opgepakt door andere spelers, wat een negatieve invloed heeft op duurzame ontwikkeling. Ook is het belangrijk de corridor met een fijnmazig openbaarvervoer netwerk te ontsluiten. Waar dat niet of niet goed genoeg gebeurt (Stockholm en München) blijft de ontwikkeling beperkt. Vastgesteld is dat de krachtigste airportcorridors veelal benut worden voor een mix van ruimtelijke functies: werken, wonen en recreëren (Kopenhagen, Zürich).


20


21
Cancer-Bio-Santé
PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ


22
go
Wo ist Was
in Adlershof?
www.adlershof.de

Aanbod: Locatieconcepten

Logistiek

Met betrekking tot locatieconcepten in de luchtvracht logistiek is het meest onderscheidend de aanwezigheid van tweede en derde linie activiteiten op de locatie. Deze zijn vooral van belang voor de omvang van de locaties. Wat betreft kwaliteit van de onderzochte logistieke terreinen is waargenomen dat deze voornamelijk functioneel zijn ingericht en niet onderscheidend zijn in architectuur of omgeving. Innovaties richten zich op het vergroten van de snelheid van de in- en uitvoer van goederen. Het succes hiervan wordt bepaald van het niveau en betrouwbaarheid van de toegepaste ICT-voorzieningen. Buiten Europa en vooral in Azie vallen de *"free economic zones"* of *"foreign trade zones"* op. Vormen van gestapelde logistiek zoals in Hongkong vormen een innovatief concept wanneer ruimte schaars is. Hongkong heeft een significant ruimteprobleem en is genoodzaakt om op andere wijze naar ruimte oplossingen te zoeken, waardoor innovatief vermogen op dit gebied sterker wordt aangesproken dan elders (zie afbeelding 20).

In het algemeen toont de benchmark aan dat er verschillende vormen van verbondenheid met de luchthaven, bedrijfsleven en regionale en nationale overheden zijn, waarbij echter geen scherp onderscheidende modellen zichtbaar zijn. Er is bijna geen sprake van innovaties of aandacht voor duurzaamheid in die mate die er in andere, niet-logistieke omgevingen wel is.

Kennis

Thematische incubatormilieus hebben een grote aantrekkingskracht op bedrijven. Ook in Nederland zijn hier goede voorbeelden van zoals het Bio Science Park in Leiden en Brainport in Eindhoven. De gebieden onderscheiden zich door een duidelijk profiel, waarbij naast gerenommeerde bedrijven veel ondersteunende bedrijvigheid is aangetrokken, zoals certificatie- en testinstituten. Het succes van dit concept hangt af van het consequent doorvoeren van de ontwikkelde visie van het betreffende gebied, om de herkenbaarheid te versterken.

Adlershof (afbeelding 22) heeft zich ontwikkeld tot een hoogwaardig technologiegebied, gericht op wetenschap, economie en media. Inmiddels zijn meer dan 800 bedrijven hier gevestigd met zo'n 14.000 medewerkers, waarvan 140 bedrijven in de mediasector. De aanwezigheid van en samenwerking met de natuurwetenschappelijke universiteit (Humboldt) speelt hierbij een belangrijke rol. Adlershof onderscheidt zich door sterk gespecialiseerde sectoren, zoals fotonica, microsystemen, biotechnologie, naast informatietechnologie en media.

Ook in Toulouse (afbeelding 21) worden kennislocaties gericht op specialisaties opgezet. Zo vormt het Cancer -Bio Health cluster de basis voor medisch onderzoek naar kanker en genezingsmethoden, het cluster Aerospace de kennis voor de ontwikkeling van Airbus vliegtuigen en het cluster Agrimip de kennis voor innovaties in de productie van voedsel. Met name het cluster Cancer- Bio Health gaat uit van campus achtige omgeving, goed ontsloten via openbaar vervoer en met moderne woongelegenheid op korte afstand.

Kantoormilieus

In de benchmark is een aantal locatieconcepten geïdentificeerd. De belangrijkste vier zijn: traditionele concept, company identity concepten, community concepten (werken, winkelen), gemengde stedelijke milieus waar alle functies worden geïntegreerd, inclusief wonen en recreëren). Daarnaast is ook gekeken naar andere aspecten, zoals de herontwikkeling van bestaande terreinen, de inrichting van het landschap en de architectuur.

Integrale concepten voor gebiedsontwikkeling zijn in opkomst, omdat deze naar verwachting concurrentievoordelen opleveren. Deze voordelen zijn bijvoorbeeld het continue opereren van een bedrijf (in ploegendiensten), aantrekkelijkheid voor werknemers (omgevingskwaliteit stimuleert en bindt), maar ook uitwisseling tussen bedrijven (communitybuilding), waardoor een eigen identiteit van een locatie ontstaat. Door de interactie tussen bedrijven en werknemers kunnen clusters worden versterkt waardoor synergie-effecten optreden. Gemengde, integrale bedrijfslocaties zijn in die zin sterk onderscheidend van traditionele.

Traditionele concepten

Voorbeelden: Frankfurt Eschborn, München Airport Park

Traditionele concepten kenmerken zich door monofunctionaliteit en functionele zakelijke inrichting. Frankfurt Eschborn en München Airport Park zijn voorbeelden hiervan; het gaat hier alleen om het faciliteren van bedrijvigheid. Beide locaties zijn traditioneel ingericht, met standaardkantoorgebouwen en geen bijzonder accent op de vormgeving van gebouwen en landschap. Niet alle gebouwen zijn eenduidig, maar dit is beïnvloed door het uitstralingsniveau dat door de betreffende bedrijven zelf wordt geëist. De komst van nieuwe bedrijven naar met name Eschborn, doorbreekt de eenvormigheid maar nog steeds zijn de verschillende functies van elkaar gescheiden.

Singapore One North onderscheidt zich tevens door hoogwaardige bedrijvigheid. Hierbij is veel aandacht besteed aan de vormgeving en functionaliteit van de gebouwen, zoals Fusionopolis en Biopolis. Singapore One North herbergt een aantal gerenommeerde buitenlandse bedrijven, zoals ABB, WelchAllyn, BASF, IBM en General Electrics.



23









24







25

Company identity profielconcept

Voorbeelden: Banco Santander, Volkswagen Autostadt, BMW Welt)

Dit concept kenmerkt zich door de initiatieven van bedrijven om hun corporate identity te benadrukken, waarbij architectuur een dominante rol speelt. Het inschakelen van spraakmakende, onderscheidende architecten geeft hoge kwaliteit aan. Dit wordt extra versterkt doordat juist veel (hoofd)kantoren géén onderscheidende architectuur hebben, wat met name in de VS zichtbaar is. Ook kan de locatie bepalend zijn voor de keuze tot onderscheidende architectuur. Als er in de stad wordt gebouwd, of op een zichtlocatie, moet er opvallend worden gebouwd. Een voorbeeld is Siemens, die in Londen, Docklands een groot technologiecentrum neerzet. Een aantal autofabrikanten drukt een duidelijk stempel op de omgeving, waarbij hun kantoren worden gecombineerd met een showroomfunctie, zoals Volkswagen Autostadt in Wolfsburg, Mercedesmuseum Stuttgart, BMW Welt in München.

Banco Santander (afbeelding 24) heeft zich nadrukkelijk onderscheiden met de campus die is een campus gebouwd, waarbij werken, recreëren, medische zorg en kinderopvang is gerealiseerd. Ook is de winkelfunctie in dit concept opgenomen. Het concept onderscheidt zich verder door de infrastructuur. Parkeren gebeurt ondergronds. Bovengronds is een apart vervoersnetwerk voor de campus gecreëerd. Er werken ongeveer 6.800 personen. De campus heeft een goede bereikbaarheid. De woonfunctie ontbreekt in dit concept.

Communityconcepten

Voorbeelden: Chiswick Park, Gateway Gardens

Waar voorheen bedrijfsterreinen werden ontwikkeld, alleen gericht op werken, is het steeds belangrijker geworden dat er een diversiteit aan activiteiten in (de nabijheid van) de werkomgeving is met een hoge kwaliteit. Gezien de huidige ontwikkelingen richting het "nieuwe werken", zijn er al veranderingen waarneembaar dat dit steeds meer gemeengoed zal worden. Een aantal factoren speelt hierbij een belangrijke rol, waaronder de sterk evoluerende ICT-infrastructuur, welke ervoor zorgt dat veel werkzaamheden niet meer per se op een vaste locatie hoeven worden uitgevoerd; het toenemen van congestie in al dichtbevolkte gebieden; het in toenemende mate combineren van werk en zorg en andere eisen aan een hoogwaardige kwaliteit van leven. Een afnemende verbondenheid aan het 'vaste' kantoor vraagt om alternatieve ontmoetingsplaatsen.

Bij Chiswick Park (afbeelding 23) is geen sprake van een grote diversiteit aan activiteiten maar wel een sterke wil tot communitybuilding tussen de daar gevestigde bedrijven. Bij de ontwikkeling is sterk rekening gehouden met de belevingswereld van de medewerkers, die in een optimale omgeving het beste kunnen functioneren. Het voormalige remiseterrein van het openbaar vervoer bestaat uit twaalf gebouwen en biedt 185.000m² bedrijfsruimte. Het ontwerp komt van de hand van één architect, waardoor eenheid van gebouwen rond een as van water, groen en bestrating is gerealiseerd. Er bevinden zich geen *corporate* uitingen aan de gevels.

Frankfurt Gateway Gardens (afbeelding 25) moet nog ontwikkeld worden, maar biedt binnen dezelfde locatie al verschillende concepten die gericht zijn op het leggen van verbindingen. Zo zijn er zes verschillende wijken, elk met een eigen uitstraling (corporate, shopping en restaurants, campus, airport related, airport city).

Gemengde stedelijke milieus

Voorbeelden: Stockholm, Helsinki, Kopenhagen, Zürich Glattal

Hier betreft het de integratie van zoveel mogelijk functies, dus wonen, werken, winkelen en recreëren. Stedenbouwkundigen constateren een toenemende integratie van de verschillende functies. De buitenwijken en voorsteden, die in de afgelopen decennia grote aantrekkingskracht hadden op stedelingen met jonge kinderen, verliezen aan populariteit door eenzijdige inrichting en geïsoleerde ligging. De woonfunctie is optimaal, echter commerciële en zakelijke functies ontbreken meestal geheel. Hierdoor worden bewoners gedwongen zich te vervoeren naar werklocaties, terwijl de infrastructuur van de buitenwijken en voorsteden hier niet goed op is ingericht. De sfeerfactor neemt een steeds grotere rol in. Er is sprake van een "renaissance" van de stad. De trek uit de stad lijkt gestopt en wonen in de stad wint terrein. In alle regio's is het voorzieningenniveau in de stad hoger dan in de buitenwijken. De combinatie van werken en zorgfuncties wordt vergemakkelijkt op het moment dat de woon/werkfuncties niet ver uit elkaar liggen. De integratie met de woonfuncties in nieuwe gebieden is het beste waarneembaar in Aziatische landen en in Europa vooralsnog slechts op kleine schaal. Bij het 22@ Barcelonaconcept rekening is gehouden met het realiseren van 4.000 gesubsidieerde woningen. 22@ Barcelona profileert zich zo als een compacte innovatieve stad met huisvesting, centra voor onderzoek, training en technologieoverdracht, faciliteiten, natuur en ook industrieel erfgoed.

Door de hierboven beschreven trek terug naar de stad, verliezen geïsoleerde bedrijventerreinen en kantoorlocaties verbondenheid met de omgeving is het credo.


26


27


28


29


AGBAR TOWER
GREEN AREAS
CMT
INTERFACE BUILDING: IMI, Inzai & ACC
CAC
T-SYSTEMS HQ. & BARCELONA DIGITAL
BARCELONA TV
SUBSIDIZED HOUSING
MEDIA-TIC BUILDING
INDRA
RNE
RBA HQ.
BARCELONA ACTIVA
IMAGINA BUILDING: Mediapro, CIDM, Yahoo!, TCI...
AUDIOVISUAL PRODUCTION CENTRE
COMMUNICATION FACULTY (UPF)
VILA CASAS MUSEUM OF CONTEMPORARY ART
30

Aanbod: Overige aspecten

Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit

Voorbeelden: Londen Chiswick Park, London Canary Wharf, Kopenhagen Ørestad

De ruimtelijke kwaliteit, zowel op regionaal als locatieschaal wordt een onderscheidend kenmerk. Ruimtelijke kwaliteit is divers, het varieert van groene locaties met parkachtige concepten (Chiswick Park) tot moderne steden als Ørestad (afbeelding 26). Op Londen Canary Wharf, waar voornamelijk hoogbouw is, dient de buitenruimte als ontmoetingsplaats en verbinding tussen de verschillende bedrijven. Frankfurt Gateway Gardens positioneert zich als een "groene long" in de werkomgeving. In Londen Chiswick Park is nadrukkelijk gekozen voor een as van groen tussen de gebouwen door.

Onderscheidend in de ruimtelijke kwaliteit is het verbinden van de gebouwen met de omgeving. Hierdoor wordt veel aandacht gegeven aan de inrichting, toegang en functionaliteit van de begane grond van kantoorgebouwen. Door de aansluiting met de omgeving wordt de gewenste ontmoetingsplaats gerealiseerd.

Groene locaties

Voorbeelden: Frankfurt Gateway Gardens

Het landschap speelt een belangrijke rol bij de inrichting van met name integrale concepten. Vaak wordt gewerkt met een combinatie van ruimte, groen en water en is er veel aandacht voor kwaliteit. Het is niet alleen bedoeld om de gebouwen zelf te benadrukken maar in toenemende mate wordt er actief gebruik gemaakt van de buitenruimte, waardoor medewerkers niet "opgesloten" zijn op kantoor. Voorbeelden zijn het complex van Banco Santander bij Madrid zoals hierboven beschreven en het "Quartier Verde" dat als groene long wordt aangeduid bij Frankfurt Gateway Gardens.

Architectuur

In toenemende mate is architectuur van gebouwen onderscheidend voor toplocaties. Gebouwen worden steeds meer gezien als icoon van een locatie, maar ook van corporate identity. De Zona Franca in Barcelona heeft een ontwerp van Ricardo Boffil als uithangbord. Ook andere locaties maken gebruik van architectuur om zich te onderscheiden (Ørestad, Frankfurt Gateway Gardens). Siemens heeft op Canary Wharf een technologisch onderzoekscentrum voorzien.

Herontwikkeling

22@Barcelona, Berlin Adlershof en London Chiswick, Canary Wharf, München Olympia Park

Herontwikkeling van bestaande terreinen krijgt in het buitenland meer aandacht dan in Nederland. Hierdoor ontstaat een renaissance van stedelijke gebieden, waardoor de stad weer nieuwe dynamiek kan krijgen. Vaak gaan deze ontwikkelingen hand in hand met een gericht clusterbeleid, in elk geval in Berlijn (ICT en media) en 22@Barcelona (zie afbeelding 30).

Londen Chiswick Park is een voorbeeld van herontwikkeling waarbij het voormalige remiseterrein een heel andere functie heeft gekregen, zoals hierboven is beschreven. Canary Wharf is gerealiseerd in de voormalige docklands van Londen.

Ook in München is er sprake van grootschalige herontwikkeling, met name het voormalig Olympisch Dorp (afbeelding 29) zal binnenkort worden getransformeerd in een nieuwe woon- en werkwijk.

Naast deze grootschalige projecten worden in Tsjechië een groot aantal initiatieven genomen om oude bedrijventerreinen een nieuwe functie te geven. Hierbij wordt met name gekeken naar terreinen die in of bij de bebouwde omgeving zijn gelegen. De herontwikkeling moet hier leiden tot nieuwe bedrijvigheid bij woonkernen om de werkgelegenheid te bevorderen en bereikbaarheid te optimaliseren. In andere Europese landen, zoals Zweden en Denemarken, geeft men vaak de voorkeur aan nieuwbouw in plaats van herontwikkeling, omdat men hiermee beter kan voldoen aan toenemende duurzaamheideisen.

Instrumenten en governance

De rol van de overheid verschilt per regio en per locatie. De governancemodellen in Azië en de VS zijn duidelijk. In Azië staat veelal de nationale overheid aan het roer, in vele rollen en gedaantes. In de VS zijn de ontwikkelingen geheel privaat. In Europa wordt soms ruimte gegeven aan private projectontwikkeling maar de lokale en regionale overheid heeft in veel gevallen wel een doorslaggevende rol in de besluitvorming over bestemming en inrichting.

Uit de werksessies met experts zijn de volgende beleidsinstrumenten naar voren gekomen: fiscale voordelen, kwaliteit van de arbeidsmarkt, bereikbaarheid, clusterbeleid, specifiek doelgroepenbeleid en publiek-private samenwerking. Deze worden hieronder toegelicht aan de hand van regio's die zich op deze concepten onderscheiden.

Fiscale voordelen en prijsstelling terreinen en locaties

Ondernemers zien de overheid vooral als een nationaal instituut. Dat blijkt uit het feit dat het nationale belastingklimaat een belangrijke rol speelt bij de vestigings- of investeringsbeslissing. Fiscale voordelen, in de vorm van een lage winstbelasting voor buitenlandse bedrijven of een aantrekkelijke regeling voor inkomstenbelasting voor buitenlandse 'expat'-werknemers kunnen aan een positieve beslissing meewerken. Het thema regionale overheid wordt in belangrijke mate beïnvloed door beeldvorming en zichtbaarheid (Ecorys, 2001).

Toch wordt in de benchmark ook een aantal specifieke financiële prikkels op regionaal en lokaal niveauaangetroffen. Het gaat daarbij om lokaal belastingregime en regionale prijsstelling.

Zo hanteert de gemeente Eschborn een substantieel lager belastingtarief in de regio Frankfurt om vestiging op haar bedrijvenparken te stimuleren. Hetzelfde instrumentarium wordt gehanteerd door de gemeenten in de Nord Allianz in de Airportcorridor München. Het gaat daarbij vooral om 'Gewerbesteuer' en 'Grundsteuer'. Naast relatief lage huurprijzen voor kantoorruimte is dit een belangrijke attractiefactor voor (inter)nationale bedrijven die zich in de regio Frankfurt willen vestigen en voor hun back office activiteiten niet in de Frankfurter binnenstad vertegenwoordigd hoeven te zijn. Het gedecentraliseerde Duitse belastingregime geeft individuele steden en gemeenten deze mogelijkheid om te concurreren. Een ander voorbeeld is Hubstart (voorheen Hubstar) Paris. Waar Parijs hoge huurprijzen kent voor kantoren is de prijs voor (logistieke) bedrijventerreinen relatief laag. Binnen Hubstart Paris zijn blijkbaar afspraken gemaakt over afstemming van aanbod en prijsniveaus als het gaat om de luchtvrachtlogistiek. Air France heeft zich in 2010 ook aangesloten bij dit netwerk van publieke en private partijen, waaronder Aéroports de Paris, Kamers van Koophandel, ontwikkelingsmaatschappijen en regionale en lokale overheden.

Kwaliteit van de arbeidsmarkt

De in deze benchmark onderzochte Europese regio's behoren bijna alle tot de zogenoemde 'knowledge hubs'[1] met een redelijk tot zeer succesvolle economische ontwikkeling. Gezien de ontwikkelingen en plannen elders geldt dit mutatis mutandis ook voor de niet-Europese gebieden. Een van de basisvoorwaarden voor een gezonde regionale economische ontwikkeling wordt gevormd door de kwaliteit van de arbeidsmarkt. Het (top)niveau van de beroepsbevolking bepaalt uiteindelijk het succes van de kenniseconomie. Drie succesvolle voorbeelden in de benchmark springen eruit: Helsinki, München en Stockholm.

In *Helsinki* leggen beleidsmakers een grote nadruk op het belang van opleiding als drijfveer van de arbeidsmarkt. Het onderwijssysteem wordt nationaal aangestuurd. Studenten kunnen bijna voor niets studeren, maar er worden wel hoge kwaliteitseisen gesteld door uitvoerige toelatingsexamens en hoge prestatie eisen. Zogeheten polytechnische universiteiten zijn in Finland ontwikkeld. Zij bieden hoogwaardige, maar meer toegepaste opleidingen aan dan de universiteit. Zij hanteren ook strenge kwaliteitseisen. Het onderwijs sluit goed aan op de wensen van het bedrijfsleven.

In *München* is de regionale beroepsbevolking, zelfs in vergelijking met het Duitse gemiddelde, hoog opgeleid. Ten minste 18% van de werkzame personen heeft een universitair of toegepast technisch diploma. Kenniswerkers voelen zich tot de regio aangetrokken vanwege de hoeveelheid aan banen voor hoger opgeleiden en de kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving. De Duitse overheid staat open voor het verlenen van tijdelijke verblijfsvergunningen voor kenniswerkers die over gespecialiseerde en gewilde capaciteiten beschikken. Zo kwamen er in de periode 2000 – 2002 onder het "Green Card" programma 10.000 IT professionals vanuit de gehele wereld in Duitsland werken. Het overgrote deel vestigde zich in München.

De situatie in *Stockholm* is vergelijkbaar met Helsinki en München. Het opleidingsniveau vormt de top van Zweden en Stockholm vormt de in Zweden de grootste arbeidsmarkt met een potentiële beroepsbevolking van meer dan 1,72 miljoen mensen, ook van buiten de stedelijke regio. Stockholm onderscheidt zich internationaal met haar 'human resources'. Dat heeft onder meer te maken met een relatief hoog aandeel beroepsbevolking in wetenschap en technologie en met de grote werkgelegenheid in 'high-tech services'.

[1] Knowledge hubs: key players in the global economy, positioned above the national urban hierarchy and in the forefront of international industry, business and financial services based on high levels of talent and well-connected to the World.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van bedrijfslocaties blijkt steeds vaker een onderscheidend vestigingsfactor te zijn. Het gaat hier vooral om toenemende aandacht voor bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit staat niet los van nieuwe concepten, waar wonen en werken gecombineerd worden. Opvallend is dat er op veel locaties de aanleg van openbaarvervoersystemen vooraf gaat aan de ontwikkeling van gebieden. Zo verbindt een tram de locaties in het Glattal (Zürich), wordt de technologiecorridor in Helsinki en de Ørestad in Kopenhagen via metro en light rail ontsloten. Treinen verbinden de luchthavens bij Stockholm en München met de binnenstad. Deze verbinding vormt de ruggengraat waarlangs bedrijvenlocaties ontwikkeld worden.

In de Helsinkiregio wordt deels nieuwe infrastructuur gerealiseerd en bestaande gemoderniseerd. De *Ring Rail Line* is een omvangrijk initiatief dat de stad beter moet verbinden met de luchthaven. Hiervan profiteert de hele regio. Het bestaat uit het moderniseren van bestaande infrastructuur, inclusief het aanleggen van nieuwe stations, en het verbinden hiervan door middel van nieuwe infrastructuur. De planning is dat dit in 2014 in gebruik komt.

Bovenstaande voorbeelden laten zien dat juist de regionale OV bereikbaarheid via light rail, trein of tram van groot belang is. Deze bereikbaarheid is in de meeste Europese regio's in deze benchmark een stuk beter dan die in de Metropoolregio Amsterdam.

Het initiëren van publiek-private samenwerkingsvormen

Hierboven is het Fret Village bij Parijs Charles de Gaulle al beschreven, welke een voorbeeld is van publiek-private samenwerking. Ook de ontwikkeling van Frankfurt Gateway Gardens betreft een publiek-private samenwerking.

Leerervaringen voor de Schipholregio

Uit de benchmark zijn verschillende leerervaringen voor de Schipholregio te destilleren. Deze worden in dit hoofdstuk gepresenteerd en op relevantie voor de ontwikkelingsstrategie REVS getoetst.

1. Economische kracht van de regio

De relatieve positie van Nederland, de Randstad en de Metropoolregio Amsterdam staat (volgens verschillende onderzoeken) onder druk. Met name de inspanningen op het gebied van innovatie en onderwijs blijven achter bij andere regio's.

2. Aanwezigheid financieel cluster

Een sterk financieel cluster leidt tot relatief hoge huren en aantrekkingskracht op andere hoogwaardige zakelijke dienstverlening. De Zuidas is in de Metropoolregio Amsterdam de locatie waar dit cluster is geconcentreerd. De vraag is nu hoe het cluster kan worden uitgebouwd en versterkt.

3. Bedrijven thuismarkt (business sophistication)

Gebleken is dat succesvolle ontwikkelingsstrategieën voor bedrijfslocaties vaak beginnen met vestiging van bedrijfsonderdelen van grote bedrijven uit de thuismarkt. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in Scandinavische landen, maar ook in Spanje en Frankrijk worden op nieuwe locaties bedrijven, afkomstig uit het land zelf, aangetroffen. In de Schipholregio is hiervan beperkt sprake (Akzo, Philips). Het aantal Nederlandse bedrijven dat als icoon kan dienen, is natuurlijk ook beperkt, maar de aanwezigheid van grote nationale merken kan als magneet op buitenlandse bedrijven werken.

4. Integrale gebiedsvisie en het vasthouden daaraan

Afstemming op metropoolniveau is nodig om lokale concurrentie voor vestiging van dezelfde soort bedrijvigheid te voorkomen. Uit de analyse van vestigingslocaties komt naar voren dat binnen metropolitane omgevingen er behoefte is aan differentiatie in vestigingsplaatskwaliteit. Zo zijn er bedrijven die in parkachtige omgevingen gedijen die niet meteen in de stad te vinden zijn.

In de Metropoolregio Amsterdam zijn verschillende visies naast elkaar opgesteld. Naast de REVS zijn er ook de structuurvisies van Noord-Holland en Amsterdam. Van belang is dat deze visies met elkaar in overeenstemming zijn en elkaar niet tegenspreken. Wat dat betreft zijn op het gebied van de ontwikkeling van de airportcorridor de structuurvisie van de gemeente Amsterdam en de REVS (nog) niet met elkaar op een lijn. Mainport 2.0 is in dit verband een initiatief dat doorgezet moet worden. Vasthouden aan de visie, maar ook aan de inrichting van bedrijfslocaties, is essentieel om op lange termijn succesvol te zijn.

5. Airportcorridor

Het airportcorridorconcept wordt in een aantal regio's ingevuld. Het is nog te vroeg om de resultaten te beoordelen omdat de meeste in ontwikkeling zijn. Wel is duidelijk geworden dat de ontwikkeling aan drie belangrijke voorwaarden moet voldoen. Alle overheden binnen de corridor moeten de ontwikkeling steunen, er moet fijnmazige, hoogkwalitatieve openbaarvervoerinfrastructuur worden aangelegd en de ontwikkeling dient complementair te zijn ten opzichte van andere locaties in de metrropoolregio's

6. Herontwikkeling

Op een aantal locaties is spraken van herontwikkeling van bestaande gebieden. In de Schiphol regio liggen hier ook mogelijkheden. Vooral voor Schiphol Oost bestaan concrete plannen, maar er liggen veel meer mogelijkheden in de Metropoolregio Amsterdam en de Schipholregio (Beukenhorst, IBM bocht A10).

7. Werken plus

Onder deze noemer worden veel nieuwe bedrijfslocaties ingericht. Het gaat om voorzieningen en organisatie op en rond bedrijfslocaties. Deze zijn nodig om communities (gemeenschappen) te ontwikkelen, waar 24 uur per dag kan worden gewerkt en geleefd. Dat wil zeggen dat naast werkplekken men ook gelegenheid verwacht voor ontspanning (sport, restaurants, bioscopen), studie/kennisontwikkeling, tijdelijk verblijf (hotels) en samenleven. Dat laatste wil zeggen dat er activiteiten worden georganiseerd om bedrijven op dezelfde locatie met elkaar in contact te brengen. Dit soort concepten is in de Schiphol regio nauwelijks aanwezig.

8. Wonen en werken

Bovenstaande concepten worden op een aantal locaties in Europa aangevuld met woonfuncties (Toulouse, Kopenhagen, Zürich, Helsinki). Dit concept is in de Metropoolregio alleen op de IJ-oevers te vinden, maar lijkt aan belang te winnen. Op de Zuidas worden veel verschillende functies ingevuld met op beperkte schaal ook de woonfunctie. De afstand tussen wonen en werken dient vooral in tijd en beleving te worden gereduceerd.

9. Landscaping

Opvallend is de kwaliteit van landschapsontwerpen in het buitenland. Met name bij Frankfurt Gateway Gardens en Londen Chiswick Park is de kwaliteit van het groen beter dan in de Schiphol regio. Bij de ontwikkelingsstrategie REVS zal dit duidelijk aan de orde moeten komen. Architectuur

Architectuur van de gebouwen lijkt weinig onderscheidend. Gezien de punten 6-8 is aandacht voor kwaliteit meer dan geboden. De gebouwen dienen goed in de omgeving te passen. Met name de aansluiting van het gebouw op de begane grond is essentieel om werknemers en betrokkenen uit verschillende bedrijven en gebouwen met elkaar in contact te brengen.

10. Fiscale instrumenten en prijsstelling

In een beperkt aantal regio's zijn fiscale voordelen voor nieuwe bedrijven aangetroffen. Nederland wordt op nationaal niveau fiscaal als zeer goed beoordeeld, vooral op het gebied van vennootschapsbelasting. Het gaat erom deze positie te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het lijkt contraproductief om op lokaal of regionaal niveau verschillen aan te brengen.

11. Arbeidsmarkt

Kwaliteit van de arbeidsmarkt is een van de belangrijkste onderscheidende vestigingsfactoren voor bedrijven. De kwaliteit van de arbeidsmarkt in de Metropoolregio Amsterdam staat onder druk. Internationale bedrijven stellen vragen bij mentaliteit, gastvrijheid en tweetaligheid van de beroepsbevolking in de Schipholregio.

12. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid per openbaar vervoer in de regio is onderscheidend, zeker in die regio's waar airportcorridors worden ontwikkeld. Hier blijft de Schipholregio achter bij andere regio's in Europa, wat goed gemaakt kan worden door het aantal kilometers (light) rail of tram uit te breiden. Een proactieve rol van overheden wordt op verschillende locaties wereldwijd aangetroffen.

13. Clusterbeleid

Clusterbeleid wordt in alle regio's in meer of mindere mate aangetroffen. Clusterbeleid lijkt het meest effectief als het gaat om logistiek en kennis. Kantoorlocaties en de invulling daarvan laten zich minder makkelijk sturen.

14. Rol van de overheid

Uit de benchmark is naar voren gekomen dat de rol van nationale, regionale en lokale overheden en vooral de afstemming en samenwerking tussen deze partijen behalve in de VS, groot is. In het bijzonder daar waar de nationale overheid het voortouw neemt (Helsinki, Londen Canary Wharf, Toulouse, Azië) worden ontwikkelingen het snelst gerealiseerd.

Belangrijkste elementen voor ontwikkelingsstrategie REVS

Op basis van het verzamelde materiaal en de hierboven beschreven leerervaringen kunnen een aantal belangrijke elementen worden afgeleid die bruikbaar zijn bij de uitwerking van de REVS in een ontwikkelingsstrategie. Allereerst naar soort activiteit. Voor luchtvracht logistiek is Parijs/Ile de France een voorbeeld van een gecoördineerde aanpak. Dit heeft geleid tot een groot volume aan luchtvracht en een groot oppervlak aan logistieke ruimte. Deze coördinatie is niet alleen tussen overheden maar ook tussen luchtvaartsector en overheid. De nabijheid van de luchthaven is hierbij een belangrijk gegeven, maar ook de combinatie van eerste, tweede en derde linie activiteiten. Op andere luchthavens is de focus vooral op eerste linie activiteiten.

Wat betreft de ontwikkeling van kennislocaties speelt de luchthaven een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de regio, maar worden de kennislocaties niet direct naast de luchthaven ontwikkeld. Wel worden kennislocatie onderdeel van de airport corridor (Kopenhagen, Stockholm, Berlijn).

Voor moderne kantoorlocaties worden hoogwaardige integrale concepten steeds meer toonzettend. Het gaat hier om het ontwikkelen van communities (Chiswick Park), menging van functies (Gateway Gardens, Ørestad), nabijheid van werken en wonen (Zurich, Toulouse, Barcelona). Deze concepten vragen hoog kwalitatieve ruimtelijke inrichting, groen en watervoorziening en architectuur. Een aantal bedrijven zien mogelijkheden om via de locatie en de gebouwen hun identiteit zichtbaar te maken.

Tenslotte zijn er uit de internationale benchmark nog een aantal andere elementen naar voren gekomen die een belangrijke rol kunnen spelen bij het aanbieden van concurrerende locaties voor internationale bedrijven:

1. Het opstellen van en vasthouden aan een integrale gebiedsvisie voor de stad- of metropoolregio, onderschreven door alle partijen (Stockholm. Helsinki).
2. Deze integrale gebiedsvisie is ook belangrijk om de mogelijkheden van een airport corridor te bepalen. Complementariteit van de ontwikkelingen rond de luchthaven ten opzichte van de plannen op het niveau metropoolregio is essentieel (Kopenhagen, Zurich).
3. Het betrekken en vestigen van belangrijke bedrijven uit de thuismarkt op de te ontwikkelen locaties (Toulouse, Barcelona).
4. Het identificeren van locaties die herontwikkeld kunnen worden (London, Barcelona, Frankfurt Gateway Gardens).
5. Het zoeken van publiek private samenwerking (Frankfurt Gateway Gardens, London Chiswick Park, Parijs Hubstar).

Amsterdam), , a (Ecorys), n,
(Stratagem).

Regio's: Stockholm Kista, London Chiswick Park, Frankfurt Eschborn, Zürich. In deze werksessie zijn de ontwikkelingen van de kantorenmarkt tegen het licht gehouden, de ruimtelijke neerslag per regio, met een focus op back-offices. Integrale concepten (wonen, werken, recreëren) zijn in opmars. De verwachting is dat het steeds meer zal gaan om kleinschaligheid en mobiliteit.

In Washington Dulles is nadrukkelijk aangegeven dat er geen grote projecten meer worden ontwikkeld als er niet een bindend contract met een grote gebruiker is. In het bijzonder in de financiële wereld is het belang om een visitekaartje af te geven met een vooraanstaande locatie, wat betrouwbaarheid, klasse en degelijkheid uitstraalt.

Werksessie 4, Kantoormilieus 2, op 23 november 2010

(gemeente Amsterdam), (Provincie Noord-Holland), (SADC), (gemeente Amsterdam), e (ABN Amro), n (Urhahn Urban Design), r n (gemeente Amsterdam), (Ecorys), (Stratagem).

In deze sessie stonden de volgende onderwerpen centraal: vestigingsstrategieën van bedrijven, ruimtelijke neerslag per regio, focus op (hoofd)kantoren. Ook hier is het overheidsbeleid tegen het licht gehouden. Afhankelijk van het continent wordt overheidsbeïnvloeding verwacht op het stimuleren van integrale concepten met het accent op wonen/werken en verbeteren van (alternatieve) mobiliteitsoplossingen. Hierbij moet rekening worden gehouden bij het herontwikkelen van bestaande bedrijventerreinen, waar met name in de Metropoolregio Amsterdam een aantal terreinen hiervoor geschikt kunnen zijn. Er dient een duidelijke visie te worden ontwikkeld die consistent moet worden doorgevoerd.

Bijlage 1: Verslagen werksessies

Werksessie Logistiek op 11 oktober 2010

Deelnemers: (gemeente Amsterdam), (Provincie Noord-Holland), (SADC), (gemeente Haarlemmermeer) (Air Cargo Nederland) (AMB) (Hogeschool van Amsterdam) en (TNO), (Ecorys), (Stratagem).

De volgende regio's maakten deel uit van de benchmark Logistiek: Prague Airport Logistics park, Hong Kong Airport Corridor, Seoul/Incheon, Dallas/FW Alliance Airport, Parijs Fret Village, Frankfurt Cargo City en Barcelona Zona Franca. De regio's zijn geanalyseerd op: aantrekkelijkheid, marktaandeel in segment, huurprijzen voor logistieke ruimte en de kwaliteit van de reeds aanwezige bedrijvigheid.

De locaties zijn beoordeeld op netwerkkwaliteit, de aanwezigheid van een integrale gebiedsvisie en de kwaliteit van de omgeving/gebouwen. Overheidsinmenging betreft selectiviteit en de mate van stimulering van innovatie en duurzaamheid.

De huurprijzen laten grote verschillen zien, voornamelijk door de beschikbaarheid van ruimte. In Hongkong is men genoodzaakt om hoogbouw te ontwikkelen (Hongkong), terwijl in het gedeelte van de Parijse regio waar Fret Village is gevestigd van schaarste totaal geen sprake is. Geen van de locaties schitteren in architectonische aantrekkelijkheid, behalve wanneer een combinatie met andere functies is gemaakt, zoals marketing/saleskantoren. Wereldwijd worden op logistieke terreinen nabij luchthavens dezelfde (soort) bedrijven aangetroffen.

Het beleid van logistieke dienstverleners is erop gericht op sleutellocaties in de wereld te zitten, daar kunnen zij niet ontbreken. De nabijheid van een (grote) luchthaven speelt mee in de vestigingsoverwegingen, echter zijn niet doorslaggevend. De kwaliteit van het luchtvaartnetwerk is essentieel, maar ook de kwaliteit van het grondnetwerk is belangrijk. De luchthaven moet goed bereikbaar zijn en snelle doorlooptijden hebben waar het gaat om laden en lossen. Dan zijn grote luchthavens vaak in het nadeel omdat het uren langer kan duren voordat de lading in de vrachtwagen zit. Het gaat echter niet alleen om snelheid, maar ook om veiligheid, in het bijzonder om diefstalgevoelige lading, en de hoeveelheid administratieve handelingen die moeten worden verricht.

Overheidsbeïnvloeding vindt met name plaats in Azië en Tsjechië. Hier wordt gebiedsontwikkeling geïnitieerd door de overheid, met eventueel samenwerking met (overheids)ontwikkelingsmaatschappijen. In Tsjechië gaat het vooral om het stimuleren van de werkgelegenheid in de nabijheid van woongebieden, waarbij beleid is ingezet om oude (industrie)terreinen te herontwikkelen.

Werksessie 2, Kennis op 28 oktober 2010

Deelnemers: (gemeente Amsterdam), (Provincie Noord-Holland), (SADC), (Bio Science Park Leiden), (Science Port Holland).

De benchmarklocaties van deze werksessies zijn: Bangalore, Barcelona, Toulouse, Kopenhagen, Singapore, Helsinki en Berlijn. Hier is gekeken naar de clustering van activiteiten op het gebied van kennis.

De volgende conclusies zijn getrokken op basis van de analyse en de inbreng van de externe deskundigen. De marktomvang bepaalt de kracht van een kenniscluster. Kennisclusters gedijen alleen daar waar de kennis ook in praktijk kan worden gebracht; zonder bedrijvigheid is het moeilijk overleven. De nabijheid van kennisinstituten en universiteiten in cruciaal. De selectiekeuze van bedrijven om zich elders te vestigingen heeft voor een zeer groot deel te maken met de aanwezige kennis in arbeidskracht.

De kennisbedrijven trekken andere bedrijvigheid aan, zoals gespecialiseerde dienstverlening (voorbeelden: bureaus die gespecialiseerd zijn in registratieprocedures, of het meten van monsterkwaliteiten). Als een betekenisinstituut, met gespecialiseerde onderzoeksfaciliteiten of laboratoria zich eenmaal heeft gevestigd, zal men niet zo snel van vestigingsplaats veranderen.

Een clusterconcept in gebiedsontwikkeling zal alleen succesvol zijn als vast wordt gehouden aan het clusterbeleid bij de inrichting van de ruimte. Dit houdt in dat er soms langer leegstand moet worden geaccepteerd om uiteindelijk toch als locatie een gezicht te krijgen als cluster. In Nederland zijn hier ook goede voorbeelden van, zoals het Bio Science Park in Leiden.

Regionale kennisstrategieën blijken zeer gevarieerd te zijn; deze zijn vaak gebaseerd op regionale, nationale ondernemingen aangevuld met buitenlandse participatie. De rol van de overheid kan doorslaggevend zijn om kennisclusters succesvol te laten zijn. Met name in het faciliteren van ruimte, grond en voorzieningen kunnen bedrijven over de brug getrokken worden om zich te vestigen.

Werksessie 3, Kantoren, op 11 november 2010

(gemeente Amsterdam), (Provincie Noord-Holland), (SADC), (Schiphol Group), (Rotteveel4M), (gemeente

Bijlage 1: leerervaringen per regio

	Regio	Locatie	Leerervaring	Overheid
Azie	Bangalore	Aerotropolis	Integrale gebiedsontwikkeling	Ontwikkelaar, investeerder
Azie	Hong Kong	Airport Corridor	Dubbellagig	Multimodale infrastructuur
Azie	Kuala Lumpur	Multimedia corridor	Specialisatie ICT-cluster	Regionale ontwikkelingsmaatschappij
Azie	Seoul	Incheon corridor	Integrale gebiedsontwikkeling	Multimodale infrastructuur
Verenigde Staten	Dallas/FW	Alliance Airport	Particuliere ontwikkeling	Geen
Verenigde Staten	Washington	Dulles Corridor	Bus Rapid Transit/Metrorail	OV infrastructuur
Europa	Barcelona	Zona Franca	Thuismarkt, multimodaliteit (incl. haven)	Sturend en initiërend
Europa	Barcelona	@22	Thuismarkt, clusterstrategie	Sturend en initiërend
Europa	Berlijn	Adlershof	Campusontwikkeling nabij (nieuwe) luchthaven	Ontwikkelaar, investeerder
Europa	Frankfurt	Garden City	Kantoren/hotelontwikkeling	Ontwikkelaar, investeerder
Europa	Frankfurt	Eschborn	Lokale belastingvoordelen	Ontwikkelaar, investeerder
Europa	Helsinki	Aviopolis	Regionale visie kenniseconomie	OV infrastructuur
Europa	Kopenhagen	Ørestad	Wonen/werken	OV infrastructuur
Europa	Londen	Chiswick Park	Zachte factoren, fullservice pakket	Geen
Europa	Londen	Canary Wharf	Hoge gebouwintensiteit, verouderd concept	Initiator
Europa	Munchen	Airport Park	Regionale alliantie	
Europa	Parijs	Fret Village	Lage prijzen, regionale strategie logistiek luchthavenregio	Ontwikkelaar, investeerder
Europa	Praag	Logistics Park		Investeerder
Europa	Stockholm		Regionale visie werklocaties	Ontwikkelaar, investeerder
Europa	Toulouse	Biotech	Incubators, thuismarkt, clusterstrategie	Sturend en initiërend
Europa	Zurich	Glattal		OV infrastructuur

Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen

Algemeen

Appold, Kasarda, Aerotropolis

CIA Factbook

Cushman Wakefield, *Economic Reports*, www.cushwake.com

ECORYS, Internationale Benchmark Regionaal Investeringsklimaat (2001)

ECORYS, State of the European Cities (2007)

ECORYS i.s.m. Cambridge Econometrics, Ranking city regions in European Regional Prospects (2010)

European Commission (JRC-IPSC), EU Regional Competitiveness Index 2010

Lee, Yuk Sin Florence (2002), *Analyse the feasibility of a Regional Logistics Centre in Shenzhen*
http://www.weforum.org/pdf/FinancialDevelopmentReport/Report2009.pdf,
Nationale Normalisatie-instituut NEN (2010), Ergonomie - Ergonomische eisen voor de oppervlakte van (werkplekken in) administratieve ruimtes en kantoren,
http://www.nen.nl/web/Normshop/Norm/NEN-18242010-nl.htm
http://maps-world.cn/map/world_map.GIF
NVM (2010), Stand van Zaken Nederlandse Kantorenmarkt, augustus 2010
Oxford Intelligence i.o.v. ECORYS, Buitenlandse investeringen in Europese (luchthaven)regio's (2010)

Platform Facility Professionals (2010):
http://www.factomagazine.nl/dossier.aspx?m=detail&id=44974&dossierid=40417

World Economic Forum (2010), *The Global Competitiveness Report 2010-2011*

Bangalore

http://www.bdabangalore.org/townplanning.htm

Barcelona

http://www.22barcelona.com/

Helsinki:

http://www.keharata.fi/UserFiles/keharata/Image/kartat/kartat_engl/keharataaEnglanti.jpg

Hongkong

Mazars (2010), *Nieuwsbrief Transport en Logistiek*, jaargang 2, nummer 10.01, februari 2010
http://www.hyd.gov.hk/hszc/hszc.htm
http://www.tradeport-logistics.com/about01.html
http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/four_key_industries/index.jsp
http://www.yearbook.gov.hk/2009/en/pdf/C05.pdf

Londen

http://www.reflexsolutions.co.uk/blog/c-405/New-Siemens-Centre-Development-in-Docklands/

http://www.egi.co.uk/articles/2010/09/22/723573/Siemens-gets-go-ahead-for-%C2%A330m-sustainability-centre.htm?cp=ILC-EGI-RSS

Praag

Ministerie van Transport, Republiek van Tsjechië, *Resolution Of The Government Of The Czech Republic, of 13 July 2005, No 882, on the transport policy of the Czech Republic for the period of 2005 - 2013*
Sykora, Ludek, (2006), *Urban Development, Policy and Planning in the Czech Republic and Prague*, in: Spatial Planning and Urban Development in the New EU Member States, from Adjustment to Reinvention, edited by Uwe Altrock, Simon Günther, Sandra Huning, Deike Peters, Aldershot: Ashgate
http://www.alp.cz/en/ Airport Logistics Park
http://www.czechinvest.org/en, CzechInvest Agency
http://www.mmr.cz/. Website of the Ministry of Regional Development

Seoul/Incheon

http://www.scribd.com/doc/34293757/Incheon-Urban-Development-Regeneration
http://eng.ifez.go.kr/menu02/overview.asp
http://www.region.go.kr/jeju_conference/SESSION2_2.pdf

Singapore

http://app.mti.gov.sg/default.asp?id=148&articleID=22541
http://www.one-north.sg/
http://www.thegovmonitor.com/world_news/asia/singapore-invests-16-1-billion-for-research-and-development-38751.html
http://192.5.14.110/pubs/documented_briefings/2010/RAND_DB591.sum.pdf
http://app.mti.gov.sg/default.asp?id=148&articleID=22541
http://www.one-north.sg/
https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html

Stockholm

Kista Science City AB, *Kista Science City, a living city*

City Of Stockholm Executive Office (2008) *A Worldclass Stockholm, Vision 2030*
http://www.kista.com/adimo4/Site/kista/web/default.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1

Washington

http://www.dcchamber.org/clientuploads/DCC_businessreport_final_pages.pdf

Kennisclusters

http://www.sciencepark.nl/
http://www.leidenbiosciencepark.nl/
http://www.scienceparkamsterdam.nl/
http://www.uu.nl/university/research/NL/Onderzoekenmaatschappij/scienceparkutrecht/Pages/default.aspx
http://www.sciencepark.com.sg/home/index.asp, Sciencepark Singapore, in beheer bij Ascendas, die ook bedrijvenparken in Bangalore heeft.
http://www.aerotropolis.com/aerotropolis.html
http://www.itpbangalore.com/ascendasitparks.html
http://www.adlershof.de/willkommen/?L=2
http://www.sciencepark.helsinki.fi/en_GB/
http://www.eindhoven.eu/en/Themes/Business_%26_Career/Hightech_bedrijvigheid/Science%20Park%20Eindhoven?session=eovmh552lot46gcu3v2htujk3
http://www.techpark.com/
http://wn.com/Biopolis
http://www.latrobe.edu.au/research/techpark
http://www.ksp.or.jp/en/2009/09/post05.html
http://www.liegesciencepark.be/eng/atouts/frames.html

Overig nog uitzoeken

http://www.siteselection.com/issues/2008/jul/Cover-Research-Parks/
http://www.forestcityscience.net/illinois/sciencepark.shtml
http://www.apg-cssc.com/
http://www.blufishconsulting.com/ourwork-thebrooksrdpark

Bijlage 3: Overzichten regio's

Gemeente Amsterdam
OntwikkelingsAlliantie

17

Memo

Aan Wethouder Eric van der Burg en Wethouder Maarten van Poelgeest
Van (EZ) en (DRO)

Datum 27-09-11
Onderwerp Structuurvisie Mainport-Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (SMASH)

Wat:
Het Rijk stelt dat zij -gezien de ruimtelijke vraagstukken in de Schipholregio en het gebrek aan samenhangende rijksaansturing- het noodzakelijk vindt om te starten met een rijksprogramma dat moet leiden tot een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (hierna:SMASH).
Voor een deel is SMASH een voortzetting van het rijksprogramma Mainport 2.0 dat deze herfst wordt afgerond. De resultaten van het MIRT Onderzoek MRA Zuidwest worden als input voor SMASH gebruikt.

Doel:
Inzichtelijk te maken hoe de ontwikkelruimte van Schiphol (binnen de daarvoor geldende wettelijke milieucriteria) en daarmee het internationale verbindingennetwerk overeind blijft terwijl de leefomgeving rond Schiphol beschermd wordt tegen geluid en veiligheids risico s.
Vanwege de directe relatie die deze twee kernvragen hebben met andere relevante ontwikkelingen in de regio zoals woningbouwopgave, waterberging en verdere uibouw van de infrastructuur wil men tot een meer integrale visie komen.
In de startnotitie, die inmiddels ambtelijk is besproken, wordt het doel omschreven als: "om de economische motor van de mainport Schiphol te versterken en daarvoor ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden te creëren. Daarbij wordt gekeken naar de samenhang met de andere ruimtelijke opgaven in het gebied."
Dit alles moet erop gericht zijn om de Metropoolregio Amsterdam met daarbinnen de luchthaven Schiphol duurzaam door te laten groeien tot een regio met een internationaal concurrerend woon- en werkmilieu.
SMASH wil de diverse opgaven in de regio beschrijven evenals de tegengestelde belangen en knelpunten die hieruit voortvloeien zodat heldere keuzes kunnen worden gemaakt.
In het kader van het stroomlijnen van de bestuurlijke trajecten zal in de Stuurgroep SMASH waar de meest betrokken partijen in vertegenwoordigd zijn gebruikt worden om knopen door te hakken of richting te bepalen.

Wie:
Partners in dit proces zijn Amsterdam , Haarlemmermeer , Provincie Noord-Holland , Provincie Zuid-Holland, Schiphol, KLM en de Stadsregio. Vanuit het rijk wordt het project aangestuurd door I en M, overige rijksdeelnemers zijn EL en I en BZK.

Planning;
Het rijk wil de structuurvisie voor de zomer van 2012 opleveren en zal tot die tijd een drietal bestuurlijke overleggen organiseren (oktober/november 2011/januari/februari 2012 en tenslotte vlak voor de zomer).

Amsterdamse inzet:
Aangezien de SMASH studie niet alleen te maken heeft met de ontwikkeling van Schiphol maar zeker ook met de

ruimtelijke ontwikkeling van de Metropool en de Zuidas wordt het bestuurlijk overleg voorbereid door EZ/DRO en zonodig Zuidas. De wethouder Luchthaven zal daarna in overleg met de wethouder RO/Zuidas bepalen wie van hen namens Amsterdam naar de Stuurgroep (of afwisselend) gaat.
In het ambtelijk overleg van de afgelopen periode is de concept Startnota besproken. De hele regio heeft daar aangegeven dat de focus gericht moet zijn op de concurrentiekracht van de MRA en de rol die Schiphol daarin speelt. Daarbij zijn ook de andere aspecten die bijdragen aan de kracht van de regio aan de orde.
Daarnaast is het belang van de Zuidas voor Schiphol (en andersom) benadrukt. Dit staat nog onvoldoende in de concept Startnota.

Regionale afstemming:
Aangezien Amsterdam, Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland samen zitting hebben in het Bestuursforum Schiphol (BFS) dat zich ook met ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot Schiphol bezig houdt lijkt dit het geschikte gremium om zaken gezamenlijk voor te bespreken. In voorkomende gevallen kan Schiphol (dat als gekwalificeerd adviseur aanwezig is bij het BFS) betrokken worden in het vooroverleg .

Corridor Schiphol-Amsterdam: de economische hotspot van de MRA

Plan van Aanpak en stand van zaken project Uitwerking Airport Corridor

Concept

Schiphol Amsterdam Airport

KLM

Gemeente Amsterdam

SKA/Gebiedskwaliteit

Status concept: eerste concept, wordt achtereenvolgens nog in het kernprojectteam en met leden van bestuurlijk team van het thema Gebiedskwaliteit besproken. Verder wordt er nog afgestemd binnen afzonderlijke SKA-partners en met meest betrokken bestuurders

Inleiding
De samenwerkingsagenda Schiphol, KLM en de Gemeente Amsterdam is het resultaat van een traject dat is gestart na het bestuurlijk overleg op 4 maart 2011 en het vervolgoverleg op 8 juli 2011 tussen de directies van Schiphol en KLM en het College van B&W van Amsterdam. Het doel van een samenwerkingsagenda tussen stad Amsterdam, KLM en luchthaven Schiphol is tweeledig. Enerzijds de verbetering van de samenhang in ontwikkeling tussen stad Amsterdam en luchthaven Schiphol teneinde de concurrentiepositie van de MRA en de luchthaven te verstevigen en anderzijds het opzetten van een slagvaardiger en proactieve samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, KLM en de luchthaven Schiphol.

Met de agenda kan er op een aantal thema's gezamenlijk het gesprek worden aangegaan met de regio en het Rijk. De handen worden ineen geslagen om gezamenlijk de juiste condities te scheppen, zodat de Metropoolregio en Schiphol internationaal de concurrentie kunnen aangaan.

Gebiedskwaliteit
Vooral de samenhang tussen luchthaven en regio dient vergroot te worden. Naast de kwaliteit van de luchthaven en het netwerk gaat het hierbij om een duurzame en hoogwaardige omgeving, met onder meer goed bereikbare en gedifferentieerde woon- en werkmilieus. Deze "vernieuwde" Mainportstrategie, soms ook Metropolitane Strategie genoemd, richt zich dus sterk op de inbedding van Schiphol en directe omgeving in de metropoolregio Amsterdam, waardoor optimaal geprofiteerd kan worden van de economische potenties van de combinatie luchthaven en stad. Om te komen tot meer samenhang is een hechte samenwerking tussen de partijen noodzakelijk.

De nadruk ligt op ruimtelijke ontwikkelingen. De partijen kijken gezamenlijk naar de Airportcorridor, waarbij de corridor ruimer wordt beschouwd, inclusief de westelijke tuinsteden. Ook wordt de discussie over programma gevoerd onder meer in de 'Schipholdriehoek'. Kern hier is dat Schiphol en Zuidas niet in concurrentie zijn maar juist een partnership hebben (m.n. op het gebied van werklocaties/ kantoren en uitstraling). De ontwikkeling van de Zuidas wordt nadrukkelijk gezien als gezamenlijke prioriteit. Schiphol = Zuidas.

Doel, scope
Doel van het project Uitwerken Airport Corridor is de positionering van de corridor luchthaven Schiphol-stad Amsterdam als economisch kerngebied en impuls voor de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Eén van de uitkomsten van de startbijeenkomst die afgelopen december is gehouden is dat er meerdere corridors zijn die ruimtelijk-economisch van belang zijn voor de vervlechting van luchthaven en stad. De corridors verschillen in karakter. Dragen elk op hun eigen manier bij aan de concurrentiepositie van de MRA en Schiphol. En leggen verbindingen met andere steden en regio's op verschillende ruimtelijke schaalniveaus. Vastgesteld wordt wat de kenmerken van deze corridors precies zijn en welke relaties de corridors met de omgeving onderhouden. Vervolgens worden de corridors ruimtelijk en infrastructureel uitgewerkt.

De corridors wordt integraal gepositioneerd, ruimtelijk-economisch, sociaal, omgevingskwaliteiten, ontsluiting, marketing, vanuit een internationaal perspectief. En mede aan de hand van ontwikkelingsscenario's (o.a. OS 2028). Onderdeel daarvan is het opstellen van alternatieven voor de interne ontsluiting van de corridors. De relatie Schiphol-Zuidas en de rol van Amsterdam West krijgt speciale aandacht. Ook wordt er een onderscheid gemaakt tussen korte termijn acties en 'quick wins', en lange termijn inzet, acties en ingrepen.

concept

Producten, planning
In onderstaande tabel een overzicht van de te leveren producten in het kader van het project. Per deelproject staat de 'deadline' en gewenste bestuurlijke keuze aangegeven. Tevens is vermeld welke deelproducten wanneer kunnen worden aangeleverd aan project 1.2 Lobby gericht op financiering spoor- en weginfrastructuur in de MRA binnen het thema Bereikbaarheid.

#	Omschrijving product	Deadline	Opmerkingen
1	Schets krachtenveld en ambitie corridorontwikkeling	Eind 1e kwartaal 2012	
2	Verkenning infrastructuur, knooppunten en gebiedsontwikkeling corridor	Eind 1e kwartaal 2012	▪ Bestuurlijke keuze uitwerking scenario's ▪ Aanleveren project 1.2 februari 2012
3	Schets clusterambities Schipholregio	Eind 2e kwartaal 2012	▪ Aanleveren project 1.2 juni 2012
4	Schets gebiedskwaliteit en positionering corridor in internationaal perspectief	Eind 2e kwartaal 2012	▪ Bestuurlijke keuze gewenst kwaliteitsniveau corridor en locaties ▪ Aanleveren project 1.2 januari 2012
5	Ruimtelijk-economische strategie gebiedskwaliteit corridor en knooppunten	Eind 4e kwartaal 2012	▪ Bestuurlijke keuze inzet, acties en ingrepen ▪ Aanleveren project 1.2 november 2012

Aanpak, doel
Per product wordt hier aangegeven welke aanpak wordt gevolgd en welke doelen er voorlopig worden gesteld. De onderlinge samenhang en volgtijdelijke afhankelijkheden tussen de deelprojecten zijn groot, dit maakt de planning in tijd onzeker.

Product 1: Schets krachtenveld en ambitie corridorontwikkeling
Dit product levert een eerste overzicht van de context waarin de airport corridor moet worden geplaatst. De schets moet inzicht geven in het onderscheidend vermogen en ambitie van de corridor. Tevens zal dit vertaald worden in soort programma van eisen voor corridorontwikkeling.

Dit product zal tevens worden ingebracht in de werkgroep Ontwikkelingsstrategie van de taakgroep van het Bestuursforum Schiphol. Op dit moment wordt door deze werkgroep gewerkt aan de ontwikkelingsstrategie als uitwerking van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS). Ook hier is een leemte geconstateerd ten aanzien van een (integrale) ambitie en visie op de positie van de Schipholregio.

Stand van zaken. In december 2011 is de startbijeenkomst geweest, daarin is een start gemaakt met dit deelproject. De uitkomsten van de startbijeenkomst worden nu in het projectteam aangescherpt. Vanaf januari 2012 worden andere partijen (regio en Rijk) gevraagd mee te denken bij de verdere aanscherping. Ook wordt de komende periode de ambities en doelen op verschillende schaalniveaus uitgewerkt.

concept

Daarvoor wordt aangesloten bij beschikbare informatie en kennis in andere gremia (waaronder SMASH, BFS, en MRA).

Product 2: Verkenning infrastructuur, knooppunten en gebiedsontwikkeling corridor
Dit product levert inzicht in de samenhang tussen infrastructurele investeringen en de ontwikkeling van knooppunten en gebieden. Enerzijds wordt gekeken hoe geplande investeringen in infrastructuur de ontwikkeling van knooppunten en gebieden beïnvloedt. Anderzijds wordt er gekeken welke investeringen nodig zijn om de ruimtelijke ambities van de corridors als economische kerngebied te kunnen realiseren. Daarvoor worden de ambities vertaald in de noodzakelijke gebiedskwaliteit en bereikbaarheid.

Dit product wordt aangeleverd aan project 1.2 Lobby gericht op financiering spoor- en weginfrastructuur in de MRA.

Een eerste grove analyse van problematiek is gereed. Deze analyse zal zo snel mogelijk in het kernprojectteam en met de bestuurders van het bestuurlijk team worden besproken om richting te krijgen hoe de verkenning verder op te pakken. Ook zal de analyse aangeleverd worden aan het kernteam van de samenwerkingsagenda SKA.

Product 3: Schets clusterambities Schipholregio
Dit product levert inzicht in de clusterambities waarop in de Schipholregio moet worden ingezet. In het nieuwe bedrijfslevenbeleid van het kabinet, de clusterstrategieën van de Amsterdam Economic Board en de ontwikkelingsstrategie van de REVS wordt ingezet op het versterken van clusters. De schets bouwt hierop voort en zal de onderlinge samenhang tussen clusters centraal stellen. De gedachte is dat de Schipholregio zich onderscheid door een tweetal samenstellen van clusters, te weten 'handel & logistiek' en 'hoofdkantoren en kennisintensieve dienstverlening'.

Deze groepen (sub)clusters hebben iets met elkaar. Ze zoeken elkaar op en hebben zakelijke relaties met een reden. Door deze redenen bloot te leggen is het mogelijk beter invulling te geven aan de clusterambitie(s) binnen de Schipholregio en een vertaling te maken naar gebiedskwaliteit. Handel & logistiek omvat naast de gebruikelijke clusters ook delen van het mode, life sciences, high-tech clusters die afhankelijk zijn van de hoogwaardige diensten van het logistieke complex. Ook hoofdkantoren, financiële- en zakelijke dienstverlening en delen van de creatieve industrie vormen een samenstel van clusters die het onderzoeken waard is.

Vanuit het ministerie van I&M is Buck Consultants International gevraagd de clusters uit het nieuwe bedrijfslevenbeleid voor de Schipholregio uit te werken. Hier is deze gedachtegang van 'samenstellen van clusters' ingebracht. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek, die in het 1e kwartaal van 2012 worden verwacht, wordt bekeken wat nog nodig is om de clusterambities te vertalen naar gebiedskwaliteit voor de corridor. Dit moet leiden tot ambities die opgelijnd zijn met prioriteiten van het Rijk zoals topsectoren en onderwerpen in de rijksstructuurvisies.

Dit product wordt aangeleverd aan project 1.2 Lobby gericht op financiering spoor- en weginfrastructuur in de MRA.

Product 4: Schets gebiedskwaliteit en positionering corridor in internationaal perspectief
Dit product moet inzicht geven in de gewenste gebiedskwaliteit van gebieden en knooppunten in de corridor. Tevens moet het aangeven hoe de corridor zich beter kan positioneren als economische kerngebied van de MRA. Dit alles in een

Concept

internationaal perspectief.

Onderdeel van de schets is een verhaal waaruit de vereiste kwaliteit blijkt voor (station op) Zuidas, Schiphol-Centrum en de verschillende gebieden in de corridor (o.a. ruimtelijk, economisch, architectonisch etc.), een duidelijk ruimtelijk-economisch profiel voor de corridor en verschillende varianten voor de interne ontsluiting (OV). Daarnaast omvat de schets een verhaal waaruit blijkt dat investeren in Zuidas-Schiphol beste rendement geeft en essentieel voor behoud/versterken internationale concurrentiepositie MRA/Nederland.

Dit product wordt aangeleverd aan project 1.2 Lobby gericht op financiering spoor- en weginfrastructuur in de MRA.

Product 5: Ruimtelijk-economische strategie gebiedskwaliteit corridor en knooppunten
Dit product geeft een integraal ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en strategie om de gewenste gebiedskwaliteit te behalen. Dat wil zeggen hoe, door de inzet op de corridorontwikkeling, de concurrentiepositie van de metropoolregio wordt versterkt.

De strategie omvat een programma inzet, acties en ingrepen. Een onderscheid zal worden gemaakt tussen kort termijn acties en 'quick wins' en zaken die een lange adem nodig hebben. Tevens worden afhankelijkheden geschetst, en de mogelijke gevolgen daarvan voor de strategie en het programma.

Dit product wordt aangeleverd aan project 1.2 Lobby gericht op financiering spoor- en weginfrastructuur in de MRA.

Organisatie
Vanuit de samenwerkingsagenda zijn de volgende kernteams gevormd voor het thema Gebiedskwaliteit.

SKA	Bestuurlijk team:	Ambtelijk team:
S	Maarten de Groof	Maurits Schaafsma
K	Pieter Elbers	Anke Pronk
A	Freek Ossel	(trekker)

Het project Uitwerking Airport Corridor wordt getrokken door dRO van de gemeente Amsterdam. Naast KLM, Schiphol en dRO nemen deel de dienst IVV, de dienst EZ en dienst Zuidas.

De projectgroep vanuit SKA bestaat uit:
Anke Pronk (KLM), Joost Wagemakers (Schiphol), (Schiphol), (DIVV), (DIVV), (DIVV), (DIVV), (Zuidas), (Zuidas), (Zuidas), EZ), (dRO), (dRO), (dRO)

Beoogde deelnemers vanuit de regio en van het Rijk zijn:
Gemeente Haarlemmermeer, provincie NH, ministerie van EL&I en ministerie van I&M, mogelijk aangevuld met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

Mogelijk dat er inhoudelijke externe ondersteuning nodig is voor deelprojecten.

Proces
De (tussen/deel)producten worden aangeleverd aan de kerngroep van de samenwerkingsagenda SKA. Het kernteam bestaat uit [redacted] (ambtelijk voorzitter van SKA, gemeente Amsterdam), [redacted] (KLM) en [redacted] (Schiphol).

De voortgang van het project en onderdelen van het project wordt aan de leden van het bestuurlijk team voorgelegd. In die zin bepaalt het bestuurlijk team de 'dagelijkse' gang van zaken in het project. Uiteindelijk bepaalt het Bestuurlijk Overleg van de samenwerkingsagenda de richting en inhoud van het project.

NB. Binnen de gemeente Amsterdam is de voorzittende dienst (EZ) verantwoordelijk voor de afstemming en coördinatie met het college van B&W, afzonderlijke bestuurders en directies van de andere diensten. Bestuurders die niet in het bestuurlijke team zitten worden via B&W geïnformeerd, directies van andere diensten via het ROER.

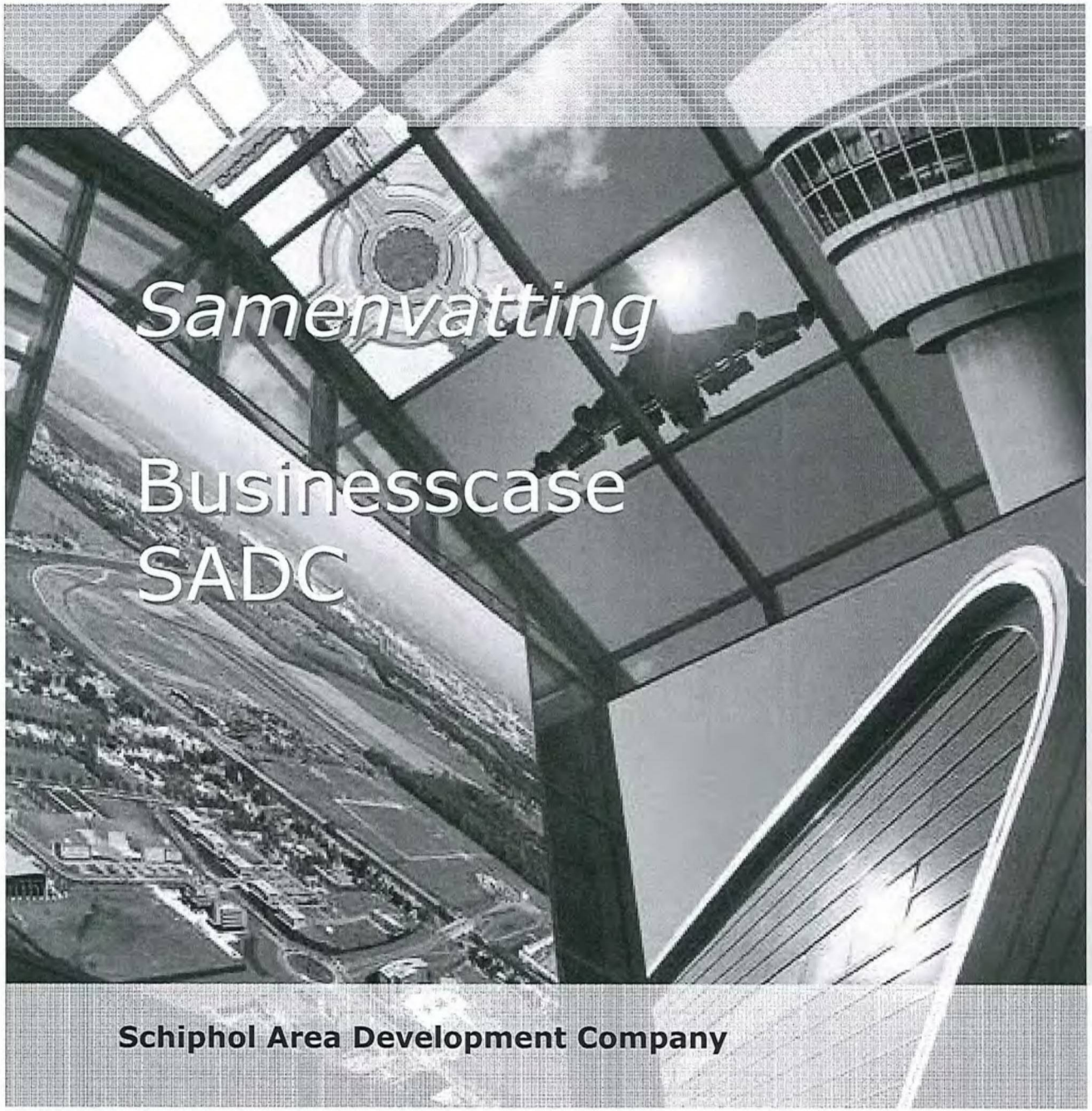
Middelen
Circa € 75.000,- voor 2012.
NB. De betrokken diensten bij de Samenwerkingsagenda SKA participeren uit hun dienstbudget. Per project uit de Samenwerkingsagenda SKA zal, indien nodig, apart dekking gezocht moeten worden.

Risico's
Het project kent een aantal risico's:
- Onvoldoende middelen en inzet van partijen om dit project uit te voeren
- Onvoldoende (middelen voor) afstemming met parallelle trajecten zoals SMASH, Ontwikkelingsstrategie REVS etc.
- Regiopartners willen niet participeren/deelnemen aan project of onderdelen daarvan

Mitigerende maatregelen in dit verband zijn:
- Afstemmen inbreng/inzet in parallelle trajecten zodat er zo min mogelijk overlap is

concept

pag 1 t/m 26



Samenvatting

Businesscase SADC

Schiphol Area Development Company

S.A.D.C
SCHIPHOL AREA DEVELOPMENT COMPANY

S.A.D.C

5 mrt 2009

19