

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030

Bestuursforum Schiphol

Februari 2009

Bestuursforum Schiphol

*Provincie Noord-Holland
Gemeente Amsterdam
Gemeente Haarlemmermeer*

*In samenwerking met:
Schiphol Group
Schiphol Area Development Company*



Voorwoord

De eerste Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) van het Bestuursforum Schiphol stamt al weer uit 2001. Ik kijk met tevredenheid terug op deze visie, want we hebben er veel mee in beweging kunnen zetten. Vooral op het gebied van ruimtelijke ordening – dat wil zeggen locatieontwikkeling en strategische reserveringen – is er echt veel bereikt, en is de concurrentiepositie van onze regio sterker geworden.

Maar ondertussen heeft de wereld niet stilgestaan, en gebeurt er veel om ons heen. Internationalisering en globalisering lijken de wereld alsmäär kleiner te maken. Onze concurrentie is altijd dichtbij. Waar we voorheen vooral keken naar Londen, Parijs, Frankfurt, enzovoort, moeten we tegenwoordig letten op steden als Dubai, Signapore, Sjanghai, en andere opkomende metropoolregio's. Ook zien we verschuivingen in wat we belangrijk vinden, waardoor we aan een thema als duurzaamheid nu meer gewicht geven dan ooit. En laten we niet vergeten dat intussen de wereldconjunctuur in een recessie is beland tengevolge van de kredietcrisis.

Reden genoeg dus om de bestaande visie te actualiseren, als we als regio sterk willen blijven in het internationale krachtenveld. De economische crisis versterkt die noodzaak nog eens. En dus ligt de REVS 2009-2030 nu voor u, waarin wij ons als Bestuursforum Schiphol hebben gebogen over de voor de Schipholregio gewenste ruimtelijk economische ontwikkelingen.

Of eigenlijk moet ik zeggen: Metropoolregio Amsterdam. Want een van de belangrijkste veranderingen is dat we de 'oude' mainportstrategie verbreden naar een metropolitane strategie. Bekeken we voorheen de ontwikkelingen vooral vanuit het perspectief van de luchthaven en luchtvaart, nu richten we ons meer op een optimale inpassing van de luchthaven en van de luchthavengerelateerde economie in de metropool. We willen een optimaal stedelijk milieu scheppen, waarin wonen, werken en ontspannen veel sterker vervlochten zijn. Een belangrijk ruimtelijk-economisch concept dat hierbij past is de verdere ontwikkeling van de *Amsterdam Airport Corridor*, de kennis- en dienstenas Zuidas-Schiphol-Hoofddorp. Bij de vraag hoe je werklocaties zo goed mogelijk in het stedelijk milieu vervlecht, hoort ook aandacht voor een optimale bereikbaarheid. Een belangrijke ambitie in dit verband is het optimaliseren van de OV-verbindingen langs bovengenoemde as, en door de Schipholdriehoek.

Een van onze conclusies is dat we veel sterker moeten inzetten op de kwaliteit van locatieontwikkeling. De huidige generatie van kantoorlocaties is wat ons betreft onvoldoende onderscheidend. Om dit te verbeteren, is een andere benadering van de markt nodig, meer vraaggericht en meer gericht op netwerken rond bedrijven. De

dynamiek rond economische clusters willen we optimaal bedienen. Deze nieuwe aanpak noemen we 'clusterbenadering'.

Maar uiteraard hoort bij dat streven ook aandacht voor groen, voor wonen, voor duurzaamheid en klimaat. Amsterdam Connecting Trade (ACT) is van dat laatste punt het beste voorbeeld, waar we kiezen voor het toepassen van de zogenaamde *cradle-to-cradle* duurzaamheidsprincipes.

De toekomst van Schiphol en haar omgeving is gebaat bij een heldere visie, en bij slagvaardig handelen. We menen dat we met de REVS 2009-2030 een uitstekende basis hebben voor een sterke en concurrerende Metropoolregio Amsterdam.



Ton Hooijmaijers,
Voorzitter Bestuursforum Schiphol

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030

Bestuursforum Schiphol

Februari 2009

Inhoud

Voorwoord	3	3.5 Portfolioanalyse.....	45
Samenvatting.....	6	3.6 Conclusie	46
1. De Schipholregio: ontwikkelingen sinds 2001.....	13	4. Selectiviteit	47
1.1 Een wereld van verandering.....	13	4.1 Achtergrond selectief vestigingsbeleid	47
1.2 Metropoolregio Amsterdam: kansen en uitdagingen	15	4.2 Vestigingscriteria	47
1.3 De Schipholregio: stad en luchthaven.....	18	4.3 Nieuw stelsel selectief vestigingsbeleid Schipholregio	47
1.4 De realisatie van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001	19	4.4 Procedure op hoofdlijnen.....	50
2. Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009	20	4.5 Bijstelling	50
2.1 Inleiding	20	5. Uitvoeringsagenda.....	52
2.2 De Schipholregio in nieuw perspectief.....	21	Bijlagen	54
2.3 Zes richtinggevend concepten.....	23	Bijlage 1: Visieteam en werkgroepen.....	54
2.4 Langetermijnvisie kennis- en dienstenas	25	Bijlage 2: Stand van zaken centrale thema's REVS 2001	55
2.5 Langetermijnvisie logistieke as.....	31	Bijlage 3: Duurzaamheidsthema's in Amsterdam Connecting Trade Beyond Logistics	58
2.6 Conclusies	35	Kaartbijlagen.....	60
3. Ontwikkeling vestigingsmilieus	36	Kaart Schipholgebonden Werklocaties	62
3.1 Inleiding	36	Kaart langetermijnvisie REVS 2009	63
3.2 Relatie met Plabeka.....	38		
3.3 Ontwikkeling van economische clusters	38		
3.4 Naar product/markt combinaties.....	41		

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030

Samenvatting

1. Een nieuwe Ruimtelijk Economische Visie voor de Schipholregio

In 2001 bracht het Bestuursforum Schiphol de eerste Ruimtelijk Economische Visie voor de Schipholregio uit. Deze Visie werd in de jaren daarna uitgewerkt en voorzien van een uitvoeringsprogramma. De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001 heeft aanzienlijk bijgedragen aan een slagvaardig opereren van de partners en betekende een belangrijke impuls voor de onderlinge samenwerking. De Visie heeft er voor gezorgd dat voldoende planologische reserveringen werden gemaakt voor Schipholgebonden bedrijfs- en kantoorlocaties, ook voor de lange termijn. In samenwerking met Plabeka is daarnaast een dreigend overaanbod aan kantoren voorkomen.

Het Bestuursforum heeft nu besloten om de Ruimtelijk Economische Visie voor de regio te actualiseren. In de achterliggende jaren hebben grote investeringen plaats gevonden in de Schipholregio. De komende decennia komen daar nog eens tientallen miljarden aan publieke en private investeringen bij. Dit geeft nieuwe ontwikkelingskansen voor de regio. Het Bestuursforum Schiphol wil sturing geven aan de verwachte ruimtelijke economische dynamiek. Het formuleren van een samenhangende en toekomstgerichte visie maakt die sturing mogelijk, en vormt een basis voor afstemming en samenwerking tussen de partijen.

De nieuwe Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 die wij hier presenteren verschilt wezenlijk van de voorganger uit 2001. Ten eerste doordat zich sinds de eeuwwisseling belangrijke ontwikkelingen hebben voortgedaan, veelal op mondiale schaal. Ten tweede, doordat de mainportstrategie die de regio in 2001 hanteerde is geëvolueerd naar een meer omvattende metropolitane strategie.

Belangrijke internationale ontwikkelingen

Sinds 2001 is de Internationalisering en globalisering van de wereldeconomie verder voortgeschreden. Er is een mondiale netwerkeconomie ontstaan, met als dragers metropolitane regio's die een sterke interne samenhang vertonen. Deze metropolen concurreren in toenemende mate met elkaar bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten.

De economie is steeds meer een kennis- en diensteneconomie geworden. Kennisintensieve bedrijvigheid zoekt vestigingsmilieus die ruimte bieden voor uitwisseling van kennis, onderzoek en innovatie, ontmoeten, beleven, creativiteit.

Tegelijkertijd is duurzaamheid als urgent maatschappelijk vraagstuk op alle politieke agenda's beland, veel sterker dan in 2001 voorzien werd. De transitie naar een duurzame en dus ook klimaatneutrale economie blijkt een enorme uitdaging.

Een vierde belangrijke ontwikkeling is het ontstaan van een mondiale economische crisis ten gevolge van de kredietcrisis. Voor de korte termijn is de verwachting dat de kredietcrisis en daarop volgende neergang in de reële economie zullen leiden tot een vertraging in de ontwikkeling van projecten in de Schipholregio. Deze vertraging zal overigens niet leiden tot een verlaging van het ambitieniveau.

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.

Uitdagingen

De huidige sterke internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam is geen vanzelfsprekendheid. We zien dat concurrerende regio's slagvaardiger zijn in investeringen in infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingsprojecten. Belangrijke uitdagingen zijn:

- Een antwoord vinden op de toenemende bereikbaarheidsproblemen in de regio. Congestie neemt in de Schipholregio sneller toe dan in concurrerende regio's. Het OV is op regionaal niveau onvoldoende ontwikkeld.
- Zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende adequaat opgeleid arbeidspotentieel om de stijgende vraag naar arbeid te accommoderen.
- Zorgen voor voldoende aansluiting van de woningmarkt op de woningbehoefte, zowel aan de bovenkant als de onderkant van de markt om werkenden in voldoende kwantiteit en kwaliteit aan te trekken en te huisvesten.
- Het uitvoeren van de transitie naar een duurzame economie en samenleving.

Stad en luchthaven

De knooppuntfunctie van mainport Schiphol is voor de Metropoolregio Amsterdam van eminent belang als vestigingsplaatsfactor. De luchthaven en de groeiende luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid op en rond Schiphol zijn aanjagers van de regionale en nationale economie, maar er zijn ook nadelige effecten in de zin van geluidhinder en beperkingen in het grondgebruik. Een belangrijke opgave van de nieuwe Ruimtelijk Economische Visie die nu voor u ligt is het vinden van een nieuwe balans tussen Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam.

Wat is gerealiseerd van de REVS 2001?

In de Visie uit 2001 werd voor de Schipholregio een aantal ambities geformuleerd, die deels zijn gerealiseerd, deels nog op realisatie wachten.

- Het netwerk van rechtstreekse verbindingen vanaf Schiphol is sterk uitgebreid zonder toename van hinder van het luchtverkeer;
- De groeiende vraag naar luchthavengebonden bedrijfs- en kantoorlocaties is uitstekend opgevangen, dankzij een aanzienlijke reservering van locaties en een

ontwikkelingsprogramma. Een dreigend overaanbod aan kantoren is voorkomen in samenwerking met Plabeka. De gewenste differentiatie van vestigingsmilieus voor bedrijven is echter niet goed uit de verf gekomen.

- Op gebied van bereikbaarheid zijn omvangrijke investeringen gedaan, maar de problematiek blijft krachtig aanwezig.
- Het OV is sterk verbeterd, maar nog niet op het niveau dat je van een metropoolregio mag verwachten.
- Op het gebied van wonen zien we nog steeds tekorten, en is sprake van onvoldoende differentiatie.
- Groenprojecten hebben recentelijk meer bestuurlijke aandacht gekregen, maar de ambities van de REVS 2001 zijn nauwelijks gerealiseerd.

2. Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009

De Schipholregio in een nieuw perspectief

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 vorige 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 combineren we de mainportstrategie met de metropolitane strategie. 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.

Zes richtinggevende concepten

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.

(3) Policentrisch netwerk

De Metropoolregio Amsterdam ontwikkelt zich als netwerk-regio 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 verstedelijkende 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.

Deze zes richtinggevende concepten zijn nader uitgewerkt in een lange termijnvisie op de twee 'assen' die samen de kern vormen van de bedrijvigheid in de Schipholregio: ten eerste de kennis- en dienstenas, ten tweede de logistieke as.

In de REVS 2001 werden deze twee assen voor het eerst geïdentificeerd, en werd opgemerkt dat ze samen een 'Y' vormen. De linkerpoot van de 'Y' betreft vooral goedereneconomie (logistiek), de rechterpoot vooral kennis- en diensteneconomie (zakelijke dienstverlening en hoofdkantoren). Hoe kunnen deze twee assen zich in de toekomst zo goed mogelijk ontwikkelen, en wat is daar voor nodig aan locaties, infrastructuur, ruimtelijke investeringen? Dat zijn de kernvragen van deze nota.

Langetermijnvisie op de kennis- en dienstenas

De rechterpoot van de Y, vanaf de Zuidas tot Schiphol Centrum en Hoofddorp/Beukenhorst heeft zich de afgelopen decennia sterk ontwikkeld. Het perspectief waarin dat gebeurde was echter dat van monofunctionele kantorenmilieus van verschillende kwaliteitsniveaus. De Zuidas is de uitzondering daarop: hier wordt gestreefd naar multifunctionaliteit en menging van stedelijke functies.

In deze REVS 2009 verbreden wij het perspectief naar dat van de metropolitane strategie. Het gaat minder over het ontwikkelen van kantoorlocaties op zich, en meer over transformatie en vervlechting van werkgebieden met de stedelijke omgeving. De kennis- en dienstenas wordt in onze visie een Amsterdam *airport corridor*. De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 kiest voor een geïntegreerde, selectieve ontwikkeling in plaats van geïsoleerde en ongebreidelde ontwikkeling. Dit betekent op hoofdlijnen:

- Werken aan een hogere verblijfskwaliteit in de regio, waardoor het meer wordt dan een doorgangsgebied.

- Betere benutting van landschappelijke en recreatieve potenties (Oeverlanden/ Nieuwe Meer)
- Voortzetten van het milieu Oeverlanden/ Nieuwe Meer tot aan het luchthaventerrein (Golfbaan Elzenhof/ Schiphol Noord)
- Betere tangentiële verbindingen met Amsterdam West, Badhoevedorp en Hoofddorp
- Uitstekende OV verbindingen, onder meer:
 - Doortrekken Noord-Zuid lijn van Zuidas naar Schiphol en Hoofddorp ten noorden van de A4
 - Hoogwaardig OV ten zuiden van de A4

Daarnaast moeten de twee groene concepten (Groene Carré en Groene As) integraal worden meegenomen in de ontwikkeling van de Driehoek A4-A5-A9, en omgezet in een robuuste groenstructuur in een metropolitane context.

De Amsterdam-airport corridor moet, mede in het licht van duurzaamheid, excellent worden ontsloten met Openbaar Vervoer, met name op de hoofdas Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam WTC-Almere-Lelystad (SAAL). Op langere termijn zou het OV-systeem er als volgt moeten uitzien:

- Doortrekken van een RER verbinding over bestaand spoor van Amsterdam WTC via Schiphol naar Hoofddorp.
- Een metroverbinding van Amsterdam WTC via Badhoevedorp, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar Hoofddorp, via een tracé ten noorden van de A4-A10.
- Verbeteren tangentiële verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn door nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de Zuidtangent.
- Aansluiten Amsterdam West (Sloterdijk-Osdorp) door een HOV-buslijn op Schiphol en de werklocaties in de omgeving van Schiphol.

Uitstekende kansen voor transformatie en vervlechting liggen er voor de gebieden Schiphol Noordwest/ Badhoevedorp Zuid, de zuidkant van Amsterdam West in relatie tot de Oeverlanden/ Nieuwe Meer, en de ontwikkeling van groen/ blauwgebieden. De mogelijkheden van het gebied van de Oeverlanden/Nieuwe Meer zullen in de Structuurvisie Amsterdam worden uitgewerkt.

Duurzaamheid dient een leidend principe te zijn bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de corridor, onlosmakelijk verbonden met leefbaarheid. Ook het realiseren van een fijnmazig OV

systeem is daar onderdeel van. Werklocaties moeten meer in samenhang met de woonomgeving ontwikkeld worden. Samenwerking op regionaal niveau, bijvoorbeeld in een regionaal expertisecentrum, is één van de mogelijkheden.

Langetermijnvisie op de logistieke as

De regio kent drie unieke logistieke kerngebieden: de luchthaven, de haven Amsterdam en Greenport Aalsmeer. Daarnaast is Rotterdam nabij. Voor de periode tot 2020 wordt een sterke groei van het goederenvervoer voorspeld. De Schipholregio heeft de kwaliteiten om mee te groeien in deze marktontwikkeling.

De logistieke markt laat een ontwikkeling zien naar het creëren van meer toegevoegde waarde in de keten. Grondprijzen in de regio zijn hoog, daarom worden activiteiten met hoge volumes (zoals opslag) en een lagere toegevoegde waarde verplaatst naar *'extended gateways'*, zoals Almere en Lelystad.

Innovatie in de logistieke sector is altijd een lastig proces geweest, mede omdat de sector van origine verdeeld is in vele kleine partijen. Innovatie is echter nodig om in een mondiaal krachtenveld de concurrentie aan te gaan. We moeten op gecoördineerde en samenhangende wijze werken aan het imago van de sector, het doorontwikkelen van onderwijs en onderzoek, het topfit houden van onze arbeidsmarkt (al dan niet met behulp van buitenlandse arbeidskrachten en kenniswerkers) en het ontwikkelen van nieuwe, innovatieve concepten (zoals het regisseren van internationale *supply chains*). Ook ACT is een voorbeeld van logistieke innovatie, waarbij geprobeerd wordt om meer toegevoegde waarde uit de logistiek te verkrijgen.

In de logistiek is betrouwbaarheid van verbindingen van het grootste belang. Vooral de externe verbindingen van de Schipholregio met het achterland moeten beter. Zo is de verbinding van de haven met het achterland problematisch, evenals het goederenvervoer over de weg. Wij stellen daarom in deze REVS 2009 voor nader onderzoek te doen naar belangrijke verbeteringen van deze externe verbindingen. In onze visie wordt op termijn de haven per spoor aangetakt door het nieuw aan te leggen Weststrandrail, dat behalve voor goederentransport ook benut kan worden voor personenvervoer. Door de Weststrandrail ontstaat tevens een directe verbinding tussen de haven en ACT. Voor het goederenvervoer over de weg dienen de opties van

doortrekking van de N201 naar de A2 dan wel realisatie van een A3-variant (aansluiting op de A9) te worden onderzocht.

De bereikbaarheid van bestaande en nieuwe locaties met OV moet beter. Door herstructurering en versterkt parkmanagement kan de kwaliteit van bestaande terreinen aan de nieuwe eisen worden aangepast.

Voor de goedereneconomie zijn er verschillende manieren om bij te dragen aan de duurzame ambities van de regio. Bij logistieke terreinen liggen grote kansen in efficiënt goederenvervoer en ketenbeheer. Het concept van ACT is een voorbeeld voor de ontwikkeling van andere logistieke terreinen in de Schipholregio: bij de ontwikkeling van ACT worden publieke en private partijen uitgedaagd het meest duurzame bedrijventerrein van Europa te ontwikkelen.

3. Ontwikkeling vestigingsmilieus

De REVS 2001 heeft gezorgd voor een voldoende aanbod van kantoor- en bedrijvenlocaties, en – tenminste even belangrijk – voor strategische reservering van strategisch gelegen terreinen. Het Bestuursforum heeft het ontwikkelingstempo vastgelegd in de Ontwikkelingsstrategie REVS uit 2003. Monitoring vindt jaarlijks plaats. In samenwerking met Plabeka zijn afspraken gemaakt over reductie van kantoorplannen om dreigend overaanbod te voorkomen. De nieuwe REVS 2009 volgt de REVS 2001 en Plabeka wat betreft omvang en fasering voor te ontwikkelen locaties, maar beziet de regio meer in samenhang met het grotere geheel van de metropoolregio.

Er zijn drie prominente aanleidingen die verandering van het vestigingsbeleid en het daarmee samenhangende stelsel van afspraken legitimeren:

- (1) Er moet worden gestuurd op succesvolle internationaal georiënteerde economische clusters, dus breder dan alleen op de binding van afzonderlijke bedrijven aan de luchthaven;
- (2) De kwaliteit van de vestigingslocaties schiet internationaal gezien soms te kort en er is te weinig differentiatie tussen de vestigingsmilieus;
- (3) De huidige wijze van toetsing op luchthavengebondenheid van bedrijven stuit in de uitvoering op problemen.

Wij zetten met de nieuwe REVS 2009 in op het faciliteren van de ontwikkeling van economische clusters door een daarop afgestemde ontwikkeling van vestigingsmilieus, gebruik makend van de kansen die er in deze regio liggen.

Door clustering ontstaan voor een bedrijf schaalvoordelen: de aanwezigheid van dienstverlening, toeleveranciers en afnemers, een ontwikkelde arbeidsmarkt, kennisontwikkeling en innovatie en beschikbare infrastructuur. De externe voordelen kunnen een zeker zo belangrijke factor zijn in de vestigingsplaatskeuze van bedrijven als de aanwezigheid van het netwerk van de luchthaven. De inzet van deze REVS 2009 is om de voordelen van economische clustervorming voor bedrijven waar mogelijk te versterken. Daarvoor moet het ruimtegebruik van clusters en economische sectoren inzichtelijk worden. Want een ruimtelijke concentratie van economische activiteiten is nog geen cluster.

De volgende uitgangspunten gelden voor beleid gericht op de ontwikkeling en versterking van clusters in de Schipholregio:

- Faciliteren van sterke, kansrijke sectoren die aan clustering bijdragen
- Met het aanbieden van vestigingsmilieus inspelen op de ontwikkelingsfasen van clusters (kiemfase – startfase – ontwikkelfase – groeifase – consolidatiefase)
- Stimuleren van innovatie in clusters in de consolidatiefase
- Ondersteunen van clusters die hun zwaartepunt elders in de Randstad hebben door specifieke onderdelen van die clusters hier te ontwikkelen
- Stimuleren van de wisselwerking binnen clusters en tussen clusters
- Inzetten op flexibiliteit zodat er altijd ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen.

Om juist de differentiatie van milieus te kunnen versterken en een grotere nadruk te kunnen leggen op positieve sturing op het vestigingsgedrag van bedrijven, wordt nu gekozen voor een kleuring van vestigingsmilieus, op basis van de marktvraag. De metropoolregio en de Schipholregio kunnen zo een gevarieerd portfolio van vestigingsmilieus aanbieden.

Binnen de Schipholregio worden de volgende kansrijke clusters aangetroffen:

- (1) *Aerospace*: logistiek en MRO
- (2) ICT: ontwikkeling (R&D)/verkoop/(hoofd)kantoren
- (3) Media: ontwikkeling/verkoop
- (4) *Fashion*: ontwerp, *branding*/verkoop, distributie
- (5) Zakelijke diensten advies/juridisch: (inter)nationaal, netwerken die andere clusters versterken (services)
- (6) *Perishables*: distributie/handel/productie van bloemen, groenten, etcetera.
- (7) Toerisme/*leisure*/congreswezen: (inter)nationale diensten
- (8) *Hightech*: distributie, (hoofd)kantoren
- (9) Gezondheid: R&D, distributie, verkoop
- (10) Financiële diensten: diensten/hoofdkantoren/*backoffices*

Aan de aanbodkant zijn locatieprofielen bepalend. Product (locatie) wordt gekoppeld aan de marktvraag. Zo ontstaan product/markt combinaties. Het gaat hierbij om de volgende locatiemarkten:

- Hoofdfunctie
- Rol van de locatie voor clusters
- Concept
- Prijs- en kwaliteitsniveau
- Ruimtelijke karakteristiek
- Duurzaamheidsprofiel
- Bereikbaarheidsprofiel
- Specifiek programma en voorzieningen

De inkleuring van locaties is niet statisch, maar moet periodiek – via monitoring – bijgesteld kunnen worden.

4. Selectiviteit

Het Bestuursforum voert sinds zijn oprichting in 1987 een selectief vestigingsbeleid voor luchthavengebonden bedrijven. De doelstelling van het selectieve vestigingsbeleid is driedig, namelijk:

- Een bijdrage leveren aan de voorwaarden (ruimte, bereikbaarheid) om een evenwichtige lange termijn economische ontwikkeling te bestendigen;
- Komen tot een optimale verdeling van de schaarse ruimte, en;
- Komen tot een maximale benutting van de potentie die voortvloeit uit de knooppuntfunctie (wereldwijde connectiviteit) van de luchthaven.

Het instrument om selectiviteit te garanderen is de set vestigingscriteria voor Schipholgebonden bedrijven.

In de zomer van 2008 heeft het Bestuursforum Schiphol de *Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio* ingesteld en de opdracht meegegeven te komen tot een werkbaar en gedragen alternatief voor het huidige stelsel van selectief vestigingsbeleid op en rondom Schiphol.

De Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio stelt een nieuwe aanpak voor van het vestigingsbeleid in de regio, met als voornaamste punten:

- Een primaire toets op Schipholgebondenheid, uitgevoerd door de ontwikkelaar dan wel beheerder van de afzonderlijke Schipholgebonden locaties.
- Een secundaire, marginale toets, gedaan door de gemeentelijke overheid bij de behandeling van de bouw- en/of de gebruiksvergunning.

Indien deze toetsing leidt tot twijfel dan wel verschil van inzicht, wordt een toetsingscommissie ingeschakeld.

5. Uitvoeringsagenda

Deze Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 wordt in de komende tijd op een aantal onderdelen nader uitgewerkt:

- Een nieuwe Ontwikkelingsstrategie: een kwantitatief en kwalitatief programma voor de ontwikkeling van werklocaties;
- Een systeem van jaarlijkse evaluatie en bijstelling. In dit verband wordt voorgesteld jaarlijkse minicongressen van het Bestuursforum te organiseren;

- Verdere verdieping van het inzicht in de werking van sterke en kansrijke economische clusters en de vertaling naar de ruimtelijk economische randvoorwaarden en ruimteaanbod.
- Bereikbaarheid van de regio versterken door:
 - het uitwerken van de standpunten van de partijen in het Bestuursforum inzake de voorkeur voor de aanvullende railverbinding tussen Zuidas – Schiphol-Hoofddorp ten noorden van de A4, ten behoeve van een gezamenlijke inbreng in de SAAL-studie,
 - verkennen van de ontwikkelingskansen van het doortrekken en medegebruik Zuidtangent en OLV via Schiphol-Oost en Rijk/Oude Meer
 - Inzetten op realisatie van de parallelstructuur A4.
- Versterken logistiek Seaport, Mainport en Greenport mede door het agenderen van de huidige reservering van de Weststrandrail tussen haven en luchthaven.
- Ruimte voor de toekomst door de reservering 2e Terminal te handhaven en nadere uitwerking van de driehoek A5-A5-A9 ten behoeve van de streekplanuitwerking van de provincie.
- Verkenning van de kansen in de airportcorridor vanuit het thema ‘vervlechting’: gewenste koppeling tussen luchthaven, airport corridor en de omliggende gebieden, het bieden van gemengde stedelijke milieus en betere tangentiële aansluiting op Amsterdam West, Amstelveen en Hoofddorp.
- Uitwerking en versterking van (metropolitane) groenstructuren Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer, Ecologische Hoofdstructuur en Groen Carré in samenhang met de streekplanuitwerking en de uitwerking van de structuurvisie Amsterdam.
- Doorvertaling van de REVS 2009 in het dit jaar op te stellen Gebiedsdocument Verstedelijking en de Gebiedsagenda van de Meerjarenplanning Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) door het Rijk.

1. De Schipholregio: ontwikkelingen sinds 2001

In 2001 bracht het Bestuursforum Schiphol de eerste Ruimtelijk Economische Visie voor de Schipholregio uit. Deze kreeg in 2002 een vervolg: De Uitwerking.¹ In 2003 verscheen het uitvoeringsprogramma: de Ontwikkelingsstrategie REVS. Alle in het Bestuursforum Schiphol betrokken partijen hebben, terugkijkend, het gevoel dat de Ruimtelijk Economische Visie aanzienlijk heeft bijgedragen aan een slagvaardig opereren van de partners en een belangrijke impuls heeft betekend voor de onderlinge samenwerking. Er is gezorgd voor voldoende aanbod van bedrijfs- en kantoorlocaties voor Schipholgerelateerde bedrijven. In samenwerking met Plabeka is daarnaast een dreigend overaanbod aan kantoren voorkomen.

In de achterliggende jaren hebben grote investeringen plaats gevonden in het gebied rond Schiphol, en de komende decennia staan nog eens voor tientallen miljarden aan publieke en private investeringen op stapel, die nieuwe ontwikkelingskansen creëren. Het Bestuursforum Schiphol staat voor de uitdaging om meerwaarde te geven aan de verwachte ruimtelijke economische dynamiek door gezamenlijke sturing, door deze te plaatsen in een samenhangende en toekomstgerichte visie, en door het versterken van afstemming en samenwerking.

In 2008 besloot het Bestuursforum om de Ruimtelijk Economische Visie te actualiseren, met bijzondere aandacht voor de thema's internationale concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Partijen onderkennen de behoefte aan een geactualiseerde visie en tevens aan een nieuwe impuls voor de onderlinge samenwerking om de ambities te realiseren.

¹ De eerste Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio van 2001 werd in 2002 aangevuld en bijgesteld. Waar we in het vervolg van deze Visie refereren aan de REVS 2001 bedoelen we dat inclusief de aanvullingen uit 2002.

De eerste vraag die opkomt bij actualisering van de Ruimtelijk Economische Visie is: welke belangrijke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan sinds 2001? De wereld heeft de afgelopen jaren immers niet stilgestaan!

1.1 Een wereld van verandering

Schiphol is een belangrijke economische motor voor de regio en feitelijk voor Nederland. *“Does your office have an Airport?”* staat niet alleen voor Schiphol als vestigingslocatie, maar drukt ook uit dat de aanwezigheid van Schiphol en het netwerk van rechtstreekse internationale verbindingen belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn voor bedrijven. Voor de regionale economie is Schiphol dus belangrijk. Omgekeerd geldt evenzeer *“Does your Airport have a Region?”*. De knooppuntfunctie van Schiphol kan alleen maar standhouden als ze is ingebed in een sterke economische regio, die zorgt voor voldoende vervoersvraag.

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 speelt in op de interactie tussen luchthaven en regio, en wil de synergie die dit oplevert optimaliseren. Dit betekent dat de beschikbare locaties meer dan voorheen gepositioneerd worden op een zodanige wijze, dat zij bijdragen aan het behoud en aantrekken van internationale bedrijven.

In de Ruimtelijk Economische Visie 2001 stond het concept *Mainport* nog centraal, maar sindsdien heeft zich een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan.

Twee daarvan, de versnelde internationalisering en globalisering en de grotere nadruk op de kennis- en diensteneconomie, werden al geadresseerd in het OntwikkelingsPlan Economie Regio Amsterdam (OPERA, 2004). De derde trend, het streven naar duurzaamheid, is meer recent als belangrijk maatschappelijk vraagstuk manifest geworden. De nieuwe Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 houdt rekening met deze trends en speelt er op in. Sinds medio 2008 wordt de wereld bovendien getroffen door een kredietcrisis, die grote gevolgen lijkt te krijgen voor de economische ontwikkeling. Het is nog te vroeg om vast te stellen welke bedreigingen (en kansen) uit deze kredietcrisis voortkomen. Toch trekken we hieronder al enkele voorzichtige conclusies (zie paragraaf 1.1.4).

1.1.1 Internationalisering en globalisering

Sterker dan in 2001 werd gevoeld, is de wereld van nu geïnternationaliseerd en geglobaliseerd. Mede dankzij de zich snel ontwikkelende ICT en de gedaalde kosten voor transport van informatie, goederen en mensen heeft zich een mondiale netwerkeconomie ontwikkeld. Deze wordt gedragen door een dynamisch netwerk van *global city regions*: metropolitane regio's met een sterke interne samenhang, maar tevens knooppunten in een mondiaal netwerk, waarlangs zich mensen, informatie, goederen en kapitaal bewegen. Binnen dit netwerk concurreren de metropolen met elkaar en buiten zij hun 'natuurlijke' sterktes uit. Paradoxaal genoeg leidt globalisering tevens tot lokalisering. Door het verdwijnen van landsgrenzen als belemmeringen voor maatschappelijk verkeer convergeren macro-economische condities, ten gevolge waarvan regiospecifieke condities sterk aan belang winnen. Tegelijk concentreren zich steeds meer activiteiten in grootstedelijke gebieden. Deze metropolen wedijveren in toenemende mate met elkaar bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten. Voor een concurrerende metropool geldt eens te meer: *'Think global, act local'*. De vorming van het bestuurlijke samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam eind 2007 is in het licht van het bovenstaande een logische stap naar het internationaal vermarkten van de regio. Globalisering is vooral te zien in het gebied rond Schiphol, de Schipholregio, met een sterke jaarlijkse groei aan vestigingen van internationale ondernemingen.

1.1.2 Kennis- en diensteneconomie

De economie is steeds meer een kennis- en diensteneconomie geworden. Metropoolregio's concurreren met elkaar bij het aantrekken van kennisintensieve bedrijvigheid. Deze kennis- en diensteneconomie heeft behoefte aan vestigingsmilieus die ruimte bieden voor uitwisseling van kennis, onderzoek en innovatie, ontmoeten, beleven, creativiteit, *leisure* en toerisme, congressen, *quality of life*, wetenschap en cultuur, en van tal van daarmee verbonden zakelijke diensten.

De metropoolregio Amsterdam heeft goede vooruitzichten om zich internationaal te positioneren in deze transitie van de economie. Sterker dan in 2001 verwacht werd, zien we nu in de Schipholregio hoe zich naast (en verbonden met) een nog steeds groeiende 'goedereneconomie' met hoogwaardige logistieke functies een potentieel nog omvangrijker 'kennis- en diensteneconomie' ontwikkelt. Ook de logistieke sector in de regio wordt steeds kennisintensiever. In de Amsterdamse Watergraafmeer is, in samenhang met internationaal vooraanstaande kennisinstituten, 's werelds grootste knooppunt voor digitaal verkeer ontwikkeld. Dit vormt weer een basis voor de *IT-content* industrie. Gesproken wordt van een

*giga*port, een digitale *gateway* van internationale allure. Samen met Schiphol als grote, internationale *airport* en de haven als *seaport* heeft de regio Amsterdam hiermee drie sterke pijlers om de ontwikkeling en groei van de goederen- én van de kennis- en diensteneconomie te ondersteunen, te stimuleren en zich binnen die sectoren met kracht te profileren.

1.1.3 Duurzaamheid

Veel sterker dan in 2001 voorzien, is *duurzaamheid* als urgent maatschappelijk vraagstuk beland op alle politieke agenda's. Duurzame ontwikkeling, de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen in gevaar te brengen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien, kent veel facetten. Gebrek aan duurzaamheid vormt wereldwijd één van de grootste bedreigingen voor de groei van de welvaart.

De transitie naar een duurzame en dus ook klimaatneutrale economie stelt de mondiale samenleving voor grote uitdagingen. Voor een laaggelegen delta als Nederland is de uitdaging nog groter. Klimaatverandering betekent hier dat extra geïnvesteerd moet worden in de beveiliging tegen overstromingen vanuit de rivieren en vanuit de zee. Er moeten maatregelen worden getroffen tegen het gevaar van 'natte voeten' als gevolg van extreme neerslag, of juist het omgekeerde: tegen de gevolgen van watertekorten vanwege extreme droogte. Maar ook onderwerpen als luchtkwaliteit, ecologie en milieu zijn van belang. Hoewel de regio niet altijd invloed heeft op de bronnen van de problemen, liggen er kansen voor de regio om op het brede terrein van duurzaamheid voorop te gaan lopen. Daarbij kan naast milieu- en klimaatmaatregelen gedacht worden aan duurzamer gebruik en (her)ontwikkeling van vastgoed en werklocaties. In de Schipholregio wordt daar hard aan getrokken. Bijvoorbeeld met de uitwerking van '*cradle to cradle*' principes in projecten als *Amsterdam Connecting Trade*, het nieuwe logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol. Kortom, het begrip duurzaamheid krijgt vorm op verschillende schaalniveaus en terreinen. Er is een brede aanpak nodig om te komen tot een duurzame regio.

1.1.4 Mondiale crises

Het is ten tijde van het opstellen van deze nieuwe Ruimtelijk Economische Visie nog niet duidelijk wat de omvang en reikwijdte zijn van de mondiale financiële en economische crises, de energieschaarste en het klimaatvraagstuk. De effecten van deze crises voor de metropoolregio Amsterdam in het algemeen en de Schipholregio in het bijzonder zullen zich in de komende jaren uitkristalliseren. Vooralsnog onderstrepen deze mondiale problemen de kwalitatieve lijn die in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio wordt ingezet en is de kredietcrisis geen reden voor een lager ambitieniveau. Integendeel, de kredietcrisis en daarmee verbonden economische problemen kunnen ook kansen bieden voor nieuwe investeringsimpulsen in de metropoolregio. De noodzaak om in duurzaamheid te investeren krijgt door deze problemen nog meer urgentie. Oplossingen als multimodaliteit in de logistiek (om de druk op het benutten van fossiele brandstoffen te verminderen) krijgen extra waarde.

De financiële en economische crises zullen naar verwachting wel leiden tot een vertraging van de ontwikkeling van deelgebieden en meer algemeen tot een lager tempo van gronduitgifte. Bij de uitwerking van de ontwikkelingsstrategie moet hier rekening mee worden gehouden. De financiële en economische crises zullen, ook wanneer de economie weer aantrekt, leiden tot een transformatie van de economie en tot nieuwe verhoudingen tussen regio's. De REVS 2009 moet bijdragen aan een goede positionering van de Schipholregio, gegeven de nieuwe verhoudingen. Met het continu monitoren van de veranderingen die plaatsvinden, zowel kwantitatief als kwalitatief, wordt het ook mogelijk tijdig in te spelen op nieuwe kansen.

1.2 Metropoolregio Amsterdam: kansen en uitdagingen

Op Noordvleugelniveau is het inzicht gegroeid dat de gemeenten en lokale initiatieven niet onderling in concurrentie zijn, maar dat de metropoolregio Amsterdam internationaal concurreert op het niveau van 'global city regions'. Concurrerende regio's investeren daadwerkelijk in belangrijke infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingsplannen. In de internationale concurrentie tussen stedelijke regio's is stilstand achteruitgang.

De samenwerkende partijen in de Metropoolregio Amsterdam erkennen de noodzaak van een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Tussen 2001 en nu heeft een uitvoerige bezinning plaatsgevonden op de vraag hoe de stedelijke gebieden in West-Nederland zich het beste kunnen positioneren in het internationale netwerk van metropoolregio's. Op 14 december 2007, tijdens de 7e Noordvleugelconferentie, besloot de regio Amsterdam ('de stad is groter

geworden dan de gemeente') tot het oprichten van het bestuurlijke samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Onderstaand kaartbeeld laat zien hoe de ambitie van de metropoolregio Amsterdam als policentrische netwerkregio is vormgegeven.



Fig. 1.1. Metropoolregio Amsterdam 2040 (Bron: Metropoolregio Amsterdam 2040, 2008)

Het bestuurlijke samenwerkingsverband MRA formuleert de volgende ambitie voor de metropoolregio Amsterdam:

'Een Europese metropool die vooral gekenmerkt wordt door diversiteit en menging (economisch, sociaal, cultureel, landschappelijk, ecologisch en qua woon-, werk- en vrijetijdsmilieus) en die duurzaam is (in de zin van klimaatbestendigheid en verbeterde luchtkwaliteit).'²

Het belang dat de MRA hecht aan samenwerking op metropoolniveau, blijkt onder meer uit de internationale branding onder de naam Amsterdam. Alle partijen gebruiken *IAmsterdam* bij de promotie van de regio. Daarnaast zijn partijen bereid elkaar te helpen: als het gaat om herstructurering van bedrijventerreinen en het eigen beleid is de regio op weg naar een gezamenlijke aanpak, waarbij gemeenschappelijk de belangen worden afgewogen. Langzaam maar zeker ontstaat één verhaal, voor één regio, de *Amsterdam Metropolitan Area*.

De diversiteit van de regionale economie, waarvan in de ambitie sprake is, komt goed tot uitdrukking in de navolgende twee kaartbeelden. Van de vier grote stedelijke gebieden in de Randstad is de economie van de regio Amsterdam veruit het meest gedifferentieerd, zie fig. 1.2 en 1.3.

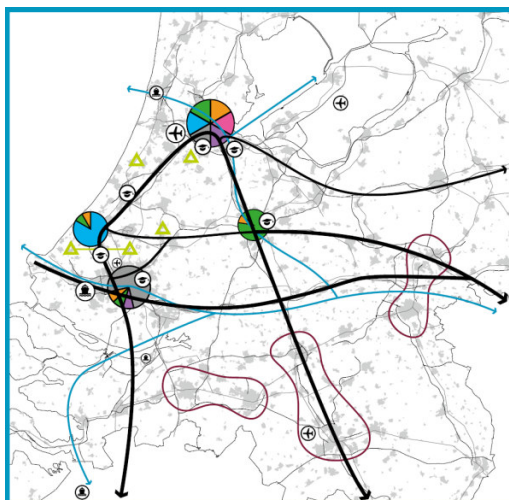


Fig. 1.2. Kaartbeeld economische structuur Randstad (Bron: Randstad 2040, 2008).

² Metropoolregio Amsterdam: Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. November 2007

Ook tussen gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam zelf varieert de economische structuur sterk. Daarnaast is ook lokale specialisatie goed zichtbaar:

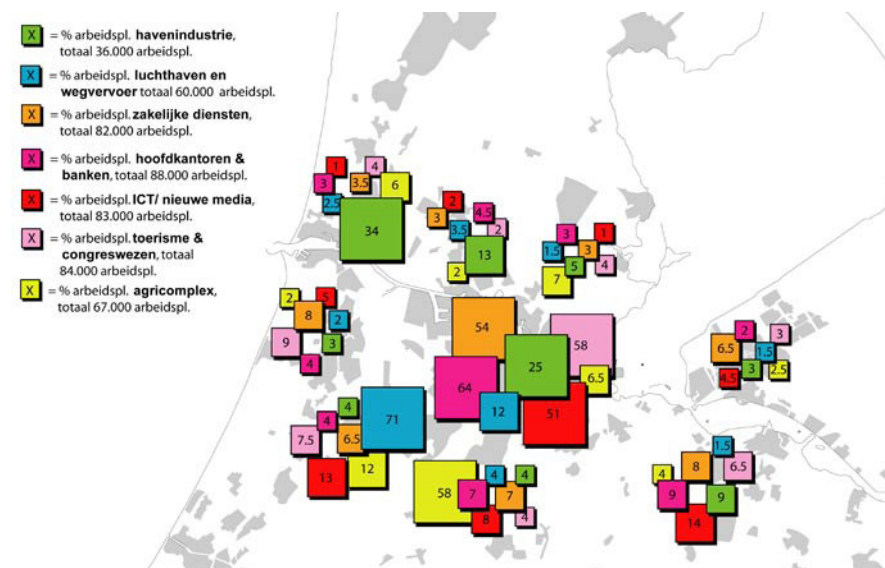


Fig. 1.3. Economische diversiteit in de Noordvleugel. (Bron: Noordvleugel 4, 2005)

Het waarmaken van de ambities die worden geformuleerd in Metropoolregio Amsterdam 2040 vereist een krachtige inspanning. Er liggen kansen, maar we zien ook een aantal uitdagingen.

Kansen

De metropoolregio Amsterdam neemt ten opzichte van haar Europese concurrenten een sterke positie in tussen de 'subtoppers', na de onbetwiste Europese 'toppers' Londen en Parijs.

Krachtige *selling points*, waarmee de metropoolregio Amsterdam zich wezenlijk onderscheidt van concurrenten, zijn:

- de leefbaarheid in de regio, onder meer omdat de Amsterdamse regio een zeer compacte, middelgrote Europese metropool is met een interessante historische binnenstad en een grote diversiteit aan bevolkingsgroepen;
- het excellente netwerk van internationale verbindingen, met name door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en de verbindingen van Air France/KLM en haar partners in *SkyTeam*;
- de beschikbare ruimte voor en de relatief lage kosten van bedrijfsvestiging;
- de metropoolregio profiteert bovendien van de aanwezigheid van een eigen zeehaven, en zeker ook van de nabijheid van *mainport Rotterdam*.

Mede dankzij deze factoren heeft zich in de metropoolregio in internationaal perspectief een aantal sterke economische clusters ontwikkeld. De regio Amsterdam heeft een relatief sterke positie in logistiek & distributie, ICT, en de sector toerisme & *leisure* (onder andere hotels en congreswezen). Ook de creatieve industrie en de nieuwe media ontwikkelen zich tot sterke sectoren. De nog steeds stevige positie in financiële dienstverlening behoeft aandacht. Telecom diensten en telecom apparaten zijn potentiële groeisectoren.

Uitdagingen

We zien dat concurrerende regio's durven te investeren in infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingsprojecten voor de lange termijn. Centrale overheden en de regio's werken daarbij in hoge mate samen. Sinds vijf jaar is bij de luchthaven van Frankfurt een HSL-station in gebruik met de ambitie om landzijdig een concurrerend alternatief te bieden voor de auto, maar zeker ook om de bereikbaarheid te verbeteren ten opzichte van andere Europese luchthavens. In Frankrijk koos de centrale overheid voor een expansief uitbreidingsprogramma van het vliegveld Charles de Gaulle vanuit de ambitie om de positie van Parijs als een van de belangrijkste hubs van Europa te versterken.

De metropoolregio wil niet achterop te raken ten opzichte van internationale concurrenten, en in dit perspectief zijn er forse uitdagingen:

- de bereikbaarheid staat onder druk; de congestieproblemen nemen sneller toe dan in concurrerende metropolen en het Openbaar Vervoer is op regionaal niveau onvoldoende ontwikkeld; met name de OV-verbindingen tussen de diverse centra van de zich ontwikkelende netwerkstad behoeven verbetering;

- de aansluiting van de woningmarkt op de woningbehoefte is matig; dit betreft zowel de bovenkant (onvoldoende aanbod van hoogwaardige woningen) als de onderkant van de markt (onvoldoende aanbod van betaalbare woningen);
- de beschikbaarheid van voldoende arbeidspotentieel kan een probleem worden, ook al is de positie van de regio Amsterdam relatief gunstig: de potentiële beroepsbevolking zal, anders dan in de meeste andere delen van Nederland, nog in omvang toenemen, mits de mensen ook in de regio kunnen wonen.

Concluderend: 'Let op u saeck!'

De huidige concurrentiepositie van de metropoolregio is geen vanzelfsprekendheid. Door de onvermijdelijke verdichting van de stedelijke gebieden in de komende decennia neemt de interne mobiliteitsdruk toe. Uit recente modelberekeningen blijkt dat de bereikbaarheid in de regio - die nu al onder druk staat - ondanks reeds geplande investeringen in de weg- en OV-infrastructuur de komende decennia verder zal verslechteren³. Dit vormt een bedreiging voor de bedrijvigheid in de metropoolregio, in het bijzonder ook voor het cruciale wereldwijde netwerk van rechtstreekse bestemmingen vanaf Schiphol. Dat netwerk kalft af wanneer passagiers en vracht deels uitwijken naar elders. Omvangrijke aanvullende investeringen in de weg- en OV-infrastructuur zijn nodig om het tij te keren.

Een andere bedreiging voor het netwerk van bestemmingen vormen de sterk gestegen *visit costs* van Schiphol als gevolg van de sterk toegenomen kosten voor veiligheid en de vliegtaks. Schiphol is daardoor in korte tijd van een relatief goedkope luchthaven veranderd in een relatief dure.

De hierboven genoemde verdichting van de stedelijke gebieden zal ook de leefbaarheid onder druk zetten. Innovatieve oplossingen zijn nodig om als metropoolregio ook in de toekomst zo hoog te blijven scoren op leefbaarheid. Bovendien zal de benodigde transitie naar een duurzame economie en samenleving

³ *Vestigingslocaties Schiphol. Integrale verkenningen van alternatieve toekomstbeelden in 2040. Provincie Noord-Holland, november 2008.*

nog de nodige hoofdbreken kosten. Kortom: er is geen tijd voor passiviteit en achterover leunen!

1.3 De Schipholregio: stad en luchthaven

Mainport Schiphol heeft een knooppuntfunctie, vooral op basis van het netwerk van verbindingen van Air France/KLM en haar partners. Deze functie van knooppunt is voor de metropoolregio Amsterdam van eminent belang als vestigingsplaatsfactor. Bovendien is de groeiende luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid op en rond Schiphol een aanjager van de regionale en nationale economie. De directe invloed daarvan strekt zich ver uit, bijvoorbeeld ook tot in Almere dat zich als nieuw logistiek knooppunt ontwikkeld heeft ('*extended gateway*'). In de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001 spraken wij van een 'nieuwe Y' in de Schipholregio. De poten van deze Y worden gevormd door de zuidelijke as A4–A9/A10–A2 en de westelijke as A4–A5–Westrandweg tussen stad en luchthaven. Op beide poten van de Y heeft de bedrijvigheid zich in de afgelopen jaren sterk ontwikkeld.

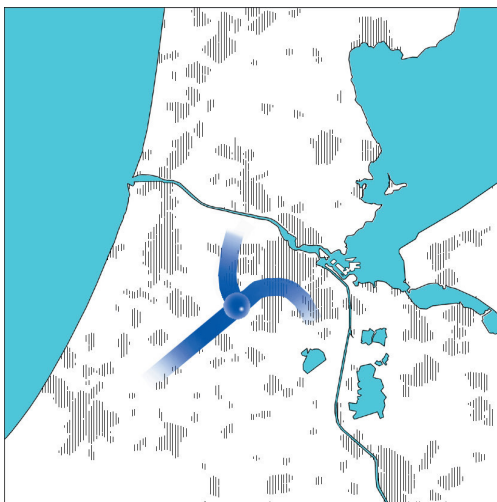


Fig. 1.4. 'Het nieuwe Y' (Bron: REVS 2001)

Binnen de regio zijn bedrijven waarvoor ook internationale bereikbaarheid van groot belang is naar de 'Y' gemigreerd. Dit heeft onder meer geresulteerd in de ontwikkeling van de Zuidas. Het is een teken van kracht dat tegelijkertijd ook de (her-)ontwikkeling van de IJ-oeveren succesvol verloopt. Daar vestigen zich bedrijven waarvoor de directe nabijheid van de grootstedelijke omgeving een succesvoorwaarde is.

Nadelige effecten van de ligging van een succesvolle internationale luchthaven nabij de grootstedelijke omgeving zijn de beperkingen in het grondgebruik in een wijd areaal, en de geluidshinder voor omwonenden. Fig. 1.5 geeft het beperkingengebied weer.

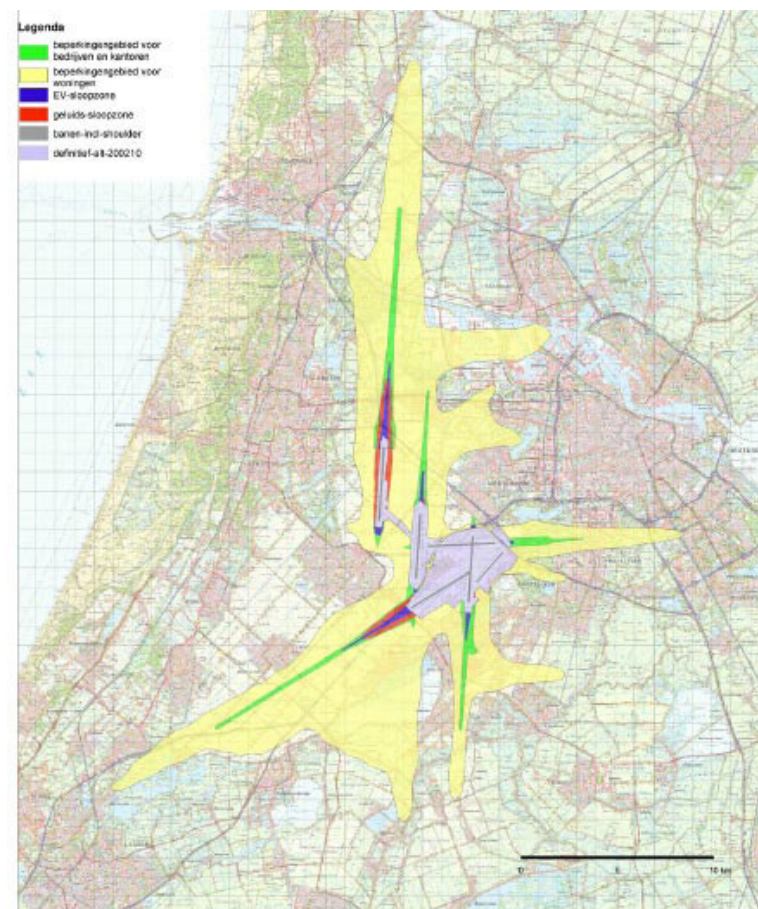


Fig. 1.5. Ruimtelijke beperkingen Schiphol (Bron: Mainport Schiphol, Beleidsinformatie, 2005)

De inpassing van de luchtvaart blijft onverminderd aandacht vragen in het politieke en maatschappelijke debat. Voor de korte en middellange termijn zijn door de Commissie Alders nieuwe arrangementen uitgewerkt om de verhouding tussen luchthaven en omgeving te verbeteren. Daarbij gaat het om een selectieve ontwikkeling van Schiphol als knooppunt, beperking van hinder en investeringen in de omgevingskwaliteit. Er zijn afspraken gemaakt voor selectieve groei op Schiphol (bovengrens van 510.000 vliegtuigbewegingen), waarbij een deel van het luchtverkeer (niet-knooppuntgebonden luchtverkeer) elders wordt geacommodeerd, zoals op Lelystad en Eindhoven.

Een belangrijke opgave van de REVS 2009 is het vinden van een nieuwe balans tussen de Schipholregio en de metropoolregio als geheel. Waarbij Schiphol behalve als cruciaal knooppunt van internationale verbindingen ook wordt beschouwd als een economisch centrum dat integraal deel uitmaakt van haar metropolitane omgeving.

1.4 De realisatie van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001

De REVS 2001 formuleerde ambities op een aantal centrale thema's. In bijlage 2 is de voortgang met betrekking tot deze centrale thema's weergegeven. Het is van belang hier op te merken dat de uitwerking van de Ruimtelijk Economische Visie uit 2001 nog deels onderweg is. We kunnen dus nog slechts een tussentijdse momentopname maken. En natuurlijk stelt de huidige tijd ook nieuwe eisen, zoals in het voorgaande aangeduid.

Het overzicht in bijlage 2 laat een gemengd beeld zien: op belangrijke onderdelen is er substantiële winst geboekt. Zo heeft het wereldwijde netwerk van rechtstreekse bestemmingen vanaf Schiphol zich sterk kunnen uitbreiden zonder dat dit heeft geleid tot een toename van de hinder van het luchtverkeer.

De Schipholregio heeft voorts de groeiende vraag naar kantorenlocaties en bedrijventerreinen uitstekend kunnen accommoderen, dankzij opname in de Ruimtelijk Economische Visie 2001 van een aanzienlijk programma aan kantoren- en bedrijfsterreinen. Voor kantoren was dat circa 2,9 miljoen m² bruto vloer oppervlak en voor bedrijfsterreinen circa 1100 ha. Daartoe zijn reserveringen in het Streekplan opgenomen en is door het Bestuursforum een ontwikkelingsstrategie opgesteld. In samenwerking met Plabeka is vervolgens de fasering

aangepast– om een dreigend overaanbod af te wenden. De huidige inzichten geven geen aanleiding daarin nu wijzigingen voor te stellen.

Op andere punten is de voortgang minder voorspoedig verlopen dan verwacht (zie ook bijlage 2). Zo zijn op het gebied van de bereikbaarheid weliswaar omvangrijke investeringen gedaan (of in voorbereiding), maar zijn de effecten beperkt. Infrastructurele projecten als de N201 hebben een zeer lange voorbereidingsperiode, mede omdat een gezamenlijke aanpak moeizaam van de grond komt. De verbreding van de A4 laat nog op zich wachten en daarmee ook een goede ontsluiting van ACT en Hoofddorp. Het openbaar vervoer is verbeterd met bijvoorbeeld de Hemboog en de Utrechtboog van de NS, maar het ontbreekt de metropoolregio aan een regionaal metropolaan railsysteem (zoals in andere metropolen de RER en de S-Bahn). De Zuidtangent is een succes. Voor het goederenvervoer zijn projecten gestart (HST-Cargo, Sneller Spoor), maar deze zijn nog niet in uitvoering.

De leefbaarheid van de regio staat hoog op de bestuurlijke agenda, zoals wel blijkt uit de Alderstafel. Groene projecten hebben meer aandacht gekregen, zoals plannen voor het 'Park van de 21e eeuw'. De afstemming tussen werkmilieus en woonmilieus, alsmede hun relatie met de groene projecten is nog niet uitgewerkt. Een integrale visie ontbreekt. Er is ook een fors tekort aan woonruimte in de regio en het aanbod is nog onvoldoende gedifferentieerd.

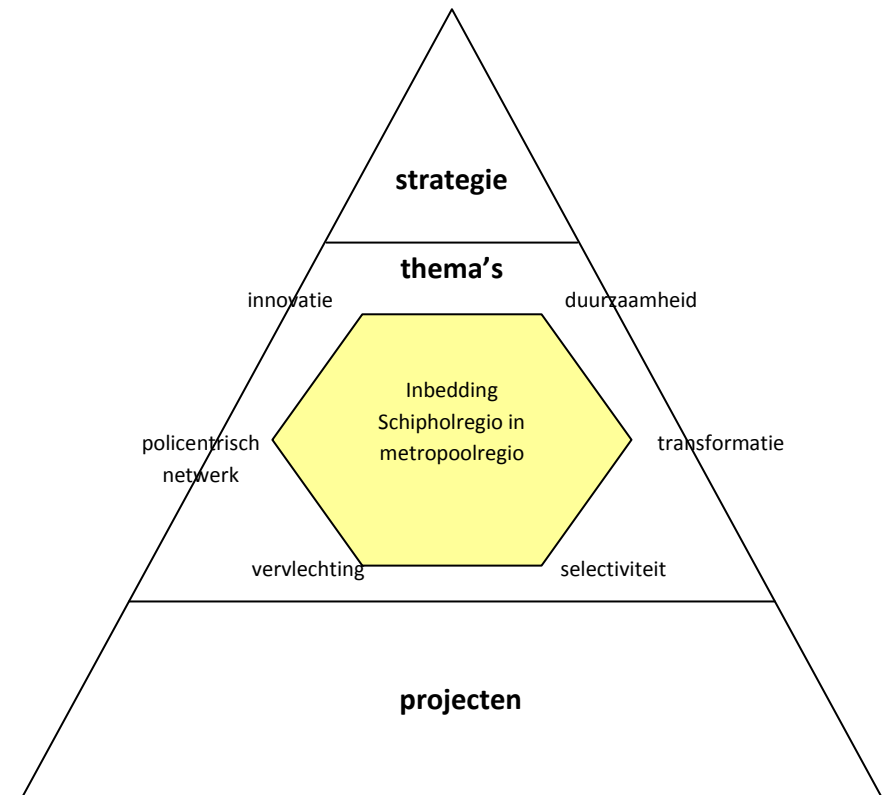
Deze constatering nemen we mee naar het volgende hoofdstuk. Uitgaande van het actuele beeld van de Schipholregio en van de in dit hoofdstuk beschreven ontwikkelingen en trends ontvouwen we daarin de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009.

2. Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009

2.1 Inleiding

In deze nieuwe Ruimtelijk Economische Visie 2009 evolueert het perspectief van waaruit naar Schiphol en de Schipholregio wordt gekeken van de traditionele mainportstrategie naar een metropolitane strategie. De visie, strategie, en richtinggevende thema's worden vertaald naar het niveau van integrale gebiedsontwikkeling.

Onderstaand figuur verbeeldt de opzet van de visie en de doorwerking en uitwerking hiervan in projecten. In paragraaf 2.2 wordt de metropolitane strategie van de REVS uiteengezet. In 2.3 gaan we vervolgens nader in op de zes richtinggevende thema's. Zowel strategie als thema's moeten uiteindelijk op projectniveau landen op de REVS-locaties. Hoofdstuk 3 schetst een nieuwe benadering van economische clusters, met een daarbij passende ontwikkeling van vestigingsmilieus.



figuur 2.1 Structuur ruimtelijk economische visie⁴

⁴ Deze ordening is gebaseerd op de inbreng van Güller Güller Architecture Urbanism

2.2 De Schipholregio in nieuw perspectief

Mainportstrategie Schiphol

Vanaf de jaren tachtig werd de ontwikkeling van Schiphol gezien vanuit het perspectief van een mainportstrategie. Deze strategie, die de nadruk legde op de ontwikkeling van de luchtvaart en het netwerk van internationale verbindingen, is buitengewoon succesvol geweest. Schiphol behoort ondanks haar relatief beperkte thuismarkt tot de vijf grootste luchthavens van Europa. De strategie, die Schiphol met name beschouwde als verkeer- en vervoersknooppunt, had echter wel tot gevolg dat Schiphol en het direct daaraan gerelateerde bedrijvencomplex beschouwd werd als een zelfstandige, min of meer los van haar omgeving staande entiteit. Dit werd nog versterkt door de eveneens succesvolle uitvoering van het *airport city*-concept door Schiphol, dat model stond voor veel andere luchthavens.

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001 bouwde de mainportstrategie op regionaal niveau verder uit. Het verbreedde de scope van het luchthavencomplex naar de luchthavengerelateerde bedrijvigheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in een wijde ring om Schiphol, de Schipholregio. De mainportstrategie werd aangevuld met een regionale ruimtelijk-economische strategie, met de nadruk op het ontwikkelen en strategisch reserveren van ruimte voor luchthavengebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid.

Deze strategie creëert een groot ontwikkelingspotentieel. Schiphol fungeert in de regio als economische 'motor'. De hoge economische groei in de regio in de afgelopen jaren getuigt hiervan, evenals de indrukwekkende reeks van al geplande investeringen door zowel publieke als private partijen. In deze nieuwe Visie 2009 bouwen we voort op de analyse van de REVS 2001, en voegen we daar een nieuwe benadering aan toe.

De kern van de analyse van de REVS 2001 was 'Het Nieuwe Y', een concept dat nog altijd betekenis heeft, maar aanvulling behoeft.

In figuur 2.2 zijn de werklocaties in de Schipholregio aangeduid. De bedrijvigheid ontwikkelt zich vooral sterk langs de infrastructuurassen A4–A10–A2 en A4–A5–Westrandweg.

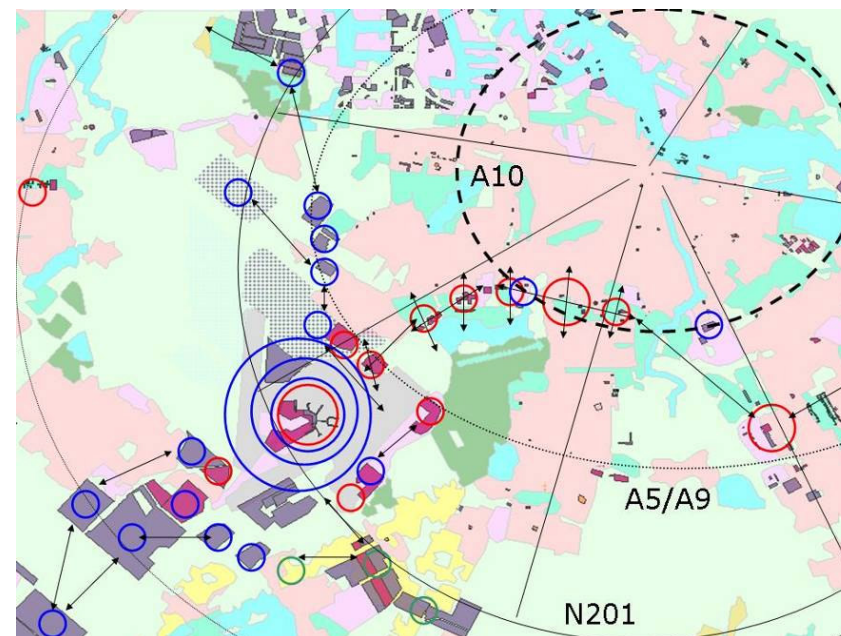
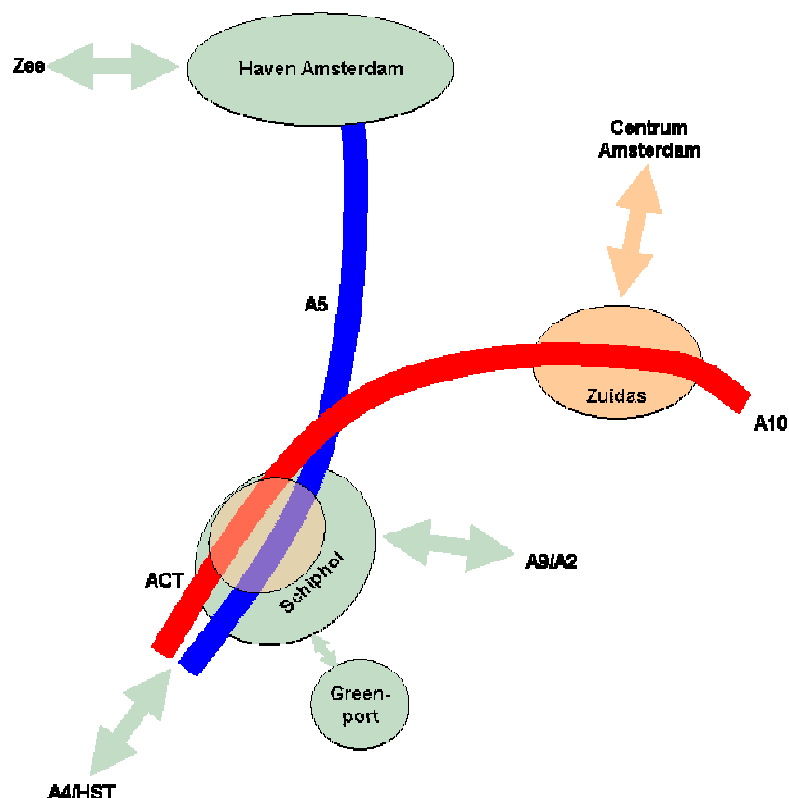


Fig. 2.2 Werklocaties in de Schipholregio met oriëntatie op logistiek (blauwe cirkels) dan wel kennis en diensten (rode cirkels)

Wanneer we het bovenstaande beeld verder schematiseren dan tekent zich het economische concentratiegebied af dat in de REVS 2001 is aangeduid met 'Het Nieuwe Y': een 'blauwe' logistieke as en een 'rode' kennis- en dienstenas:



Figuur 2.3 De Y: logistieke as (blauw) en kennis- en dienstenas (rood)

De linker poot van deze Y is gericht op de goedereneconomie, op logistiek. De rechter poot is gericht op de kennis- en diensteneconomie, op zakelijke dienstverlening en hoofdkantoren. Uiteraard hangen de beide assen samen – zo is Schiphol een aanjager voor zowel de goedereneconomie als de kennis- en diensteneconomie.

Een diepgaander visie op 'Het Nieuwe Y'

Inmiddels is het denken over de Schipholregio verder geëvolueerd. De rechter poot van de Y past binnen een wereldwijde ontwikkeling van verstedelijking tussen luchthavens en steden, waarbij deze gebieden wel aangeduid worden als *airport corridors*. Het gebied Hoofddorp-

Schiphol-Zuidas heeft de potentie om uit te groeien tot een '*Amsterdam airport corridor*', die belangrijk kan bijdragen aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio.

De corridor vult het historisch gegroeide radiale stadsmodel van Amsterdam aan en vraagt om een nieuwe, meerzijdige oriëntatie van de stadslobben, met name van Amsterdam West. De landschappelijke en recreatieve potenties van de Oeverlanden/Nieuwe Meer kunnen beter benut worden door verbetering van de toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit, ook vanuit het oogpunt van het aangrenzende stadsdeel Nieuw Sloten. De ruimtelijke inrichting van het gebied zal echter van dien aard moeten zijn dat de A4 en A10 zoveel mogelijk worden ontzien, omdat anders de toplocaties Schiphol Centrum en Zuidas onbereikbaar dreigen te worden. Een aanvullende railverbinding tussen Zuidas en Schiphol kan een drager zijn voor toekomstige ontwikkeling en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied.

De linker poot van de Y, de logistieke poot, is ruimtelijk van een heel ander karakter. De drie logistieke kerngebieden ten westen van Amsterdam (Westhaven, Schiphol/ACT en de Bloemenveiling) hebben een gezamenlijk belang bij een verbetering van de in- en externe bereikbaarheid. Majeure ontwikkelingen tussen deze knooppunten in liggen minder voor de hand. Doorontwikkeling van 'ongestoorde logistieke verbindingen', zoals voorzien in het Masterplan ACT, alsook een Weststrandrail kunnen een bijdrage leveren aan de in- en externe bereikbaarheid van de drie kerngebieden.

Metropolitane strategie

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 sluit aan bij deze evolutie in het denken en vertrekt vanuit een bredere reikwijdte. De nieuwe Visie combineert de *mainportstrategie* met een *metropolitane strategie*. In de metropolitane strategie gaat het vooral om een grotere samenhang op verschillende schaalniveaus van de netwerkstad, om de voordelen van schaal en diversiteit beter te benutten. Meer samenhang stelt de metropool in staat om de toenemende concurrentie tussen grootstedelijke regio's beter het hoofd te bieden. De metropolitane strategie is ontwikkeld op het schaalniveau van de Randstad, maar de toepassing op het niveau van de Noordvleugel heeft intussen een breed bestuurlijk draagvlak gekregen,

getuige ook de recente vorming van het bestuurlijke samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam.

In deze REVS 2009 staat de metropolitane strategie centraal, en daarmee de wisselwerking tussen Schiphol/Schipholregio en haar grootstedelijke omgeving. In onze optiek is, naast de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen en de kwaliteit van de luchthaven, een internationaal concurrerende omgeving met hoge ruimtelijke kwaliteit en hoogwaardige, gedifferentieerde en goed bereikbare vestigingsmilieus van vitaal belang. Een Schipholregio als geïsoleerde en min of meer monofunctionele zakelijke wereld is geen toekomstbestendig concept. Wij richten ons in deze Visie 2009 dan ook sterk op de *inbedding* van Schiphol en de Schipholregio in de metropoolregio Amsterdam. De economische dynamiek in de Schipholregio kan daarbij worden benut voor transformatie van en vervlechting met de metropolitane omgeving.

Anderzijds draagt ook de ontwikkeling van de regio bij aan het versterken van de *mainport*. Door de vestiging van internationale bedrijven ontstaan bijvoorbeeld nieuwe verbindingen en een vervoersvraag. De relatie tussen luchthaven en andere knopen in de regio is daarmee meer evenwichtig en wederzijds. Voor verdere ontwikkeling is onderlinge bereikbaarheid van de economische centra een noodzakelijke voorwaarde. In bovenstaande benadering gaat het bij de verdere ontwikkeling van de Schipholregio om een integrale metropolitane ontwikkelingsopgave.

Deze benadering sluit naadloos aan bij het door de Metropoolregio Amsterdam eind 2007 uitgebrachte Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. Het bij de vijfde Noordvleugelconferentie in 2005 ingezette en in de middellange termijnvisie van de Bestuurlijke Regie Schiphol in 2006 uitgewerkte selectieve beleid voor Schiphol en omgeving blijft onverminderd actueel. De beperkt beschikbare ontwikkelingsruimte voor de luchtvaart wordt daarbij selectief ingezet voor de knooppuntfunctie, terwijl de schaarse ruimte en infrastructuur aan de 'landzijde' selectief worden ingezet voor op het knooppunt georiënteerde activiteiten. Gezien het belang van de onderlinge bereikbaarheid van de economische centra en de aanhoudende congestie rondom die centra, in het bijzonder de Zuidas en het luchtzijdige knooppunt Schiphol, is daarbij een gericht ruimtelijk-economisch beleid onontbeerlijk.

2.3 Zes richtinggevende concepten

Voor de integrale metropolitane ontwikkelingsopgave in de Schipholregio zijn, mede gebaseerd op de in hoofdstuk 1 beschreven trends, zes richtinggevende concepten geïdentificeerd. Zie figuur 2.4. Deze concepten worden in de navolgende paragrafen en hoofdstukken nader uitgewerkt.

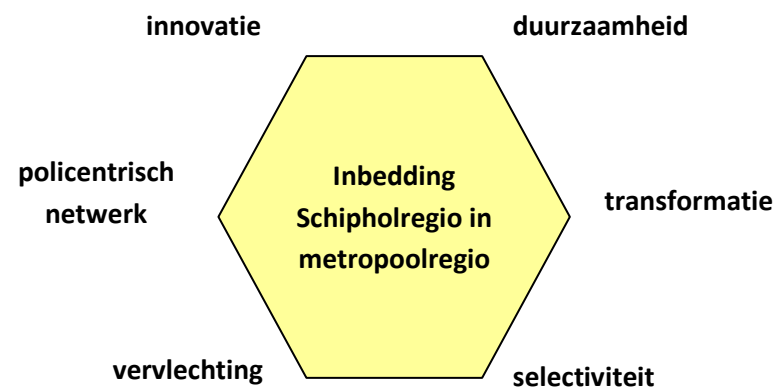


Fig. 2.4 Richtinggevende concepten REVS 2009⁵

Innovatie

Metropoolregio's moeten steeds directer reageren op de snelle ontwikkelingen in de wereld. Stilstand is achteruitgang. In de concurrentieslag om het aantrekken van bedrijven (met name de kennisintensieve sectoren) gaat het niet meer alleen om de harde vestigingsplaatsfactoren. Het belang van 'zachte voorwaarden' (zoals de kwaliteit van de leefomgeving, het niveau van het onderwijs, en het culturele aanbod) neemt toe.

De Metropoolregio Amsterdam moet innoveren om te kunnen blijven concurreren. Dat gebeurt nu bijvoorbeeld met de ontwikkeling van creatieve stedelijke milieus

⁵ Deze ordening van de richtinggevende thema's of concepten is gebaseerd op de inbreng van Güller Güller Architecture Urbanism.

zoals op de noordelijke IJ-oeveren. Schiphol is een aanjager van innovatie in de Schipholregio en in de metropoolregio als geheel. Die innovatie is gericht op de wereld van de logistiek, van internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening en hoofdkantoren, en op de wisselwerking tussen beiden. Daarbij kan de nabijheid van de Amsterdamse haven, van *mainport* Rotterdam, de hoge snelheidslijn alsook van een digitale *gateway* van internationale allure worden uitgebuit.

In internationaal perspectief scoort de metropoolregio Amsterdam als middelgrote stedelijke agglomeratie met een rijkdom aan historie, cultuur, diversiteit, ruimte, groen en water, hoog op leefbaarheid.⁶ Het investeringsmilieu is er gunstig, onder meer omdat de kosten van bedrijfsvestiging relatief laag zijn en de beroepsbevolking zeker nog enkele decennia blijft groeien. Met deze combinatie van factoren wordt voldaan aan belangrijke basisvoorwaarden voor een innovatief klimaat. De regio heeft hiermee troeven in handen om verder op te klimmen in waardeketens. Voorbeelden hiervan zijn de opkomst van de creatieve industrie en van de nieuwe media. Een ander voorbeeld vormt *ACT beyond logistics*, het nieuwe logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol. Daar wordt ingezet op meer kennisintensieve activiteiten in logistieke ketens. Binnen de regio kunnen toonaangevende *research & development* clusters groeien.

Duurzaamheid

Transitie naar een duurzame economie is onvermijdelijk vanwege de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en vanwege de klimaatproblematiek. Duurzaamheid wordt daarmee een belangrijke concurrentiefactor tussen metropoolregio's. Om de ambities te realiseren is het onder meer nodig dat het 'containerbegrip' duurzaamheid wordt geconcretiseerd. Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 noemt onder meer:

- ruimtegebruik: compact en efficiënt ruimtegebruik, hergebruik (herstructureren en transformatie)
- leefomgeving: integrale benadering luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid, waterveiligheid
- energie: zelfvoorzienend zijn als streven (CO₂-neutraliteit als ambitie)

- mobiliteit: fijnmazig, frequent en snel Openbaar Vervoer, overig verkeer op duurzame brandstoffen
- klimaatbestendigheid: rekening houden met meer neerslag, langere perioden van droogte, hogere temperaturen, meer wateroverlast.

De regio kan zich ontwikkelen tot een koploper, excellent in duurzaamheid. Daarvoor is in 2008 de basis gelegd. Echter tot dusverre bleek het lastig om de duurzaamheidsambities met de huidige kennis om te zetten in praktisch uitvoerbaar beleid en rendabele business cases. Het is de uitdaging om in de uitwerking van de Ruimtelijk Economische Visie voor de regio meer handen en voeten te geven aan duurzaamheid, bijvoorbeeld in de lijn van ACT (zie bijlage 3).

Policentrisch netwerk

De Metropoolvisie ziet in de regio meerdere centra op verschillende niveaus. Tussen deze centra is geen sprake meer van de klassieke geografische hiërarchie, of een tegenstelling stad- platteland. Hier en in andere agglomeraties is sprake van een zekere ruimtelijke versnippering. Wanneer we daar invloed op willen uitoefenen, moeten we denken in termen van ketens, meer dan in termen van plekken: de vraag wordt daarin centraal gesteld. De metropoolregio Amsterdam ontwikkelt zich steeds meer tot een netwerkregio, met Amsterdam als kernstad. Het gaat erom deze ontwikkeling te faciliteren door te zorgen voor een betere bereikbaarheid en betere verbindingen tussen kernstad Amsterdam en centra als Almere, Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Zuidas, Schiphol en Hoofddorp. Ook is het van belang dat de locaties meer onderscheidend vermogen krijgen, niet allemaal hetzelfde willen worden. Juist door een zekere specialisatie worden de voordelen van schaal en diversiteit beter benut. Een gerichte verdere ontwikkeling van de Schipholregio kan hieraan sterk bijdragen.

Transformatie

Blijvende bundeling en concentratie van de verstedelijking in de regio noodzaken tot modernisering en transformatie van binnenstedelijke gebieden. Door de ontwikkeling van de Schipholregio mede te richten op de verbinding met de stedelijke omgeving, ontstaan er nieuwe mogelijkheden. De ontwikkeling van nieuwe, gemengde werklocaties kan hand in hand gaan met transformatie van aangrenzende stadsdelen en herontwikkeling van bestaande werklocaties, gericht op duurzame mengvormen

⁶ Mercer, 2005.

van werken, wonen en vrijetijdsbesteding. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van de IJ-oeveren en het Oostelijk Havengebied, die uitstralingseffecten hebben op de Spaarndammerbuurt en Indische buurt. Ook de geplande en voorziene investeringen in de Schipholregio kunnen dergelijke transformerende effecten teweeg brengen. Gebieden als Osdorp en Slotervaart kunnen profiteren van de aangrenzende ontwikkeling van werklocaties.

Vervlechting

De verdere ontwikkeling van de Schipholregio biedt ook grote kansen voor verbetering door vervlechting. Bij vervlechting gaat het om de ruimtelijke en maatschappelijke inbedding van de luchthaven Schiphol en haar economisch complex in de omgeving: vervlechting van de *airport corridor* met de lobbenstad, vervlechting van wonen, werken en voorzieningen. Dat vraagt om een verbreding van de horizon. Een voorbeeld: in de vorige Visie (REVS 2001) werden bedrijfslocaties voorzien langs de A4-A10. Deze kunnen worden ingebed in een meer integrale gebiedsontwikkeling, waardoor de verblijfskwaliteiten van Amsterdam West, Oeverlanden/Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos worden vergroot. Daardoor ontstaat een nieuwe kans om wonen en werken, stad en natuur met elkaar te verbinden en om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel te verminderen.

Op een andere plaats ontstaat eveneens een unieke kans: mede dankzij de omlegging van de A9 wordt het mogelijk Badhoevedorp Zuid en de ‘driehoek’ Schiphol Noordwest (de driehoek tussen de A4, A5 en A9) in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Natuurlijk moet bij de besluitvorming rekening worden gehouden met de zeer verschillende potenties van het gebied al naar gelang de planologische reservering voor de tweede terminal wordt benut.

Selectiviteit

Bij selectiviteit gaat het erom dat in het samenspel tussen markt en overheid de juiste bedrijvigheid op de juiste plek terecht komt. Het is de taak van de overheid om in samenwerking met marktpartijen gericht en (anticiperend op de vraagontwikkeling) tijdig geschikte vestigingsmilieus met gevarieerde profielen aan te bieden. Uitbouw van bestaande clusters van activiteiten en acquisitie respectievelijk ontwikkeling van nieuwe activiteiten moeten zodanig worden geacommodeerd dat beschikbare ruimte en infrastructuur optimaal worden benut. Randvoorwaarden zijn een goede interne en externe bereikbaarheid.

Bovengenoemde zes thema's laten zien dat het aanbieden van de klassieke ruimtelijke 'vestigingsvoorwaarden' zoals bedrijventerreinen en infrastructuur alleen niet meer voldoende

is. Er is veel meer nodig. Het belang van 'zachte' factoren als kennisuitwisseling, onderwijs, voorzieningen en een specifieke uitstraling van de locatie zijn minstens zo belangrijk geworden.

Hieronder werken wij een ruimtelijk-economische visie op de Schipholregio uit voor de lange termijn. Daarbij kijken we naar de mogelijkheden, die de zes hierboven omschreven thema's bieden op de beide assen van 'Het Nieuwe Y: de kennis- en dienstenas (paragraaf 2.4), en de logistieke as (2.5).

2.4 Langetermijnvisie kennis- en dienstenas

Binnen de 'Amsterdam airport corridor' heeft de kennis- en diensteneconomie zich in het achterliggende decennium sterk ontwikkeld. Schiphol Centrum en de Zuidas fungeren op deze as als krachtige polen, met Hoofddorp-Beukenhorst en de Riekerpolder als subcentra. Het dominante perspectief daarbij was dat van min of meer monofunctionele kantorenmilieus met verschillende kwaliteitsniveaus. De ontwikkeling van de Zuidas markeert in dit opzicht een trendbreuk, vanwege de multifunctionaliteit die hier wordt nagestreefd met menging van werken, wonen en andere stedelijke functies.

Langetermijnvisie op metropoolniveau

De Ruimtelijk Economische Visie 2009 plaatst de ontwikkeling van de Schipholregio nadrukkelijk in het perspectief van de metropolitane strategie. Dat wil zeggen dat het perspectief wordt verbreed: van de ontwikkeling van individuele kantoren- en bedrijvenlocaties, naar integrale stedelijke ontwikkeling waarbij de economische dynamiek van de regio beter benut wordt. Het gaat erom de luchthaven en de omliggende werklocaties veel explicieter te verbinden en te vervlechten met hun stedelijke omgeving. Op het schaalniveau van de metropoolregio geeft dit het onderstaande kaartbeeld, waarbij duidelijk is dat er enerzijds een (fysieke) verbinding is tussen de luchthaven en de – in rood en paars aangegeven – werklocaties, maar dat tegelijkertijd deze locaties integraal onderdeel zijn van de metropolitane regio (figuur 2.5).

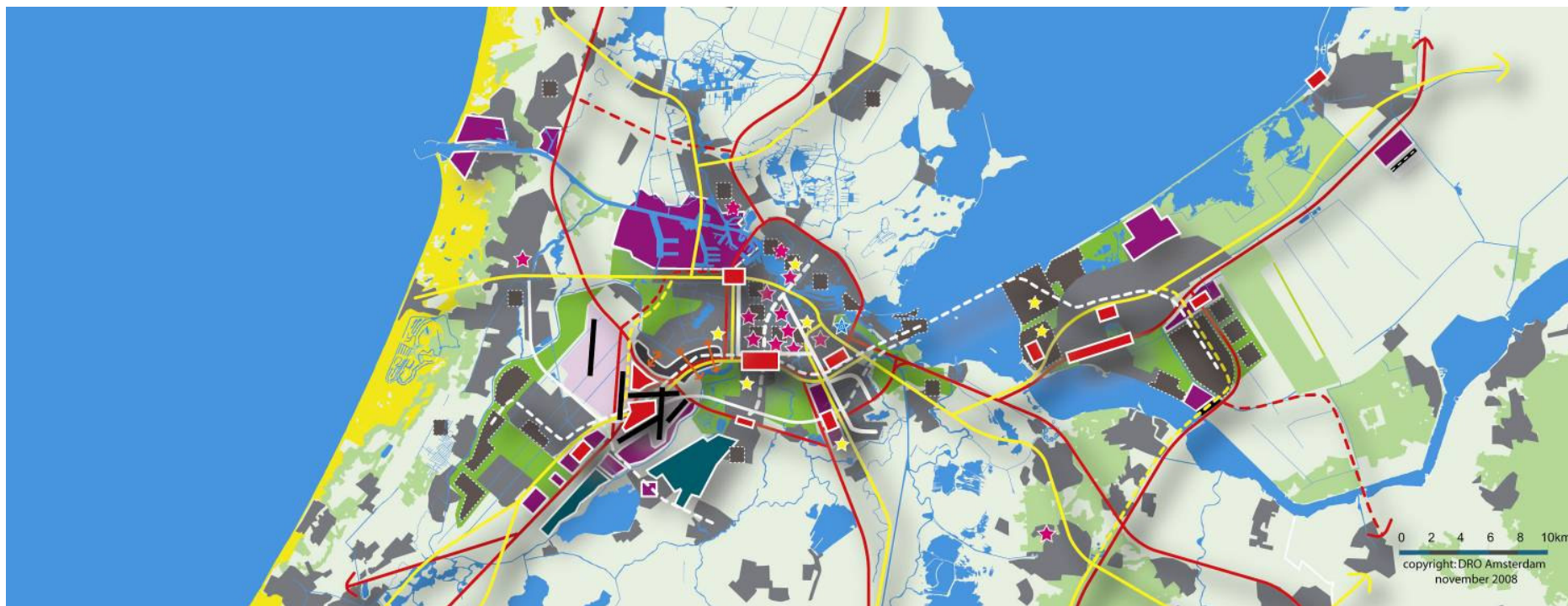


Fig. 2.5 Lange termijn ontwikkelingsbeeld Schipholregio als onderdeel van metropoolregio Amsterdam.

Langetermijnvisie kerngebied Schipholregio

In de langetermijnvisie voor de Schipholregio is de stad veel meer verbonden met de luchthavenomgeving, en staat de luchthaven niet meer aan de rand van de metropool maar is daar een integraal onderdeel van. De meer specifieke ontwikkeling van de kennis- en dienstenas, die zich ontwikkelt tot 'Amsterdam airport corridor', is zichtbaar in figuur 2.6. De hierin voorziene nieuwe OV-infrastructuur (de doorgetrokken Noord-Zuidlijn van de metro) is van belang voor de ontwikkeling van de kennis- en diensteneconomie in de aangegeven gebieden (o.a. de Driehoek en Oeverlanden/Nieuwe Meer/ Riekerpolder/ Oude Haagseweg). De vervoerswaarde wordt daarmee verhoogd. Met nadruk zij opgemerkt dat het hierbij gaat om een ontwikkelingsbeeld op langere termijn (2030-2040).

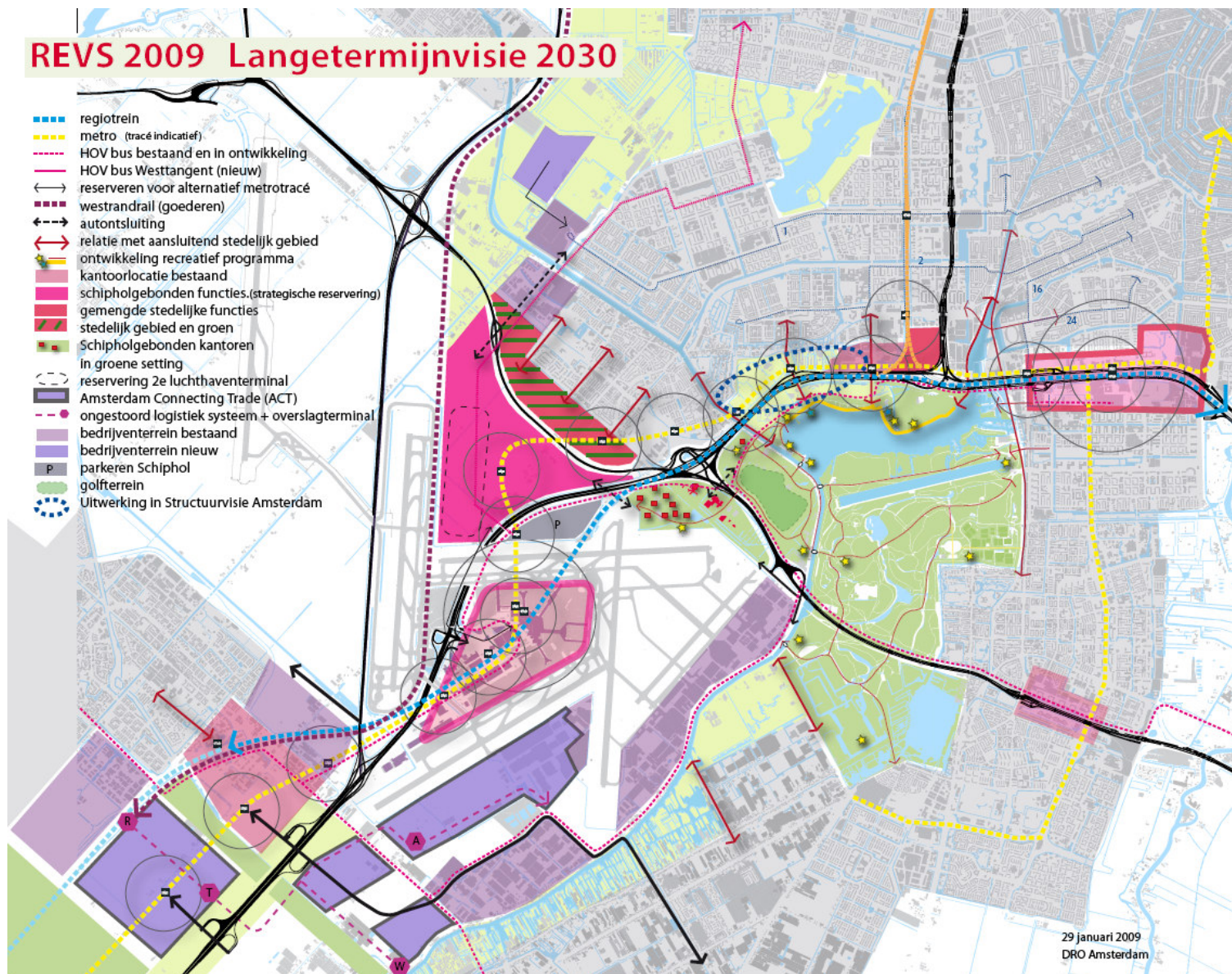


Fig. 2.6 Langetermijn ontwikkelingsbeeld voor het kerngebied van de Schipholregio

2.4.1 Van partiële naar integrale stedelijke ontwikkeling

Op veel plaatsen in de wereld vindt er sterke groei plaats van economische en stedelijke activiteiten in het gebied tussen luchthaven en stad. Meestal zijn deze *airport corridors* min of meer spontane ontwikkelingen, slecht geïntegreerd in de omgeving. Deze ontwikkeling willen wij voorkomen. De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 kiest dan ook nadrukkelijk voor het benutten van de kansen die de ontwikkeling van de luchthavencorridor biedt, door uit te gaan van een geïntegreerde, selectieve ontwikkeling in plaats van geïsoleerde en ongebreidelde corridorontwikkeling. Dat betekent op hoofdlijnen:

- Streven naar een hogere verblijfskwaliteit (in plaats van een doorgangsgebied)
- betere benutting van de landschappelijke en recreatieve potenties van de Oeverlanden/Nieuwe Meer
- voortzetten van het Oeverlanden/Nieuwe Meer-milieu tot op de luchthaven (Golfbaan-Elzenhof/ Schiphol-Noord)
- betere tangentiële verbindingen met Amsterdam West, Badhoevedorp, Hoofddorp
- aanleggen uitstekende openbaar vervoerverbindingen, onder meer:
- doortrekken van de Noord-Zuidlijn van de Zuidas naar Schiphol en Hoofddorp ten noorden van de A4
- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ten zuiden van de A4

Zo kan een stedelijk milieu ontstaan waarin wonen, werken en ontspannen veel sterker vervlochten zijn. Wij zien mogelijkheden tot 'rode' ontwikkelingen van beperkte omvang langs de Nieuwe Meer, en tegelijkertijd ook uitbreiding van dit 'Nieuwe Meer-milieu' naar de luchthaven.

In het gebied Schiphol Noordwest/Badhoevedorp Zuid zijn twee groene concepten in ontwikkeling, het Groene Carré en de Groene AS. Door deze op te nemen in de ontwikkeling van de Driehoek, en in te passen in de integrale stedelijke ontwikkeling van het gebied, kunnen deze groenconcepten een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de *airport corridor*. Daarmee krijgt groen naast een ecologische en recreatieve functie ook een functie in de totstandkoming van een hoogwaardige werk- en leefomgeving voor onder andere internationale kenniswerkers.

2.4.2 Bereikbaarheid

Omdat het gaat om een gebied waarin de economische activiteiten vooral samenhangen met de kennis- en diensteneconomie, dient de zone Hoofddorp-Schiphol-Zuidas in het licht van

duurzaamheid excellent met Openbaar Vervoer te worden ontsloten. Een excellent OV-systeem zal ook bijdragen aan het verkleinen van de congestieproblemen op het wegennet in de regio. De lopende verkenning OV SAAL biedt een uitgelezen mogelijkheid om de noodzakelijke kwaliteitsslag te maken. De verbinding Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam WTC-Almere-Lelystad dient de hoofdas te worden van dat excellente OV-systeem.

Wij gaan in deze Visie uit van een OV-systeem in de zone Hoofddorp-Schiphol-Zuidas dat er op langere termijn als volgt uit ziet:

- Doortrekking van een RER-verbinding uit Almere en Lelystad over bestaand spoor van Amsterdam WTC via Schiphol naar Hoofddorp, een versterking van de directe relaties tussen deze grote kernen van de metropoolregio.
- Aanleg van een metroverbinding van Amsterdam WTC via Badhoevedorp, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar Hoofddorp ter ontsluiting van de tussengelegen woon- en werklocaties in de zone : Riekerpolder, Oude Haagsewegzone, Badhoevedorp, Badhoevedorp Zuid, Schiphol Noordwest, De Groene Hoek en De Hoek. De REVS 2009 kiest voor een tracévariant ten noorden van de A4-A10, omdat deze de beste kansen biedt voor transformatie en vervlechting en tevens de woon- en werklocaties aandoet die de grootste vervoersvraag genereren. Het tracé moet nog nader worden uitgewerkt en zal het gebied Noordwest ontsluiten. Daarbij kan overwogen worden om ook P3 op de verbinding aan te sluiten. De in het kaartbeeld (Fig. 2.6) ingetekende tracévariant is daarom meer in detail bezien vooralsnog indicatief, met name de aansluiting op Schiphol Centrum vergt nader onderzoek.
- Daarnaast willen wij de tangentiële verbinding tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn verbeterd zien door nieuwe HOV-buslijnen te ontwikkelen in aanvulling op de succesvolle Zuidtangent, conform de voorstellen van de OV visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam.
- Aanvullend wordt voorgesteld om Amsterdam West (Sloterdijk - Osdorp) door middel van een HOV-buslijn aan te sluiten op Schiphol en de werkgebieden in de omgeving van Schiphol.

Met al deze maatregelen ontstaat een fijnmazig OV netwerk waarin de werkgebieden in de bredere Schipholregio op een goede manier aangesloten worden op de omliggende stedelijke gebieden.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer alleen is echter niet voldoende. Er zal de komende jaren ook geïnvesteerd worden in weginfrastructuur. De A4 is een levensader van de Schipholregio; hier zal worden ingezet op de ontwikkeling van de parallelstructuur. Hierdoor kan het nationale en regionale verkeer beter worden gescheiden, waardoor files wordt verminderd.

2.4.3 Transformatie en vervlechting

De verdere ontwikkeling van de zone Hoofddorp-Schiphol-Zuidas biedt door transformatie en vervlechting uitstekende kansen voor vernieuwing en modernisering van de aangrenzende woon- en werkgebieden en voor groen/blauwontwikkeling. In het bijzonder gaat het daarbij om:

- Schiphol Noordwest in relatie tot Badhoevedorp Zuid
- de zuidkant van Amsterdam West in relatie tot Oeverlanden/Nieuwe Meer
- ontwikkeling van hoogwaardige groen/blauwgebieden.

Schiphol Noordwest en Badhoevedorp-Zuid

Mede door de omlegging van de A9 ontstaan er kansen om de gebieden in de driehoek Schiphol Noordwest en Badhoevedorp Zuid in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Vooralsnog is voor deze gebieden sprake van strategische reservering. Wat betreft de invulling op langere termijn gaan we voor de ruimte ten zuiden van Badhoevedorp en ten noorden van de A9 uit van de ontwikkeling van een gemengd milieu. Voor de ruimte ten zuiden van de A9 is sprake van voortzetting van de reservering voor een tweede Schiphol-terminal. Verder wordt deze ruimte gereserveerd als Schipholgebonden vestigingslocatie voor bedrijvigheid, waarbij als randvoorwaarde geldt dat deze niet disproportioneel verkeersaantrekkend mag zijn, om de congestieproblemen op het hoofdwegennet niet verder te vergroten. Ook als een tweede Schiphol-terminal niet wordt gerealiseerd, wordt in de driehoek een dusdanig programma voorzien, dat een hoogwaardige OV-ontwikkeling in het gebied noodzakelijk is.

Zuidkant Amsterdam West en Oeverlanden/Nieuwe Meer

De A4-A10-infrastructuurbundel van Schiphol naar Amsterdam WTC begrenst de zuidrand van Amsterdam West als 'lob' van Amsterdam. Deze infrastructuurbundel heeft momenteel een

sterke barrièrewerking, onder meer naar de Oeverlanden/Nieuwe Meer en het Amsterdams Bos. Het zuidelijk deel van Amsterdam West is daardoor sterk naar binnen gekeerd en de potenties van het grensvlak naar deze prachtige groen-blauwe 'long' van de metropoolregio kunnen onvoldoende worden benut. Ontwikkeling en versterking van dit gebied is mogelijk door een ruimtelijke kwaliteitsimpuls en mogelijk een beperkt stedelijk programma, in samenhang met metrostations ter hoogte van de tot nu toe niet of nauwelijks per OV bereikbare kantoorlocaties in het gebied tussen Zuidas en Schiphol (RID-gebied, Riekerpolder en Oude Haagseweg). Voorts door verbetering van de toegankelijkheid van de Nieuwe Meerzone en het Amsterdamse Bos.

Hoogwaardig groen/blauw

Veel landschap in de Schipholregio is nog niet van metropolitane kwaliteit, waarbij groen en blauw een belangrijke rol speelt. Binnen de Schipholregio zijn nu al wel enkele grote ontwikkelingen gaande die zich richten op het beter benutten en integreren van groene gebieden.

Een belangrijke ontwikkeling is het '*Park van de 21ste eeuw*' in Haarlemmermeer. Een grote groene ontwikkeling tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp, grenzend aan de grote woningbouwlocatie Westflank (circa 10.000 woningen). Het park zal een programma krijgen van groenontwikkeling, recreatieve verbindingen en waterberging. Door middel van de ringvaart (oost - west richting) ontstaat een directe 'blauwe' verbinding tussen de binnenduinzandzone en de Westeinderplassen. Hierdoor wordt aan de zuidkant van Schiphol een groot gebied gecreëerd dat bijdraagt aan de kwaliteit van de Schipholregio.

Het gebied Oeverlanden/Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos is een voorbeeld van een bestaand groen/blauwgebied waarvan de potenties, zoals hierboven aangeduid, nog niet optimaal worden benut. Dit heeft vooral te maken met de barrièrewerking van de infrastructuur en de ringdijk aan de noordzijde. Er zijn weinig verbindingen van dit gebied met de omliggende gebieden. Door dit gebied sterker te vervlechten zal een groot en hoogwaardig urbaan park ('*Central Park*') ontstaan, midden in de stedelijke omgeving.

In de Schipholregio worden zo twee grote groene 'longen' gecreëerd, verbonden met blauwe verbindingen. Hierbij kan ook het waterbergend vermogen actief worden vergroot. Meerdere gebieden komen nu door middel van groen- en waterstructuren aan elkaar te liggen.

2.4.4 Duurzaamheid

Door de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen zal de druk op omgeving en samenleving toenemen. Tegelijk liggen er ambities om in het kader van een duurzame ontwikkeling deze belasting en het gebruik van energie te beperken. Bij verdergaande ruimtelijke ontwikkeling dient duurzaamheid daarom een leidend concept te zijn. Vooral in de hoogstedelijke milieus binnen de kennis- en diensten als zijn duurzaamheid en leefbaarheid onlosmakelijk verbonden.

De aandacht voor het klimaat en de daarmee samenhangende terugdringing van uitstoot van CO₂ en andere emissies is door overheden en private partijen vervat in klimaatdoelstellingen. Maar duurzaamheid gaat over meer dan klimaat. Bij duurzame ontwikkeling spelen onder meer de volgende aspecten een belangrijke rol:

- efficiënt ruimtegebruik
- beperken energiegebruik van gebouwen en gebieden
- beperken emissies
- duurzame vervoerssystemen
- vervlechting stad/rood en landschap/groen
- toekomstvast waterhuishouding
- grondstoffenhergebruik (*cradle to cradle*)
- veiligheid.

Directe winst kan worden bereikt bij ontwikkeling van nieuwe gebouwen door het energieverbruik terug te brengen door het stellen van een hoge Energie Prestatie Norm. Door goede analyses en aanpassingen aan installaties kunnen bestaande gebouwen een aanzienlijke vermindering van energieverbruik opleveren. Daarnaast kan ook gestimuleerd worden zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame materialen tijdens de bouw en de inrichting van nieuwe locaties, kantoren en bedrijven.

Fijnmazig openbaar vervoer zal het gebruik van autoverkeer terug dringen en daarmee de uitstoot verminderen. Alternatieve brandstoffen voor auto's en openbaar vervoer in combinatie met mobiliteitsmanagement(georganiseerd collectief vervoer op terreinen)

versterken dit. Het inzetten van transferia in combinatie met openbaar vervoer en een compacte gebiedsontwikkeling biedt mogelijkheden voor het beperken van autokilometers.

Integrale ontwikkeling is van groot belang bij het realiseren van vervlechting. Het robuust aanleggen van groen en water en het lokaal opwekken van energie en warmte, vragen om een geïntegreerde benadering met de directe omgeving.

Op locatieniveau is te zien dat bedrijven op bedrijfslocaties vaak weinig binding hebben met de woonomgeving. Naast fysieke koppeling van werklocaties met de omgeving is het belangrijk dat er ook sociale koppeling ontstaat. Parkmanagement kan een grote rol spelen in het vergroten van deze sociale koppeling en kan helpen bij het organiseren van duurzaamheid op locatieniveau.

Samenwerking

Partijen werken deels al individueel aan duurzaamheid, zowel aan de private als de publieke kant. Schiphol heeft een klimaatbeleid ontwikkeld met een aantal ambitieuze doelstellingen, onder andere om CO₂-neutraal te zijn voor de eigen bedrijfsactiviteiten en om in 2020 ten minste 20% van de eigen energiebehoefte in te vullen door opwekking van duurzame energie op de locatie. Om deze doelstellingen te realiseren zijn twee speerpunten benoemd: het integrale energieplan 'Blauwdruk Energie' en de visie Duurzame Mobiliteit. Daarnaast zal bij de Polderbaan een geluidswal worden gekoppeld aan een duurzaam kenniscluster met als hoofdthema's water en energie. Voorts onderzoekt KLM op basis van het *KLM Action Plan* verschillende manieren om de CO₂ uitstoot te reduceren, beheren en compenseren. Maar ook is te zien dat projectontwikkelaars en andere regionale partijen zich sterker inzetten voor duurzaamheid. Zij zoeken naar mogelijkheden om duurzaamheid op een rendabele manier te exploiteren.

Overheden kijken op verschillende vlakken hoe zij duurzaamheid kunnen stimuleren. Dit doen zij door een voorbeeldfunctie in te nemen (duurzaam inkopen), projecten te starten en innovatie en onderzoek aan te jagen.

De veelzijdigheid van het thema duurzaamheid maakt de aanpak ervan complex. Er zijn talloze manieren om een bijdrage te leveren, en aansprekende resultaten worden

pas bereikt als er integrale maatregelenpakketten worden gerealiseerd waaraan veel partijen bijdragen. Hier ligt een duidelijke taak voor de gezamenlijke overheden om een beleid en afwegingskader te formuleren dat rekening houdt met deze integrale aanpak en om inzichtelijk te maken wat er al gebeurt, maar ook wat er nog moet gebeuren om daadwerkelijk tot een duurzame regio te komen. Dit kader dient ondersteund te worden met instrumenten, zoals maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA), Duurzaamheidsprofielen op Locatie (DPL) en andere vormen, aangevuld met regelgeving die minimeisen stelt aan nieuwe ontwikkelingen.

Het verkrijgen van een duurzame regio is een regionale opgave. Op regionaal niveau dient regionale en lokale kennis en inzet te worden gebundeld, bijvoorbeeld in een regionaal expertisecentrum, waardoor een versterking van private en publieke initiatieven ontstaat. Stapsgewijs kan duurzaamheid dan nog sterker worden doorgevoerd op het niveau van uitvoeringsprogramma's en -projecten.

2.5 Langetermijnvisie logistieke as

2.5.1 Logistiek in de Schipholregio

De Schipholregio heeft sinds lange tijd een sterke positie op het gebied van internationale logistiek. De regio kent drie logistieke kerngebieden:

- de luchthaven die een spil is in de internationale luchtvaartstromen
- de haven van Amsterdam die een sterke groei laat zien
- en het bedrijvencluster Greenport Aalsmeer.

Bovendien profiteert de regio van de nabijheid van de haven van Rotterdam. De regio is dan ook een gewilde vestigingslocatie voor logistieke bedrijvigheid en telt een groot aantal Europese distributiecentra. Het ontwikkelingsbeeld van de logistieke as als onderdeel van de metropool is weergegeven in figuur 2.6 hierboven.

De huidige logistieke markt laat een ontwikkeling zien naar het creëren van meer toegevoegde waarde: opklimmen in de waardeketen. Dit wordt geïllustreerd in figuur 2.7:



Fig. 2.7 Versterking waarde creatie⁷

Voor de periode tot 2020 wordt, ondanks de verwachte vraagterugval in 2009 en 2010, een sterke groei van het goederenvervoer voorspeld. De Schipholregio heeft de kwaliteiten om mee te groeien in deze marktontwikkeling. Naast de aanwezigheid van kennis en capaciteit, beschikt de regio ook over de aanwezigheid van sterke support diensten. Deze combinatie kan leiden tot een kruisbestuiving die de versterking van waarde creatie (zie figuur 2.7) extra stimuleert. Kortom, de regio heeft de ingrediënten om optimaal bij te dragen aan de ontwikkeling van logistiek met meer toegevoegde waarde. Overigens blijkt dat er een aanzienlijke basis aan goederenstromen (transport en overslag) moet zijn, om de verschuiving naar activiteiten van een hogere toegevoegde waarde te kunnen maken. Binnen de Schipholregio is het dus van belang om voor de gehele keten bedrijfsterreinen te blijven aanbieden.

⁷ Logistieke ketenregie: Het supporten waard! (TNO, in opdracht van Ministerie VenW, 2008)

Vanwege de hogere grondprijzen in de Schipholregio vindt verplaatsing plaats van activiteiten met hoge volumes (zoals opslag) en een lagere toegevoegde waarde naar *'extended gateways'*, zoals Almere en Lelystad. Logistiek in de Schipholregio is veelal ruimte-intensief en specifiek (gericht op luchtvracht). Naast de vraag naar 'klassieke' logistieke bedrijventerreinen ontstaat in toenemende mate vraag naar meer specifieke locatieprofielen die aansluiten bij hoogwaardiger activiteiten in logistieke ketens. Het concept *'Amsterdam Connecting Trade'* (ACT) speelt hier met haar *'beyond logistics'* benadering goed op in. Binnen dit concept wordt er een ruimtelijke ontwikkeling ingezet die zich naast het afhandelen van luchthavengebonden logistiek ook richt op het verbinden van kennis (mensen en informatie) en handel. Op het niveau van het kerngebied van de Schipholregio is het ontwikkelingsbeeld van de logistieke as weergegeven in figuur 2.6.

Het is ook van belang te onderkennen dat er een samenhang is van logistiek met andere clusters in de regio. Een krachtige en veelzijdige logistieke sector in de regio creëert agglomeratie-effecten voor andere clusters van bedrijvigheid die afhankelijk zijn van logistiek.

De Schipholregio beschikt over alle ingrediënten om haar koploperspositie op het gebied van logistiek te behouden en te versterken. Mede daardoor ondersteunt zij een ontwikkeling naar het genereren van meer toegevoegde waarde.

2.5.2 Innovatie

De logistieke sector is van origine sterk verdeeld in kleine partijen. Daarnaast is het een sector die altijd in sterke concurrentie heeft geopereerd en onder druk heeft gestaan van andere partijen in de keten. Dit heeft de innovatie niet bevorderd. Versplintering en concurrentie zorgen er voor dat samenwerking tussen partijen moeilijk te organiseren is, terwijl innovatie vaak wel voortkomt uit samenwerking.

Globalisering en toenemende internationale concurrentie zetten de concurrentiepositie onder druk. Innovatie is nodig om deze aan te gaan en om de gewenste beweging richting activiteiten met een hogere toegevoegde waarde te kunnen maken. Dit wordt door vele partijen ondersteund en er zijn vele initiatieven om de innovatiekracht te versterken.

De Commissie van Laarhoven, een commissie gevormd uit bedrijfsleven en kennisinstellingen, signaleert in haar rapport *'Naar een vitale supply chain door krachtige innovatie'* dat: "Nederland op logistiek gebied vooral concurreert met de ons direct omringende landen en

veel minder met lagelonenlanden. Innovatie is het middel om die concurrentie aan te gaan. Nederland is in alle opzichten gebaat bij een blijvend sterke *supply chain* sector. Om Nederland op het hoogste niveau mee te laten spelen, moeten we op gecoördineerde en samenhangende wijze werken aan het imago van de sector, het doorontwikkelen van onderwijs en onderzoek, het toefit houden van onze arbeidsmarkt (al dan niet met behulp van buitenlandse arbeidskrachten en kenniswerkers) en het ontwikkelen van nieuwe, innovatieve concepten (zoals het regisseren van internationale *supply chains*). Onze uitgangspositie hiervoor is uitstekend."⁸ Het kabinet onderschrijft deze analyse en heeft logistiek benoemd tot speerpunt in het nationale innovatieprogramma. Hiermee richt zij zich op het versterken van de innovatiekracht op de lange termijn.

Maar ook voor de korte termijn zijn er voorbeelden van innovatie in de logistiek. Nederland Distributieland geeft een overzicht van een aantal *best practices* in de logistiek. Dit zijn alle innovaties die gericht zijn op duurzaamheid (technologieën, efficiëntie en *reverse logistics*), samenwerken en het ontwikkelen van support activiteiten.⁹ Ook de overheid kan belangrijk bijdragen aan innovatie, door het versnellen en vergemakkelijken van procedures en controles. Een grote speler hierbij is de Douane. Deze zet in op innovatieve projecten zoals *e-freight*, papierloze vracht en *secured trade lanes*.

Innovaties in de *supply chain* tonen aan dat naast traditionele locatiefactoren in toenemende mate de *orgware* en de software van belang zijn bij het ontwikkelen van bedrijventerreinen in de metropoolregio. Daarnaast is de integratie van logistiek met andere economische sectoren de belangrijkste innovatie waarbij meer economische toegevoegde waarde in de logistiek te behalen is. ACT is een hiervan een voorbeeld dat navolging verdient bij andere projecten voor het realiseren van een concurrerende logistieke corridor.

⁸ Commissie van Laarhoven, *'Naar een vitale supply chain door krachtige innovatie'*, 2006.

⁹ *'Best practices in logistiek'*, NDL in samenwerking met Kirkman en Argusi B.V., in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2008.

2.5.3 Mobiliteit en infrastructuur

Ook in de logistieke sector is betrouwbaarheid van de verbindingen van het grootste belang. De aanleg van de A5 en de doortrekking daarvan in de vorm van de Westrandweg naar de haven betekenen een sterke verbetering voor het goederenvervoer van en naar het zuidoosten. In tijd gemeten wordt daarmee de afstand tussen haven en luchthaven en de daartussenin gelegen logistieke terreinen sterk verkleind. Deze verbinding is ook van groot belang voor de Bloemenveiling Aalsmeer, wanneer de technologie om bloemen via zeetransport te kunnen vervoeren (het zogenaamde 'inslapen') operationeel is. Ook de ongestoorde logistieke verbinding die voorzien is tussen ACT en Schiphol (zie figuur 2.6) zal bijdragen aan de betrouwbaarheid van de logistieke verbindingen binnen de Schipholregio.

Verbetering is vooral ook nodig voor de externe verbindingen van de Schipholregio met het achterland. Zoals in figuur 2.8 is te zien, is de verbinding van de haven naar het achterland per spoor (geel) problematisch, omdat deze door het centrum van Amsterdam moet. Over de weg (rood) moet het goederenvervoer naar het zuiden en oosten vanaf de haven door de stad Amsterdam (A10-West, A10-Zuid, A2) of door Badhoevedorp en Amstelveen via de A5-A9. Goederenvervoer naar en van de luchthaven en de Bloemenveiling, moet omrijden via de A4-A9. In al deze gevallen is de betrouwbaarheid van de verbindingen wegens de congestieproblemen op deze wegen laag en wordt de congestie op deze wegen vergroot door het goederenverkeer.

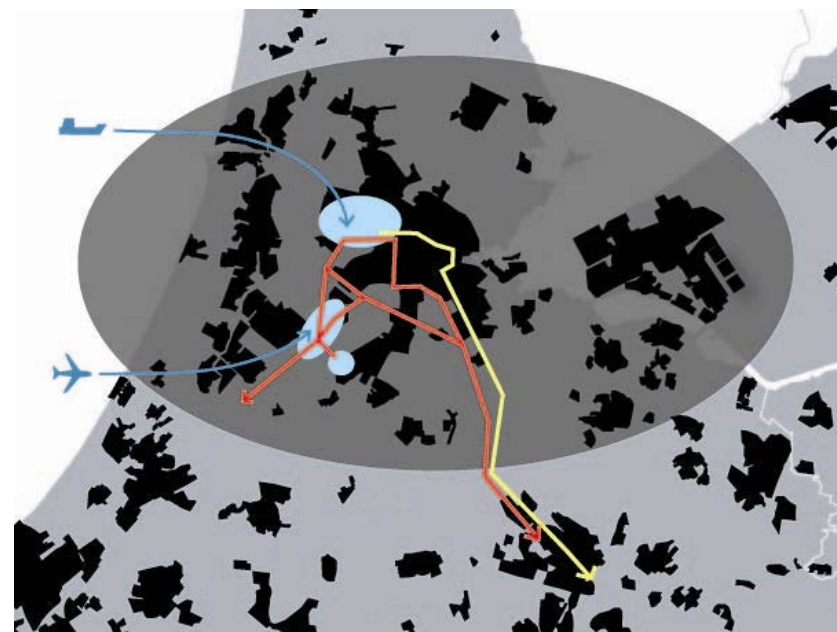


Fig. 2.8 Verbindingen met het achterland in de huidige situatie.

Deze REVS 2009 stelt daarom een nader onderzoek voor naar belangrijke verbeteringen van deze externe verbindingen, zoals aangegeven in figuur 2.9.

In deze visie wordt op termijn de haven per spoor aangetakt door het nieuw aan te leggen Westrandrail (geel), dat naast goederenvervoer ook benut kan worden voor personenvervoer. Door de Westrandrail ontstaat tevens een directe verbinding tussen de haven en ACT. Voor het goederenvervoer over de weg dienen de opties te worden onderzocht om de N201 door te trekken naar de A2, dan wel een A3-variant te realiseren tussen N201 en A9 (rood).

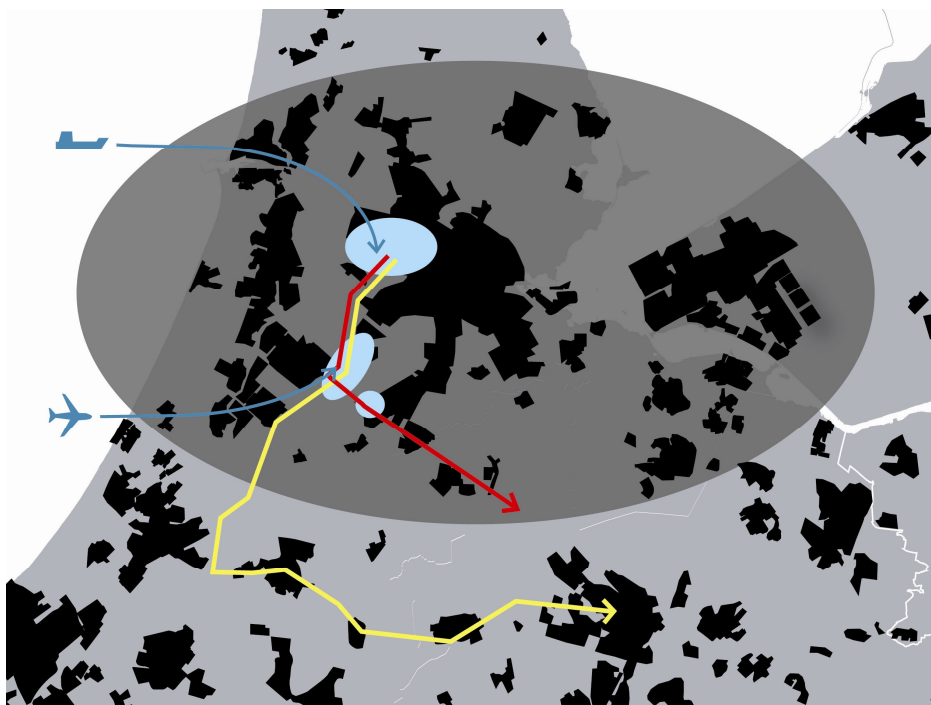


Fig. 2.9 Nieuwe verbindingen met het achterland.

2.5.4 Transformatie en vervlechting

De gewenste transitie naar logistieke activiteiten met een hogere toegevoegde waarde leidt tot nieuwe eisen aan de bedrijventerreinen bestemd voor deze hoogwaardige logistieke activiteiten. *Amsterdam Connecting Trade*, het nieuwe logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol, is een voorbeeld van een logistiek concept dat inspeelt op deze eisen en dat optimaal vervlochten wordt met de omliggende groenstructuren. ACT moet volgens ons bovendien meervoudig worden ontsloten via openbaar vervoer. De bereikbaarheid van bestaande en nieuwe locaties met OV dient te verbeteren. Door herstructurering en versterkt parkmanagement kan de kwaliteit van bestaande terreinen aan de nieuwe eisen worden aangepast.

2.5.5 Duurzaamheid

Voor de goedereneconomie zijn er verschillende wijzen om bij te dragen aan de duurzame ambities van de regio. De besproken mogelijkheden voor duurzaamheid in de kennis- en dienstenas (paragraaf 2.4.4) gelden veelal ook voor locaties op de logistieke as. Het verschil is dat logistieke locaties meestal een lagere dichtheid hebben en meer buiten de stedelijke omgeving liggen, hierdoor is ontsluiting met OV minder mogelijk.

Logistieke terreinen bieden grote kansen om te komen tot efficiënt goederenvervoer en ketenbeheer. Efficiënte verbindingen zoals door middel van een ongestoorde logistieke verbinding (zoals bij ACT) of transport per spoor (Westrandrail) dragen hier aan bij. Daarnaast zijn de locaties meestal een schakel in een hele keten. Door deze keten efficiënt in te richten wordt uitstoot voorkomen.

Het concept van ACT is een voorbeeld voor logistieke locatieontwikkeling in de Schipholregio: “Bij de ontwikkeling van ACT worden publieke en private partijen uitgedaagd het meest duurzame bedrijventerrein van Europa te ontwikkelen. Als leidend principe wordt hiertoe het *cradle to cradle* concept gehanteerd. Om dit te bereiken wordt vanaf het begin van het ontwerpproces gestuurd op de meerwaarde die natuurlijke materialen, (energie)bronnen en ecosystemen kunnen hebben voor vastgoedontwikkeling.”¹⁰ In bijlage 3 zijn de duurzaamheidsthema's uit ACT nader

¹⁰ Masterplan ACT, SADC, juni 2008

toegelicht. Dit geeft een goed beeld van de mogelijkheden op logistieke bedrijventerreinen.

2.6 Conclusies

In de langetermijnvisie voor de Schipholregio die wij hier ontvouwen is de stad veel meer verbonden met de luchthavenomgeving, en staat de luchthaven niet meer aan de rand van de metropool maar is daar een integraal onderdeel van. Deze ontwikkelingsrichting is uitgewerkt voor de zakelijke dienstverlening in de airport corridor tussen Hoofddorp/Beukenhorst – Schiphol - Zuidas en de logistieke as tussen ACT - luchthaven - haven. Op basis van richtinggevend thema's (innovatie, duurzaamheid, policentrisch netwerk, transformatie, vervlechting en selectiviteit) spreken wij ons in deze REVS 2009 uit over de ontwikkelingsrichting. Het gaat daarbij concreet om:

- Het handhaven van de reservering voor de 2e terminal
- Handhaven van de bestaande (reserveringen) voor werklocaties
- Tot stand brengen van een railverbinding tussen Zuidas, Schiphol en Hoofddorp
- Doortrekken van de Noord-Zuidlijn van de metro
- Het uitbouwen van tangentiële verbindingen, waaronder het succesvolle netwerk Zuidtangent.
- Aanleg van een Weststrandrail tussen Haven en Schiphol
- Nadere uitwerking maken voor het gebied A4-A5-A9
- Voortbouwen op Masterplan ACT
- Vervlechting van locaties in de Amsterdam airport corridor
- Uitwerking van de metropolitane groenstructuur met speciale aandacht voor Nieuwe Meer, Amsterdamse Bos, Groene Carré en groene assen

In toenemende mate worden – naast de hier genoemde concrete ruimtelijke ingrepen – 'zachtere' factoren van belang bij het faciliteren van ondernemers. We denken dan aan de software en de orgware op de bedrijven- en kantorenlocaties van de metropoolregio. Deze thema's worden verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk.

3. Ontwikkeling vestigingsmilieus

3.1 Inleiding

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2001 heeft gezorgd voor een voldoende aanbod van kantoor- en bedrijvenlocaties, en – tenminste even belangrijk – voor strategische reservering van strategisch gelegen terreinen. Qua fasering en ontwikkelingstempo is de REVS geconcretiseerd in de *Ontwikkelingsstrategie* REVS. In samenwerking met Plabeka zijn aanvullende afspraken gemaakt over de sanering van het dreigende overaanbod van kantoorruimte. Monitoring van locatieontwikkeling vindt jaarlijks plaats vanuit het Bestuursforum. In deze nieuwe REVS 2009 bouwen wij voort op de REVS 2001 en Plabeka wat betreft omvang en fasering van te ontwikkelen locaties, maar we bezien nu de regio meer in samenhang met het grotere geheel van de metropoolregio, zoals in het vorige hoofdstuk beschreven.

We zien drie prominente aanleidingen om het vestigingsbeleid, en het daarmee samenhangende stelsel van afspraken te veranderen:

- (1) We willen de groei bevorderen van succesvolle internationaal georiënteerde economische clusters, het gaat niet zo zeer om luchthavengebonden bedrijven afzonderlijk;
- (2) De kwaliteit van de vestigingslocaties schiet internationaal gezien soms te kort en er is te weinig differentiatie tussen de vestigingsmilieus;
- (3) De huidige wijze van toetsing op luchthavengebondenheid van bedrijven stuit in de uitvoering op problemen.

In dit hoofdstuk gaan we in op de aspecten ad. 1 (economische clusters) en ad. 2 (kwaliteit en differentiatie). Het aspect luchthavengebondenheid komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

We schetsen hierna een beeld op hoofdlijnen van een nieuwe clusterbenadering. Deze benadering resulteert, uitgaande van economische clusters, in het formuleren van eisen aan vestigingsmilieus. Deze eisen moeten ten behoeve van een ontwikkelingsstrategie worden vertaald in locatieprofielen en product/markt combinaties. Het doel blijft daarbij de versterking van de concurrentiepositie van de metropoolregio. De confrontatie van vraag naar en aanbod van Schipholgerelateerde werklocaties in de metropoolregio heeft hier, voortbouwend op de vorige hoofdstukken, een overwegend kwalitatief karakter. De opgave is niet zozeer om tot een aangepast kwantitatief programma te komen – er is momenteel en ook op langere termijn geen tekort, maar om een kwalitatieve sprong in de ontwikkeling te maken, gebaseerd op economie (vraag centraal stellen) en infrastructuur (ontwikkeling in brede zin mogelijk maken). Een sterke verbetering in de kwaliteit en variatie van de vestigingsmilieus is één van de meest kansrijke wijzen waarop de economische ambities van de metropool Amsterdam gerealiseerd kunnen worden. Het succes van de ontwikkeling van vestigingsmilieus wordt afgemeten aan de toegevoegde waarde voor de metropool. Toename van de werkgelegenheid, het aantal kenniswerkers, het investeringsniveau, het aantal innovaties en de bijdrage aan het bruto regionaal product zijn indicatoren die met een succesvol vestigingsbeleid positief worden beïnvloed.

Wij zetten in deze REVS 2009 in op het faciliteren van de ontwikkeling van economische clusters door een daarop afgestemde ontwikkeling van vestigingsmilieus naar aard en omvang, gebruik makend van de kansen die er in deze regio liggen. Deze worden hierna toegelicht.

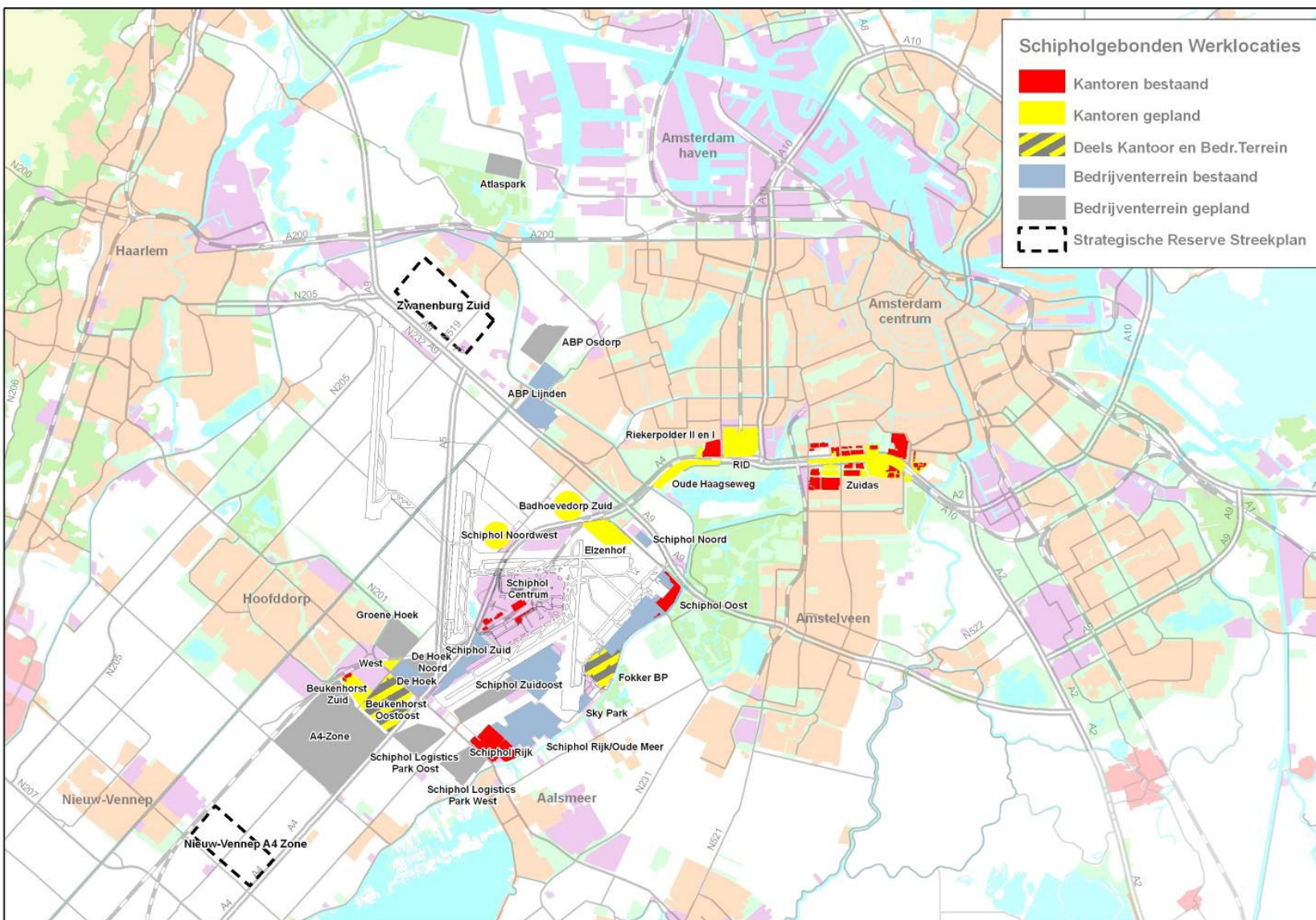


Fig. 3.1 Overzicht Schipholgebonden werklocaties in de Schipholregio (Bron: Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS 2007)

3.2 Relatie met Plabeka

Het Platform voor Bedrijven en Kantoren (Plabeka) in de Noordvleugel is eind 2004 opgericht om een betere afstemming te verkrijgen inzake de ontwikkeling en uitgifte van kantoor- en bedrijfsruimte in de Noordvleugel. De doelstelling en de activiteiten van Plabeka hebben parallellen met die van het Bestuursforum Schiphol, en bovendien overlapt het gebied van de Noordvleugel het werkgebied van de Schipholregio. In de 6e Noordvleugelconferentie van 16 februari 2007 hebben de Noordvleugelpartijen de Uitvoeringsstrategie Plabeka vastgesteld. Hierin zijn de afspraken vastgelegd voor de ontwikkeling van werklocaties. Gelet op het overaanbod van kantoorplannen, is afgesproken om zo'n 3,5 miljoen m² aan planaanbod voor kantoorruimte te saneren. Het Bestuursforum Schiphol heeft de input geleverd voor deze saneringsoperatie in de Noordvleugel, vanuit het perspectief van de Schipholgebonden terreinen.

De REVS 2009 richt zich voornamelijk op een kwalitatieve ontwikkeling en blijft in kwantitatieve zin binnen de kaders van de vastgestelde Uitvoeringsstrategie Plabeka.

3.3 Ontwikkeling van economische clusters

De laatste jaren is het inzicht gegroeid in het ontstaan en functioneren van economische clusters in een regio. Bedrijven worden in een cluster niet op zichzelf bezien, maar in relatie tot verwante andere bedrijven binnen een sector. De focus op clusters heeft een wetenschappelijke basis. Onderzoek heeft inzicht gegeven in clusteringprocessen, en duidelijk gemaakt dat er kansen liggen wanneer een regio aansluit op kansrijke en sterke bestaande sectoren, en zich niet blind staart op de ontwikkeling van de 'winnende' sectoren. Ook het Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA, 2004) wijst er op dat het sturen op de ontwikkeling van economische clusters effectiever is voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van de regio dan het sturen op individuele bedrijven.

Een economische cluster kan omschreven worden als een concentratie van ondernemingen in, of gerelateerd aan een bepaalde sector binnen de metropoolregio. De cluster is omgeven door bedrijven of instellingen, zoals (financiële) dienstverleners, een onderzoeks- en opleidingscomplex en de toelevering van specifieke overheidsdiensten. Idealiter is binnen een cluster ook een '*cluster engine*' aanwezig, een motor voor onderlinge samenwerking. Zo is internationale logistiek een voorbeeld van een belangrijke ondersteunende dienstverlening in

de Schipholregio, maar het is ook een economische cluster op zichzelf. Hierdoor ontstaat een wederzijds versterkend effect. De logistieke cluster van Schiphol draagt niet alleen bij aan de ontwikkeling van andere sectoren, maar die sectoren dragen zelf ook bij aan de ontwikkeling van Schiphol. Zo zorgt een nieuwe KLM-route niet alleen voor nieuwe hoofdkantoren, maar zorgt de vestiging van een nieuw hoofdkantoor ook voor het in stand houden van routes. Dit benadrukt het blijvende belang van *origin/destination* passagiers (O/D) voor Schiphol en de metropoolregio Amsterdam.

Door clustering ontstaan voor een bedrijf agglomeratievoordelen die gelegen zijn in de aanwezigheid van dienstverlening, toeleveranciers en afnemers, een ontwikkelde arbeidsmarkt, kennisontwikkeling en innovatie en de beschikbaarheid van infrastructuur. De agglomeratievoordelen kunnen een zeker zo belangrijke factor zijn in de vestigingsplaatskeuze van bedrijven als de aanwezigheid van het netwerk van de luchthaven (Warffemius, 2008).

De inzet van deze REVS 2009 is om de agglomeratievoordelen van economische clustervorming voor bedrijven waar mogelijk te versterken. Daarvoor moet het ruimtegebruik van clusters en economische sectoren via de uitvoeringsstrategie inzichtelijk worden gemaakt. Een ruimtelijke concentratie van economische activiteiten is nog geen cluster. Ten behoeve van de ruimtelijke definiëring van economische clusters onderscheiden we drie stappen in het ontwikkelingsproces onderscheiden:

(1) Economische sector

Een sector bestaat uit een keten met meerdere schakels waartussen uitwisseling plaatsvindt, bijvoorbeeld de logistieke supply chain. Het is allereerst van belang vast te stellen wat de kansrijke sectoren zijn en in welke ontwikkelingsfase deze sectoren zich bevinden.

(2) Clustervorming

Binnen een economische sector kan clustervorming optreden waar door nabijheid en schaalvoordelen voor verschillende partijen agglomeratievoordelen ontstaan. Per cluster zal het ruimtelijk vestigingspatroon verschillen. Zelden valt één cluster samen met één vestigingslocatie. De cluster *Aerospace* concentreert zich op de locaties

Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk, maar Fashion heeft concentraties in Lijnden, Riekerpolder, Amsterdam-West en zit gespreid in de Amsterdamse binnenstad.

(3) Vestigingsmilieu

Een specifieke locatie kan in een enkel geval een specifieke cluster accommoderen (bijvoorbeeld *Aerospace*); veel vaker wordt op een locatie een specifiek milieu aangeboden ten behoeve van een onderdeel van een cluster, of vergelijkbare onderdelen van meerdere clusters (hoofdkantoren, *research & development*, marketing).

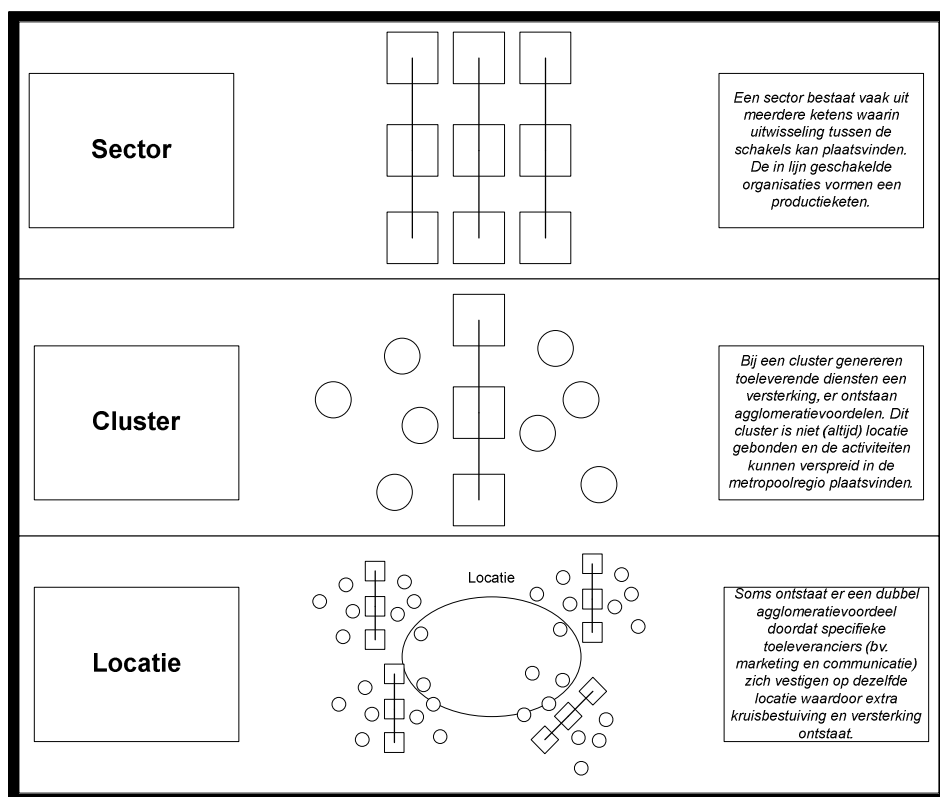


Fig. 3.2 Economische sectoren, clusters en locaties.

De volgende uitgangspunten gelden voor beleid gericht op de ontwikkeling en versterking van clusters in de Schipholregio:

- faciliteren van sterke, kansrijke sectoren die aan clustering bijdragen
- vestigingsmilieus aanbieden, en daarmee inspelen op de ontwikkelingsfasen van clusters (kiemfase – startfase – ontwikkelfase – groeifase – consolidatiefase)
- stimuleren van innovatie in clusters in de consolidatiefase
- ondersteunen van clusters die hun zwaartepunt elders in de Randstad hebben door specifieke onderdelen van die clusters hier te ontwikkelen
- stimuleren van interactie binnen clusters en tussen clusters
- inzetten op flexibiliteit zodat er altijd ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen.

De uitdaging is om een samenhangend en toegesneden beleid tot stand te brengen, gericht op netwerken, innovatie, en locatieontwikkeling. Een groter inzicht in de sterke en kansrijke economische sectoren die tot versterking van de clusters kunnen leiden, is daarbij een eerste, noodzakelijke stap.

3.3.1 Faciliteren van sterke en kansrijke sectoren

Uitgangspunt is het ruimtelijk faciliteren van sterke en kansrijke economische sectoren in de metropoolregio Amsterdam. Evenals concurrerende metropoolregio's kenmerkt de metropoolregio Amsterdam zich door een sterke regiefunctie (hoofdkantoren), een krachtige creatieve sector (R&D, reclame, ontwerp) en een ontwikkelde logistieke en distributiesector (EDC's).¹¹ Prioriteit dient te worden gegeven aan het behouden van de regiefunctie in financiële dienstverlening en logistiek & distributie om clusterontwikkeling te versterken. Ook moet er ingespeeld worden op betaalbare hoogstedelijke ruimte voor 'creatieven' in Amsterdam.

- Logistiek en distributie zijn in de metropoolregio met Europese hoofdkwartieren (EHQ) en Europese Distributiecentra, mede dankzij het mainportbeleid, sterk vertegenwoordigd. Maar deze sectoren staan onder

¹¹ Kleijn en Tordoir, 2002

druk en verdienen aandacht in het ruimtelijk-economische vestigingsbeleid. Hotels/*Tourism & Leisure* is ook sterk vertegenwoordigd in de regio.

- *Aerospace*, IT/software, telecom en mode hebben zowel een hoog groeipotentieel als een hoog marktaandeel en hebben daarmee een grote toegevoegde waarde voor de regio.
- Tot slot zal voor nieuwe sectoren als gezondheid, farmacie en biotechnologie nagedacht moeten worden over een proactieve aanpak.

Figuur 3.3 geeft een schets van de positie van verschillende sectoren.

BCG-Matrix		relatief marktaandeel	
		hoog	laag
groeipotentieel	hoog	Aerospace (5%) IT/software (6%) Telecom (8%) Fashion star Zak. diensten (6%)	Healthcare (2%) Farma (0%) Biotechnology (0%) question mark
	laag	Logistiek/Perishables (10%) Toerisme/congressen (6%) cash cow	 dog

Figuur 3.3 Positie van belangrijke economische sectoren in de metropoolregio Amsterdam (Bron: Database Locatiemonitor 2007)

3.3.2 Inspelen op de ontwikkelingsfasen van sectoren

Sterke en kansrijke sectoren moeten behouden blijven in de regio. Daarom moet de regio rekening houden met de veranderende wensen van deze sectoren naarmate ze zich ontwikkelen. De ontwikkeling van sectoren laat zich beschrijven als een productlevenscyclus.

Daarbinnen groeien kansrijke sectoren in verschillende fasen tot sterke en geconsolideerde clusters.

De groeipotentie van kansrijke sectoren wordt bepaald op basis van historische en institutionele wortels van de sector in de regio, zoals de bloemensector en de zakelijke dienstverlening. De groeipotentie (aan te geven in termen van het jaarlijks aantal nieuwe internationale vestigingen en het aantal banen) hangt echter ook af van de ontwikkeling van de sector zelf, zoals bij biotechnologie en farmacie. De sterkste groei doet zich momenteel voor in *Aerospace* en IT/software. Gezondheid en mode bevinden zich in de kiem- en start-up-fase en leveren daarom relatief veel nieuwe vestigers op, maar nog niet veel banen.

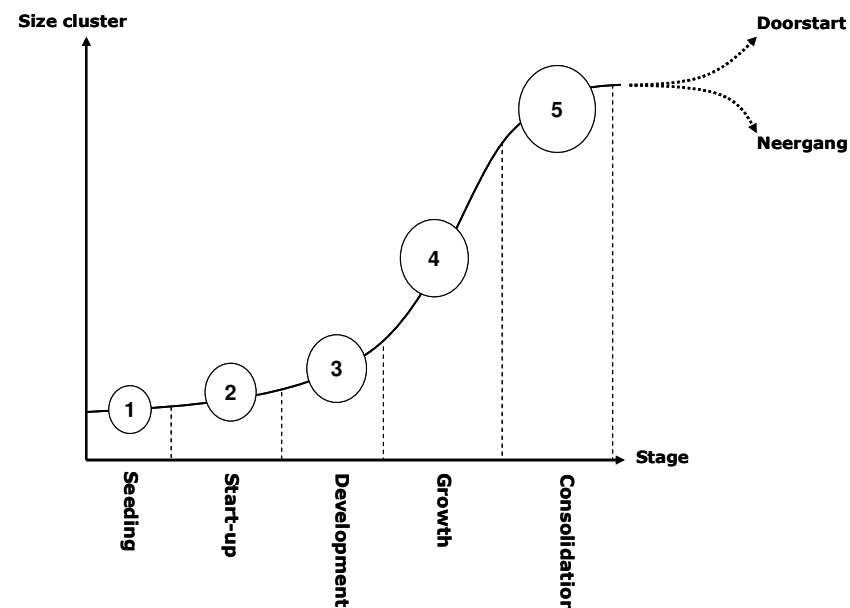


Fig. 3.4 Levenscyclus sectoren (Bron: BCI, 2008)

Tot slot dient vermeld te worden dat betaalbare huisvesting van de creatieve sector, zoals broedplaatsen, een steeds grotere rol speelt bij innovatie. Dat speelt zich nu af op plekken die in veel gevallen bij toeval ontstaan zijn. Bij transformatie en branding van werklocaties kan hieraan meer specifiek aandacht worden besteed.

3.3.3 Stimuleren van innovatie van sectoren in consolidatiefase

Traditioneel is de metropoolregio Amsterdam sterk in hotels/ toerisme & leisure, logistiek & distributie en de zogenaamde *perishables* (bederfelijke goederen als bloemen en voedsel); hier heeft duidelijk clustering plaatsgevonden. Deze sectoren hebben minder groeipotentieel, zitten in de consolidatiefase, maar hebben wel een groot marktaandeel. Daarom worden zij gezien als de kernsectoren van de regio. Dit betekent niet dat de sectoren uitgerangeerd raken, maar dat moet worden gezocht naar mogelijkheden tot innovatie en vergroting van de toegevoegde waarde van de clusters. Gericht vestigingsbeleid kan daaraan bijdragen. Voorbeelden zijn *ACT Beyond Logistics* voor logistiek & distributie, Greenpark Aalsmeer voor *perishables* en specifiek vestigingsbeleid ten aanzien van hotels/toerisme & *leisure* in Amsterdam.

3.3.4 Specialiseren op onderdelen van sectoren met zwaartepunt elders

Bij de sectoren biotechnologie, farmacie en gezondheid is de vraag hoe ruimtelijk-economisch beleid moet inspelen op de hoge groeipotentie en het lage marktaandeel. Deze sectoren zijn wel sterk ontwikkeld elders in de Randstad (met name R&D in Leiden en Delft, telecomunicatie in Den Haag). Op onderdelen van de ketens binnen de sectoren, bijvoorbeeld logistiek, kan wel worden ingesprongen om de groeipotentie te benutten. Echter, de strategie van '*picking the winners*' levert weinig op; de bekendste voorbeelden daarvan zijn de geflopte kopieën van *Silicon Valley*.

Ten aanzien van onderzoek en ontwikkeling liggen er eveneens kansen in de regio. De ontwikkeling van het *Science Park Watergraafmeer* (Universiteit van Amsterdam) verloopt voorspoedig. Nabij het AMC is ruimte voor bedrijven om zich te vestigen en een samenwerkingsverband op te richten met het AMC. En de Vrije Universiteit heeft onlangs een zeer fors investeringsprogramma gelanceerd, dat een spin-off kan scheppen voor R&D-investeringen in het zuidwestelijk deel van de Zuidas.

3.3.5 Stimuleren van interactie binnen clusters en tussen clusters

De concurrentiepositie van de regio zal verder worden versterkt wanneer kansrijke en sterke activiteiten binnen en tussen sectoren elkaar versterken en leiden tot clustering. De productiviteit kan worden verhoogd en per saldo zullen er agglomeratievoordelen gaan ontstaan die de regiobinding van bedrijven verder versterkt. Dit zal ook een positieve uitwerking hebben op het draagvlak voor het wereldwijde netwerk van bestemmingen van Schiphol. Deze REVS 2009 beoogt de samenwerking tussen de clusters te stimuleren door vestigingsmilieus in te richten (kwaliteit, voorzieningen) waarbij daadwerkelijke ontmoeting/ connectiviteit centraal staat. Ook de bundeling van deelactiviteiten uit de verschillende sectoren kan de samenwerking tussen sectoren versterken (bijvoorbeeld de combinatie van distributie en opslag van bloemen of mode en hightech op één locatie). De daadwerkelijke organisatie van kennisontwikkeling is een belangrijk instrument, waarbij niet alleen bedrijven maar ook kennisinstellingen worden betrokken.

3.4 Naar product/markt combinaties

3.4.1 Vraagprofielen

De REVS 2001 hanteerde een indeling van vestigingsmilieus met categorieën voor kantoorlocaties als topmilieu, parkachtig en specifiek werkmilieu. Deze indeling heeft niet geleid tot herkenbare profielen van verschillende werklocaties. Om juist de differentiatie van milieus te kunnen versterken en een grotere nadruk te kunnen leggen op positieve sturing op het vestigingsgedrag van bedrijven, kiezen wij met de REVS 2009 nu voor een kleuring van vestigingsmilieus, op basis van de marktvraag.

In eerste instantie gaat het erom de aanwezige sterke sectoren op basis van de clusterstrategie te accommoderen. Binnen de Schipholregio identificeren we de volgende kansrijke clusters:

- (1) *Aerospace*: logistiek en MRO (onderhoud, reparatie)
- (2) ICT: ontwikkeling/ verkoop/ (hoofd)kantoren
- (3) Media: ontwikkeling/ verkoop
- (4) Fashion: ontwerp/ *branding*/ verkoop/ distributie

- (5) Zakelijke diensten: advies/ juridisch: (inter)nationaal, netwerken andere clusters versterkend (diensten)
 - (6) Perishables: distributie/ handel/ productie
 - (7) Toerisme/ *leisure*/ congressen: diensten (inter)nationaal
 - (8) Hightech: distributie, (hoofd)kantoren
 - (9) Gezondheid: R&D, distributie, verkoop
 - (10) Financiële diensten: diensten/ hoofdkantoren/ *backoffices*
- (Bron: BCI, 2008)

Deze clusters zijn verbonden met opleidingen, overheidsdiensten en diverse voorzieningen. Sturen op clusters betekent ook dat dergelijke ondersteunende activiteiten zich in of nabij de clusters moeten kunnen vestigen. Bovenstaande lijst geeft de bestaande situatie weer. Hier zijn nog geen nieuwe ambities in opgenomen. Er zal in ieder geval positief ingespeeld moeten kunnen worden op nieuwe ontwikkelingen die zich aandienen.

De metropoolregio en de Schipholregio moeten beschikken over een gevarieerd portfolio aan vestigingsmilieus om bestaande en nieuwe bedrijven een vestigingsplaats te kunnen bieden en doorgroeimogelijkheden te accommoderen. De volgende tabel geeft een hoofdingeling van vraagprofielen. Vraagprofielen vloeien voort uit de eisen die onderscheiden bedrijfsactiviteiten stellen aan een vestigingslocatie. Een vraagprofiel is derhalve gekoppeld aan een categorie van bedrijfsactiviteiten. Figuur 3.5 geeft een hoofdingeling van vraagprofielen weer.

Voor de verschillende sectoren zijn op basis van hun dominante activiteiten in de metropoolregio Amsterdam de vraagprofielen vastgesteld (figuur 3.6). Deze kleuring biedt aanknopingspunten voor het voeren van een op versterking van clusters gericht beleid.

Fig. 3.5. Hoofdingeling vraagprofielen

	Activiteitenketen logistiek						Activiteitenketen zakelijke dienstverlening				
	1e linie: afhandeling	2e linie: forwarding	3e linie: distributie	VAL/ VAS prod.	Ketenregie	Support/ MRO	Design/ R&D	M&S branding	EHQ	Backoffice	Support/ aftersales
Ontsluiting	Weg	Weg Spoor Water	Weg Spoor Water	Weg Spoor	Weg/ OV	Weg/ OV	OV	Weg/ OV	OV/ weg	Weg/ OV	Weg/ OV
Typering omgeving	Knooppunt	Knooppunt	Landelijk	Landelijk	Suburbaan	Suburbaan	Stedelijk	Stedelijk	Stedelijk/ Suburbaan	Suburbaan	Suburbaan

Fig. 3.6 Vraagprofielen per sector (Bron: BCI, 2008)

Vraag	1e linie: afhandeling	2e linie: forwarding	3e linie: distributie	VAL/ VAS prod.	Ketenregie	Support/ MRO	Design/ R&D	M&S branding	EHQ	Backoffice	Support/ Aftersales
Aerospace											
Lifestyle/ Fashion											
Perishables											
Healthcare											
Hightech											
ICT											
Media											
Financiële diensten											
Toerisme/ congressen											
Zakelijke diensten											

3.4.2 Locatieprofielen: product/markt combinaties

Ging het in de vorige paragraaf om de vraagkant, hier gaat het om de aanbodkant. Bij de aanbodkant zijn de locatieprofielen bepalend. Een locatie met een zeker profiel wordt hier beschouwd als een product waarmee een bepaalde marktvraag kan worden bediend: een product/marktcombinatie. Een locatieprofiel is gekoppeld aan een concrete locatie.

Om op soortgelijke wijze als in de vorige paragraaf tot kleuring van individuele locaties te komen dient het volgende samenstel van locatiekenmerken:

(1) Hoofd functie

Hier wordt de overheersende functie aangegeven. Bijvoorbeeld logistiek met toegevoegde waardeactiviteiten, of zakelijke dienstverlening (zie figuur 3.5 hierboven).

(2) Rol locatie voor clusters

Een indicatie van de rol die de locatie zal kunnen spelen in de ruimtevraag van de economische clusters. Een locatie zal bij voorbeeld ingezet worden voor bepaalde (combinaties van) clusters in een vroege ontwikkelingsfase, of voor bepaalde clusters in een consolidatiefase. Een locatie kan zich op specifieke onderdelen van een of meerdere clusters richten (bijvoorbeeld hoofdkantoren of R&D). Indien bekend kunnen de (onderdelen van de) clusters waar de locatie zich op richt meer specifiek benoemd worden.

(3) Concept

Locaties onderscheiden zich steeds vaker door de keuze voor een specifiek concept. Dergelijke concepten kunnen heel verschillende invalshoeken hebben, zoals klimaat en milieu, leef- en werkstijlen of 'communities'. Voorbeelden zijn: *cradle to cradle*, "Enjoy Work", "Meet the World", *aerospace exchange*, "Beyond Logistics", etc.¹²

¹² Van belang is dat een concept inspeelt op eigentijdse eisen aan werkomgevingen. Bureau DEGW maakt bijvoorbeeld een onderscheid naar vraagprofielen van groepen van bedrijven. Die worden ingedeeld in de categorieën 'visionary, corporation, service processing, goods processing, institution en research'. Een indeling naar alleen kantoren en bedrijven volstaat niet meer; kantoren worden onderscheiden naar 'Virtual, Studio en Flagship'. Tussen kantoren en bedrijven in zitten 'Hybrid' gebouwvormen en bedrijfsgebouwen worden onderscheiden naar 'Workshop' en 'Tanker'.

(4) Prijs- en kwaliteitsniveau

Aangegeven wordt of de locatie zich richt op het topmilieu, op een betaalbaar startermilieu, etc. Dit kan omschreven worden of worden uitgedrukt in indicatieve huur- en grondprijscategorieën.

(5) Ruimtelijke karakteristiek

Gaat om een hoogstedelijk milieu? Om een knooppuntmilieu, een stedelijk milieu met gesloten bouwblokken, of juist met individuele gebouwen, een campusopzet, een parkmilieu?

(6) Duurzaamheidsprofiel

Bepaald wordt welk niveau van duurzaamheid op de locatie wordt nagestreefd.

(7) Bereikbaarheidsprofiel

Wat is het (beoogde) bereikbaarheidsprofiel van de locatie? Dit betreft de bereikbaarheid over de weg, over water, door de lucht en per OV.

(8) Specifiek programma en voorzieningenniveau

Wij kiezen in deze visie voor een veel sterkere menging van functies op werklocaties. De functiemenging kan per locatie sterk verschillen. Bijvoorbeeld kantoren met wonen, logistiek met kantoren, etc. Daarbij is ook het (beoogde) niveau van voorzieningen van belang.

Door de werklocaties in de Schipholregio te waarderen op deze set van locatiekenmerken kan worden vastgesteld voor welke vraagprofielen deze geschikt zijn, dan wel geschikt gemaakt moeten worden. Dit leidt tot inkleuring van werklocaties met kleuren zoals aangegeven voor de vraagprofielen. Dankzij deze systematiek kan vervolgens worden bepaald of vraag en aanbod behalve kwantitatief ook kwalitatief goed op elkaar aansluiten.

Bedoelde kleuring van locaties kan niet statisch zijn. Afhankelijk van de fase van ontwikkeling van een locatie kunnen aspecten meer specifiek worden uitgewerkt. Daarom is de kleuring van de locaties bedoeld als een periodiek bij te stellen systeem. Bijstelling van kleuring kan plaatsvinden bij de jaarlijkse behandeling van de Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS in het Bestuursforum.

3.5 Portfolioanalyse

De hierboven beschreven systematiek zal verder uitgewerkt worden voordat op basis daarvan scherpe conclusies kunnen worden getrokken uit de confrontatie van de vraag naar en het aanbod van vestigingsmilieus. Als bouwsteen voor de confrontatie van vraag en aanbod zijn de Schipholgerelateerde werklocaties in de metropoolregio - de locaties die worden gemonitord in de jaarlijkse REVS-monitor (figuur 3.1), aangevuld met de locaties PolanenPark en De President-door middel van een SWOT-analyse tegen het licht gehouden. Op basis van deze SWOT-analyse is geïnventariseerd hoe de werklocaties er voor staan. Per locatie zijn op hoofdlijnen de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen geanalyseerd.

Deze portfolioanalyse is opgesteld door vertegenwoordigers van de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, Schiphol, Provincie Noord-Holland en SADC.

De volledige portfolioanalyse is als losse bijlage bij deze REVS 2009 beschikbaar. Hieronder volgen, vooruitlopend op een grondiger uitwerking volgens de in 3.3 en 3.4 beschreven systematiek, enkele voorlopige conclusies:

Conclusies portfolioanalyse

- (1) Voor de locaties Schiphol Noord West, Oude Haagseweg, Zwanenburg Zuid en Nieuw Vennep A4 zone wordt voorgesteld om de strategische reservering te continueren.
- (2) Nu kwaliteit en duurzaamheid hoog worden gewaardeerd, wordt herstructurering dan wel transformatie van steeds groter belang in de Schipholregio. De locaties Schiphol Oost, Fokker Park, Schiphol Rijk (deels), Schiphol Noord, Beukenhorst West en Schiphol Zuid komen hiervoor vroeg of laat in aanmerking.
- (3) De regio beschikt met Zuidas en Schiphol Centrum over de echte nationale top. Wel bieden zij een verschillend milieu. Daarbij komt de kanttekening dat met deze locaties de topmilieus op de lange termijn genoeg capaciteit bieden. Meer toplocaties is niet nodig.
- (4) Voor Riekerpolder, Beukenhorst West en het RID-gebied is geconstateerd dat de belangrijkste opgave ligt in het organiseren van aansluiting op het omliggende stedelijk gebied (vervlechting).
- (5) Een aantal locaties heeft een duidelijker profiel nodig: Beukenhorst Oost-Oost en Atlaspark.
- (6) Atlaspark en Polanenpark zijn locaties waar overslag op water kan worden benut en kan worden ingezet op het versterken op de relatie tussen *airport* en *seaport*.
- (7) Bij ABP Lijnden is opgetekend dat het parkmanagement is verbeterd. Echter, op vele locaties is het parkmanagement voor verbetering vatbaar. Het is één van de instrumenten om een locatie kwalitatief te verbeteren. Per locatie moeten specifieke voorzieningen worden geleverd.
- (8) Het gebied Badhoevedorp Zuid (binnen de 'bui', dat wil zeggen ten noorden van de om te leggen A9) biedt de unieke kans om – dicht op de luchthaven – een stedelijk gebied met een gemengd milieu te realiseren.

3.6 Conclusie

De ruimtelijk-economische visie die in hoofdstuk 2 werd gepresenteerd is in dit hoofdstuk verder economisch onderbouwd en uitgewerkt. Dit leidt tot aanpassing van de strategie voor het vestigingsbeleid.

Er zijn twee aanleidingen besproken die verandering van het vestigingsbeleid en het daarmee samenhangende stelsel van afspraken legitimeren: (1) de noodzaak om te sturen op succesvolle internationaal georiënteerde economische clusters, en niet zozeer op luchthavengebonden bedrijven afzonderlijk en (2) het tekortschieten van de kwaliteit van sommige vestigingslocaties in internationaal opzicht, en het ontbreken van differentiatie tussen de vestigingsmilieus.

In deze Ruimtelijk Economische Visie 2009, die later zal worden uitgewerkt in een ontwikkelingsstrategie, zetten wij de volgende lijnen uit:

- Actief sturen op het accommoderen van sterke en kansrijke sectoren;
- Innovatie van sterke sectoren als logistiek en toerisme in de consolidatiefase;
- Stimuleren van interactie waar dit bijdraagt tot clustervorming;
- Meer variatie door kleuring van de werklocaties op basis van product/markt combinaties;
- Vestiginglocaties ontwikkelen op basis van product/markt combinaties, gebaseerd op acht kenmerken uit de locatieprofielen voor de REVS-locaties (functie, cluster, concept, niveau, ruimtelijke karakteristiek, duurzaamheid, bereikbaarheid en voorzieningen).

De derde en laatste belangrijke aanleiding voor het herzien van het selectieve vestigingsbeleid, de uitvoeringsproblemen bij de wijze van toetsing op luchthavengebondenheid van bedrijven, wordt in het volgende hoofdstuk 4 besproken.

4. Selectiviteit

4.1 Achtergrond selectief vestigingsbeleid

Het Bestuursforum Schiphol voert sinds haar oprichting in 1987 een selectief vestigingsbeleid voor de werklocaties op en rondom Schiphol. Partijen hebben met dit selectief vestigingsbeleid het doel voor ogen om de schaarse gronden op en nabij de luchthaven in te zetten voor activiteiten die de *mainport* versterken, en dus bijdragen aan het ruimtelijk economisch profiel. Meer defensief gezegd, de regio mag niet dichtslippen met activiteiten die geen of weinig toegevoegde waarde hebben voor het *mainport*-concept, waardoor ook de bereikbaarheid in het gedrang komt, en de luchthaven geen mogelijkheden meer heeft voor ruimtelijke uitbreidingen of herstructurerings.

Het selectieve vestigingsbeleid is gericht op bedrijven die zich willen vestigen in de regio. Dat kan via het afgeven van bouwvergunningen, al dan niet via een bestemmingsplanwijziging (publiekrechtelijke lijn), en/of via koop- of huurcontracten (privaatrechtelijke lijn). De bedrijven die zich willen vestigen moeten op één of andere manier functioneel gerelateerd zijn aan de luchthaven, hetzij direct (platformgebonden activiteiten) of indirect (bijvoorbeeld grootgebruikers van luchtvaartproducten, dat wil zeggen vrachtvervoer of passagiersvervoer).

De doelstelling van het selectief vestigingsbeleid is driedelig, namelijk:

- een bijdrage leveren aan de voorwaarden (ruimte, bereikbaarheid) om een evenwichtige lange termijn economische ontwikkeling te bestendigen
- komen tot een optimale verdeling van de schaarse ruimte, en
- komen tot een maximale benutting van de potentie die voortvloeit uit de knooppuntfunctie (wereldwijde connectiviteit) van de luchthaven.

Bij selectief vestigingsbeleid gaat het in essentie om twee vraagstellingen:

- Geldt de aanvraag een al dan niet beoogd type bedrijvigheid? en,
- Hoe krijgen wij het juiste bedrijf op de juiste plek?

De eerste vraag gaat over de luchthavenoriëntatie. De tweede vraag richt zich vooral op de interne profilering van de regio, thematisering/kleuring van de locatie en clustervorming, zoals uitgewerkt in deze REVS 2009.

4.2 Vestigingscriteria

Het instrument om selectiviteit te garanderen is de set vestigingscriteria voor Schipholgebonden bedrijven. Deze vestigingscriteria zijn vastgelegd in het streekplan Noord-Holland Zuid van 2003, en zijn destijds door het Bestuursforum Schiphol ontwikkeld. Het uitvoeren van de Schipholbindingstoets is sinds het Schipholconvenant van 1987 één van de kerntaken van de SADC. Een in de praktijk gegroeide uitzondering op de regel is de toetsing van bedrijven op het luchthavenareaal voor luchthavendoeleinden (platformbinding). Schiphol toetst in deze gevallen zelf.

4.3 Nieuw stelsel selectief vestigingsbeleid Schipholregio

In de zomer van 2008 heeft het Bestuursforum Schiphol de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio ingesteld en de opdracht meegegeven te komen tot een werkbaar en gedragen alternatief voor het huidige stelsel van selectief vestigingsbeleid op en rondom Schiphol. Er waren twee aanleidingen om deze opdracht te verstrekken aan de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio:

- de constatering dat de toepassing van de criteria voor het selectieve vestigingsbeleid tegen grenzen aanloopt vanwege het mechanische en statische karakter van de criteria.
- de wens om te komen tot een meer offensief en effectief beleid.

Randvoorwaarden voor een nieuw stelsel zijn:

- borging van publieke belangen en,
- behoud van de formele status van de Schipholgebonden locaties in verband met het externe veiligheidsbeleid, conform de brief van Minister Pronk uit 2001 aan de Tweede Kamer.

Relatie met REVS 2009

De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009, die in de voorgaande hoofdstukken is uiteengezet, vormt mede basis voor het nieuwe selectief vestigingsbeleid, zoals dit vorm wordt gegeven in de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio¹³. Aangrijpingspunt voor de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio is de typering van de Schipholgebonden locaties (hoofdstuk 3), alsook het kader en de gebiedsvisie die de REVS 2009 biedt. Bij de typering per locatie komen ondermeer de volgende locatieaspecten aan de orde:

- ligging ten opzichte van de luchthaven
- ligging ten opzichte van het hoogstedelijke milieu
- het onderscheid naar goederen en personen georiënteerde activiteiten en
- het luchtzijdig, respectievelijk landzijdig bereikbaarheidsprofiel.

Deze typering is ingegeven enerzijds door positionering van de regio ten opzichte van de markt, anderzijds rekening houdend met de wens Schipholgebonden locaties optimaal te benutten. Onderstaande figuur 4.1 geeft de relatie weer tussen de REVS en het selectieve vestigingsbeleid¹⁴.

¹³ Deze informatie loopt vooruit op de definitieve formulering van de uitkomsten van de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio.

¹⁴ De figuur vermeldt vijf aspecten naar profiel. Deze sluiten aan op de profilering toegelicht in hoofdstuk 3 van de onderliggende REVS 2009.

De Commissie adviseert het selectieve beleid vorm te geven langs een tweetal sporen:

(1) Ontwikkelingsplanologische invalshoek

In het kader van de actualisering van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio en de daarop te enten marketing strategie wordt een offensief en gericht beleid gevoerd met betrekking tot locatieontwikkeling respectievelijk acquisitie. Daarbij wordt aangesloten bij de in het kader van de REVS ontwikkelde product/markt combinaties en typering van locatieprofielen per locatie.

(2) Handhavingsplanologische invalshoek

Bij vestiging van een specifiek bedrijf wordt beoordeeld of er al dan niet sprake is van Schipholbinding. De door de Commissie geformuleerde selectiecriteria impliceren een brede afweging en hebben primair betrekking op de binding ten opzichte van de luchthaven en van het grootstedelijk milieu en op de belasting van landzijdige infrastructuur. Een primaire toets op Schipholgebondenheid geschiedt, vanuit de locatie gezien, door de ontwikkelaar c.q. beheerder. Een secundaire, marginale toets, door de gemeentelijke overheid, is ter publieke borging. In geval van twijfel of verschil van inzicht wordt een toetsingscommissie ingeschakeld.

Voorts adviseert de Commissie een systematiek die past in een gebiedsvisie waarbij meerdere belangen spelen en die verder strekt dan een sectorale benadering. De Commissie heeft hiertoe criteria geformuleerd op basis van bedrijfsaspecten als:

- de binding met de luchthaven
- de binding met het hoogstedelijk milieu
- goederen- dan wel personenoriëntatie en
- het mobiliteitsprofiel: luchtzijdig respectievelijk landzijdig.

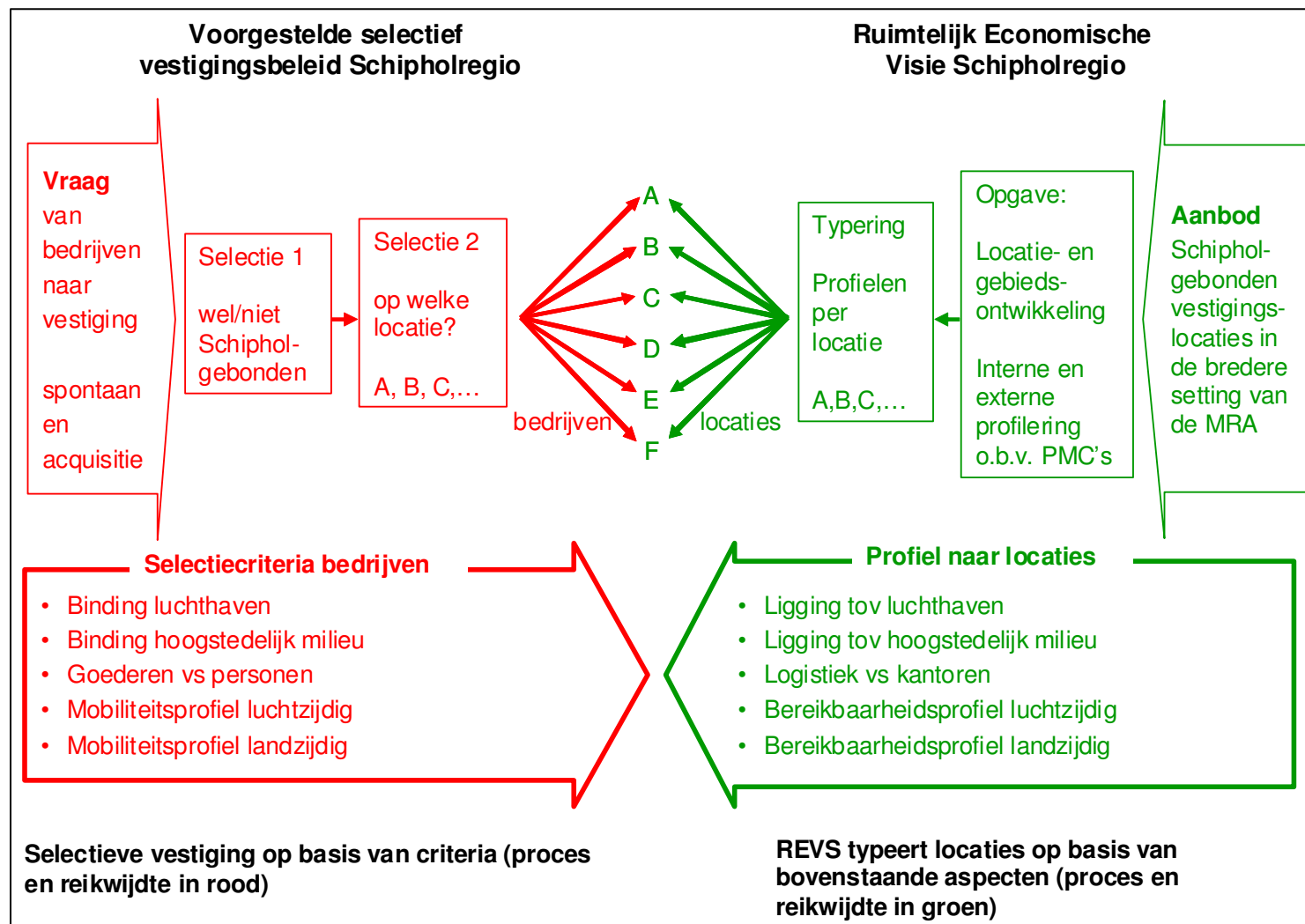


Fig.4.1 Relatie nieuw selectief vestigingsbeleid met REVS 2009

4.4 Procedure op hoofdlijnen

De nieuwe inrichting van het proces van beoordeling van nieuwe activiteiten van bedrijven en kantoren op Schipholgebonden locaties doorloopt de volgende stappen (zie figuur 4.2):

- Een primaire toets op Schipholgebondenheid wordt gedaan door de ontwikkelaar dan wel beheerder van de afzonderlijke Schipholgebonden locaties. Hierbij geeft de ontwikkelaar of beheerder een gespecificeerde en verifieerbare motivatie voor de locatieafweging aan de hand van de genoemde criteria.
- Een secundaire, marginale toets, wordt gedaan door de gemeentelijke overheid bij de behandeling van de bouw- en/of de gebruiksvergunning, en wel binnen drie weken na indiening.
- Indien deze toetsing leidt tot twijfel dan wel verschil van inzicht, wordt de toetsingscommissie ingeschakeld. Deze toetsingscommissie heeft tot taak in twijfelgevallen niet alleen een oordeel te geven over al dan niet Schipholgebondenheid, maar ook actief mee te denken over de mogelijkheden tot behoud van het betreffende bedrijf voor de regio. De toetsingscommissie bestaat zowel uit personen die primair op de markt georiënteerd zijn, als personen met een publieke oriëntatie, alsmede een onafhankelijk voorzitter.
- De toetsingscommissie is tevens commissie van beroep indien de aanvrager zich niet kan vinden in de uitkomst van de primaire toets en/of de secundaire, marginale toets. Het beroep dient helder te worden gemotiveerd. Ook voor de ontwikkelaar cq. beheerder van de desbetreffende, respectievelijk die van de andere locaties, staat de mogelijkheid van gemotiveerd beroep open.
- De provincie Noord-Holland neemt de typering van de locaties conform onderliggende REVS 2009 en het, in het advies beschreven proces van selectief vestigingsbeleid, op in de Structuurvisie Noord-Holland.
- De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer nemen de typering van de locaties conform de REVS 2009 en het proces van selectief vestigingsbeleid op in hun structuurvisies en bestemmingsplannen.
- Mede vanuit het oogpunt van marktdynamiek, wordt het proces periodiek gemonitord.

4.5 Bijstelling

De Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio heeft hiermee een advies geformuleerd om het vigerende selectiviteitsbeleid bij te stellen. In dit advies worden de huidige, meer specifieke criteria vervangen door criteria die een meer kwalitatieve afweging vergen. Ontwikkelaars dan wel beheerders toetsen zowel vanuit een optiek van typering van de locaties met het oog op product/markt combinaties als vanuit een optiek van selectiecriteria. Het nieuwe beleid beoogt een kwalitatief goede afweging zonder zware bureaucratie en met een minder mechanisch karakter. Hiermee wordt recht gedaan aan onzekerheid ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen en wordt aangestuurd op een brede variëteit aan typen bedrijvigheid. Dit alles gebeurt met het oog op behoud van een belangrijke balans: enerzijds ruimte voor marktdynamiek, anderzijds borging van verschillende publieke belangen, zoals bereikbaarheid van verschillende economische centra, waaronder de luchthaven. Met het advies om een toetsingscommissie in te stellen wordt tegemoet gekomen aan een zekere objectivering enerzijds en voldoende aansluiting op de dynamiek van de markt anderzijds.

Hiermee sluiten de werkvelden van de REVS en de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio op elkaar aan en geven samen voldoende handvat om het selectieve vestigingsbeleid toekomstvast vorm te geven.

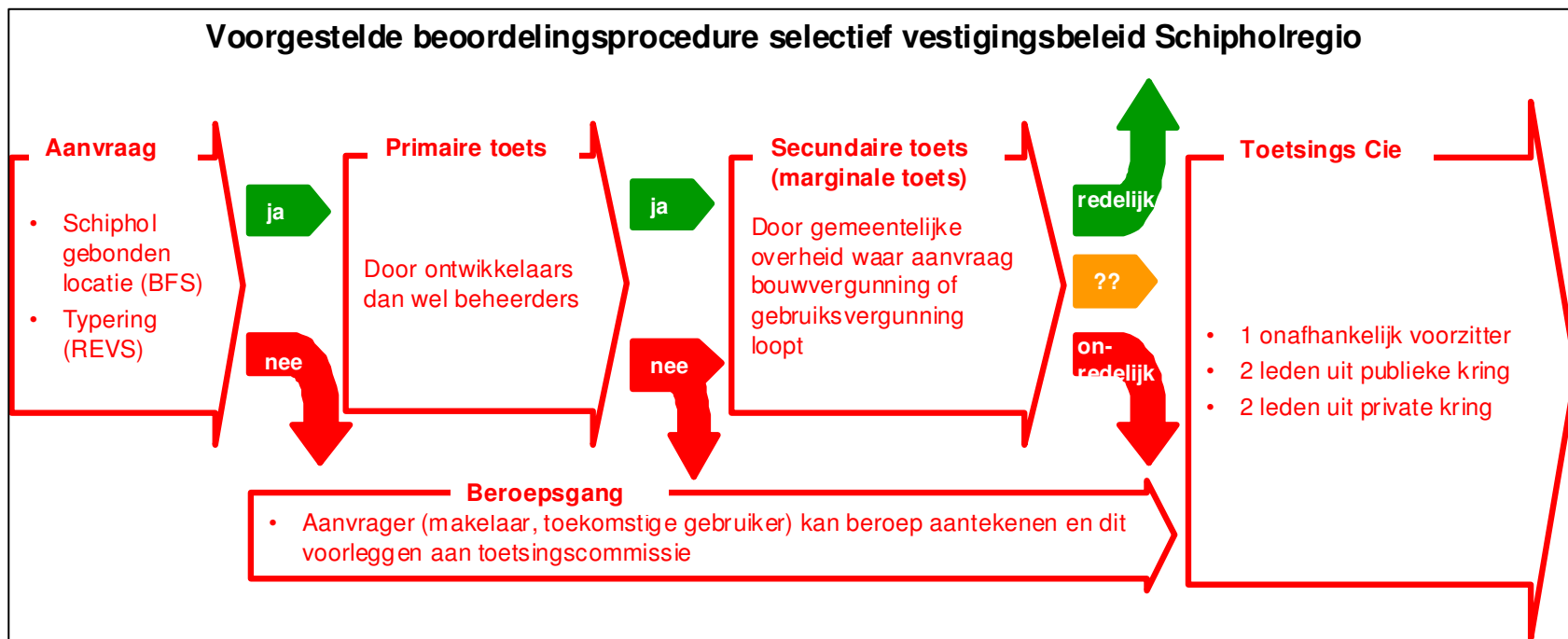


Fig. 4.2 Door de Commissie Selectief Vestigingsbeleid Schipholregio voorgestelde procedure

5. Uitvoeringsagenda

De partijen die tezamen het Bestuursforum vormen zijn overtuigd van de nieuwe benadering die is geschetst in deze Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009. De REVS 2009 wordt in de komende tijd op een aantal onderdelen nader uitgewerkt. Nu al staat vast dat de maatregelen die voortkomen uit de nieuwe Visie een omvangrijke opgave vormen. Wij hebben dan ook een concrete uitvoeringsagenda opgesteld, waarin alle belangrijke vraagstukken hun plaats hebben gekregen: duurzaamheid, ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur en economische groei.

- a) Concretisering van de REVS 2009 door het vaststellen van een *ontwikkelingsstrategie* gericht op prioritering, fasering, omvang en kleuring van de REVS-locaties. Centraal hierin staan de instrumenten die de ontwikkelingsrichting ondersteunen, waaronder de monitor 'nieuwe stijl' en product/markt combinaties. De ontwikkelingsstrategie wordt nog in 2009 opgesteld.
- b) Actieve sturing op gevarieerde en innovatieve vestigingsmilieus middels een *systeem van jaarlijkse evaluatie en bijstelling*: een combinatie van Monitor, Plabeka, kleuring locaties (en portfolioanalyse) en een evaluatie van toetsing op Schipholbinding. Voorgesteld wordt dit te doen in de vorm van jaarlijkse minicongressen van het Bestuursforum, waarvan het eerste zal plaatsvinden in 2009.
- c) Verdere verdieping van het inzicht in de werking van sterke en kansrijke *economische clusters* en de vertaling naar de ruimtelijk economische randvoorwaarden en ruimteaanbod.
- d) *Bereikbaarheid* van de regio versterken door:
 - het uitwerken van de standpunten van de partijen in het Bestuursforum inzake de voorkeur voor de aanvullende railverbinding tussen Zuidas – Schiphol-Hoofddorp ten noorden van de A4, ten behoeve van een gezamenlijke inbreng in de SAAL-studie eind maart 2009;

- het verkennen van de ontwikkelingskansen die ontstaan door het doortrekken en medegebruik Zuidtangent en OLV via Schiphol-Oost en Rijk/Oude Meer;
 - Inzetten op realisatie van de parallelstructuur A4.
- e) Versterken *logistiek Seaport, Mainport en Greenport* mede door het agenderen van de huidige reservering van de Weststrandrail tussen haven en luchthaven.
 - f) Ruimte voor de toekomst door de reservering *2e Terminal* te handhaven en nadere uitwerking van de driehoek A5-A5-A9 ten behoeve van de streekplanuitwerking van de provincie.
 - g) Verkenning van de kansen in de *Amsterdam airport corridor* vanuit het thema 'vervlechting': gewenste koppeling tussen luchthaven, *airport corridor* en de omliggende gebieden, het bieden van gemengde stedelijke milieus en betere tangentiële aansluiting op Amsterdam West, Amstelveen en Hoofddorp.
 - h) Uitwerking en versterking (metropolitane) *groenstructuren* Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer, Ecologische hoofdstructuur en Groen Carré in samenhang met de streekplanuitwerking en de uitwerking van de structuurvisie Amsterdam.
 - i) Doorvertaling van de REVS 2009 in het dit jaar op te stellen *Gebiedsdocument Verstedelijking*, in het kader van de Meerjarenplanning Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) door het Rijk.

Kenmerkend voor veel projecten op regionaal niveau is de onduidelijkheid over wie verantwoordelijk is voor voortgang en uitvoering. Om goede voortgang te boeken, zijn per actiepoint boegbeelden nodig. Deze boegbeelden zijn bestuurders die zich verantwoordelijk voelen voor onderdelen van de uitvoeringsagenda en zich committeren aan de voortgang ervan. Zo ontstaat de mogelijkheid om elkaar aan te spreken op de uitvoering. Daarom horen ook duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden bij de uitvoeringsagenda. Afspraken tussen bestuurders over verantwoordelijkheid en externe ambassadeurs die de voortgang kunnen overzien en zo nodig bemiddelend kunnen optreden, dragen belangrijk bij aan het feitelijk realiseren van de grote opgaven die volgen uit de hier geschetste Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009.

Bijlagen

Bijlage 1: Visieteam en werkgroepen

Visieteam

Annemieke Eijsackers-Bergsma, Provincie Noord-Holland
Gert Timmerman, Schiphol Real Estate
Joel van der Beek, Provincie Noord-Holland
Johan Karst, Gemeente Amsterdam
Joost van Faassen, Gemeente Haarlemmermeer
Mark Lammertink, Gemeente Haarlemmermeer
Matthie Vermeulen, Gemeente Haarlemmermeer
Maurits Schaafsma, Schiphol
Michel van Wijk, SADC
Michiel Weijs, Gemeente Amsterdam
Paul Jansen, SADC

Organisatie Ateliers

Frouwien Oudkerk, Gemeente Haarlemmermeer
Johan Karst, Gemeente Amsterdam
Michel van Wijk, SADC

Portfolio analyse

Ad Wagemakers, Gemeente Amsterdam
Gert Timmerman, Schiphol Real Estate
Hans Vonk, Provincie Noord-Holland
Mark Lammertink, Gemeente Haarlemmermeer
Michel van Wijk, SADC
Wim Kranenburg, Schiphol Real Estate

Procesmanagement

Folkert Meijer, Twynstra Gudde
Gregor Heemskerk, Twynstra Gudde
Gerhard Schwarz, Twynstra Gudde

Bijlage 2: Stand van zaken centrale thema's REVS 2001

In de REVS 2001 en de Uitwerking daarvan uit 2002 zijn ambities geformuleerd op een aantal centrale thema's. Hieronder volgt een overzicht op hoofdlijnen van de stand van zaken met betrekking tot in de REVS 2001 geformuleerde ambities. De kadertjes vatten samen waar voortgang is geboekt (+) en waar de ontwikkeling is achtergebleven (-).

Luchtvaart

De in de REVS 2001 voorziene groei van de luchtvaart en de daarmee samenhangende ontwikkeling van het netwerk van bestemmingen is daadwerkelijk opgetreden. Door inzet van grotere en geluidsarmere vliegtuigen, hinderbeperkende maatregelen voor de vliegoperatie alsmede de ingebruikname van de Polderbaan is de hinder niet toegenomen. De verlenging van de planologische reservering na 1 april 2008 voor een eventuele Parallele Kaagbaan is, nadat daarvoor in de regio onvoldoende draagvlak gevonden werd, in het kader van de lopende Lange Termijnverkenning Schiphol door het Rijk zelf ter hand genomen. In de lange termijn verkenningen van de Provincie wordt een toekomstbeeld beschreven waarin door gelijktijdige aanpassing van het banenstelsel en van het baangebruik de hinder sterk wordt gereduceerd. Conform het Alders-advies voor de middellange termijn worden in de Lange Termijnverkenning Schiphol door het Rijk opties onderzocht voor het accommoderen van onderdelen van het luchtverkeer op regionale luchthavens. Een tweede Schipholterminal wordt nog steeds mogelijk geacht, maar op een langere termijn. Voor de eventuele aanleg van een tweede terminal heeft de provincie de planologische reservering gehandhaafd, onder meer in verband met een mogelijk tekort aan opstelplaatsen op de langere termijn.

- + Snelle ontwikkeling netwerk luchtvaart
- + Low cost carriers als toevoeging voor O/D-verkeer aan het netwerk luchtvaart
- + Ingebruikname Polderbaan levert milieuwinst
- +/- Ruimtelijk niet onmogelijk maken van extra landingsbaan

Wegverkeer

Een omvangrijk pakket van investeringen in de weginfrastructuur om de regio Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden is gerealiseerd dan wel in uitvoering of in voorbereiding. Desondanks nemen, zoals in de REVS 2001 al voorzien, de congestieproblemen in de regio toe, sterker dan in concurrerende metropoolregio's. Dit vormt een directe bedreiging voor de concurrentiepositie. De verbreding van de A4 bij Leiderdorp is ernstig vertraagd door vernietiging van het Tracébesluit naar aanleiding van ingebrachte milieubezwaren. Met betrekking tot de gewenste ontvlechting van het regionale en het nationale wegverkeer zijn geen substantiële vorderingen te melden.

- + Verlengen en verleggen N201(+)
- Verbreden A4 Den Haag-Nieuw Vennep
- + Oplossing A6/A9
- + A5 in gebruik genomen, Westrandweg in realisatiefase, 2^e Coentunnel aanbesteed
- + Verbreding A2
- + Overeenkomst omlegging A9-Badhoevedorp
- Ontvlechten van het regionale en nationale wegverkeer

Openbaar vervoer

Het metropolitane railsysteem 'Rondje Randstad' zoals gewenst in de REVS 2001 is in de daarna volgende jaren onderzocht, maar voor dit concept is onvoldoende draagvlak gebleken bij het Rijk. Wanneer de NS het beoogde 'metrosysteem' (elke 10 minuten een trein) op de verbindingen tussen de grote steden in de Randstad invoert, wordt het op bestaand spoor alsnog min of meer gerealiseerd. Door realisatie van de Hemboog en de Utrechtboog is de functie van Amsterdam-WTC als belangrijk knooppunt in het railnet versterkt. De ingebruikname van de HST-Zuid zal deze knooppuntfunctie alsook die van Schiphol verder versterken. Zoals bekend loopt de aanleg van de Noord-Zuidlijn vertraging op. De eventuele doortrekking van deze lijn van Amsterdam-WTC naar Schiphol en Hoofddorp vormt momenteel onderwerp van studie in de verkenning OV Schiphol-Almere-Lelystad (OV SAAL).

Op regionaal niveau ondersteunt het nog vooral radiaal opgezette regionale OV-systeem de ontwikkeling van de metropoolregio als policentrische netwerkstad nog

onvoldoende. Het succes van de Zuidtangent onderstreept de behoefte aan meer tangentiële verbindingen, die de diverse centra van de netwerkstad met elkaar verbinden. De recent uitgebrachte OV-visie van de Stadsregio Amsterdam voorziet in de verdere uitbouw van het netwerk met tangentiële verbindingen. Eventuele vertraming van de Zuidtangent wordt daarin niet voor 2025 voorzien. De Westrandrailverbinding is als idee in de achterliggende jaren niet verder gebracht.

Bovenregionaal/nationaal OV

- /+ Rondje Randstad
- + Hemboog en Utrechtboog NS
- +/- Metro Hoofddorp-Amsterdam
- + OV SAAL, capaciteit infrastructuur uitbreiden en bestaand spoor beter benutten

Regionaal OV

- + Gebruik Zuidtangent meer dan verwacht
- Vertraming en verlenging van de Zuidtangent en verbinding met de Bollenstreek
- +/- Noordzuidlijn in aanlegfase, doortrekken nog niet aan de orde
- Spoor langs A5 i.r.t. 2e terminal Schiphol

Goederenvervoer

De ontwikkeling van HST Cargo is in het Masterplan ACT opgenomen. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van een ongestoorde logistieke verbinding voor vrachtverkeer tussen ACT en Schiphol. Het project A4 Schiphol-Burgerveen (Parallelstructuur A4) maakt (tijdelijk) geen onderdeel meer uit van het programma Randstad Urgent. Uiterlijk in 2010 wordt een planstudie gestart als er zicht bestaat op financiering. Het project kan dan opnieuw in het programma Randstad Urgent worden opgenomen.

Overigens blijft de aan- en afvoer van goederen zowel via rail als over de weg vanuit de Schipholregio naar het Zuidoosten problematisch.

- + Van luchtvracht naar railvracht: HST Cargo
- + Ongestoorde Logistieke Verbinding
- +/- Parallelstructuur A4 (deels door N201+)

Werklocaties

De bedrijvigheid in de Schipholregio heeft zich vooral op de assen van de 'Y' sterk ontwikkeld. Dankzij samenwerking en afspraken tussen het Platform Bedrijven- en Kantoorlocaties¹⁵⁾ en het Bestuursforum is door temporisering een dreigend overaanbod van met name kantorenlocaties in de metropoolregio voorkomen. De Zuidas en Schiphol-Centrum hebben zich succesvol ontwikkeld tot internationaal topmilieu. De beoogde differentiatie in vestigingsmilieus is onvoldoende van de grond gekomen. Het beleid om ten oosten van de ringvaart locaties toe te wijzen aan veilinggebonden bedrijvigheid is succesvol.

- + Instalingsmodel werkmilieu
- + Temporisering ontwikkeling locaties (Plabeka)
- + Ontwikkeling internationaal topmilieu(s)
- Differentiatie van vestigingsmilieus
- + Ten oosten van de ringvaart veilinggebonden

Woonlocaties

De dagelijkse pendel van werkers in de Schipholregio is toegenomen en deze zal ook in de komende jaren naar verwachting nog verder toenemen. Dit is mede het gevolg van een tekort aan woonruimte in de regio. Met name in het segment van de hoogwaardige woonmilieus alsook in het segment van de betaalbare woonmilieus doen zich in de regio tekorten voor. Dat geldt eveneens voor het segment van tijdelijke woonmilieus.

- + Uitstralingsmodel voor wonen
- Differentiatie van woonmilieus

¹⁵⁾ Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), 2006.

Groen en water

'Groene' projecten hebben in de afgelopen jaren onvoldoende prioriteit gekregen. De aandacht voor waterberging is de laatste jaren sterk toegenomen.

- Water-, groen- en recreatieprojecten als Park 21e eeuw en Groene Carré
- + Plannen voor waterberging

Sturing

De REVS 2001 heeft als gemeenschappelijk kader goed gefunctioneerd. Doorwerking in streek- en bestemmingsplannen heeft daadwerkelijk plaats gevonden. De strategie van strategische reservering van werklocaties is succesvol geweest. De dynamiek langs de as A4-A10 is tussen Schiphol en Zuidas groter geweest dan de dynamiek ten zuiden van Schiphol. De ontwikkeling van met name ACT kan hier voor een betere balans gaan zorgen.

- + Gemeenschappelijk kader voor handelen
- + Vastleggen en doorwerken REVS 2001 in streek/structuurplannen
- +/- Verschil in dynamiek tussen de corridors

Bijlage 3: Duurzaamheidsthema's in Amsterdam

Connecting Trade Beyond Logistics

Uitgangspunten duurzaamheid in Masterplan ACT¹⁶

Groen en Water

Water en natuur maken ACT onderscheidend en voegen recreatie- en belevingswaarde toe voor de generaties nu en in de toekomst. Deze opgave wordt momenteel uitgewerkt in een waternvisie. Belangrijke ontwerpuitgangspunten zijn:

- de kaders gesteld in het Nationaal Bestuursakkoord Water (kwantiteit) en de Kaderrichtlijn Water (kwaliteit);
- creëer schoon, helder en ecologisch gezond water (verbeter waterkwaliteit);
- creëer inheemse biodiversiteit (nat en droog) en sluit aan op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) (verbeter natuurwaarde);
- uitgekiend watersysteem ('machine' met nadruk op vasthouden, reinigen en bergen);
- waterparagraaf;
- norm bestuursakkoord water (waterneutraal);
- oppervlakte water is publiek toegankelijk;
- borging hoofddraggers Geniepark, A4-zone West, polderlinten;
- inrichting/ beheer.

Afvalmanagement

De bedrijven in het gebied zetten gezamenlijk een kringloopsysteem op dat de voorkomende fracties in het gebied als papier, glas, hout, plastic, textiel en grof afval upcycled. Een bedrijfseconomisch rendabel systeem is alleen mogelijk met de commitment van bedrijven om in hun bedrijfsvoering alleen specifieke grondstoffen en materialen te gebruiken die een rol kunnen spelen in het kringloopsysteem. Een samen met de deelnemende overheden op te zetten stimuleringsprogramma en kennisnetwerk moet bedrijven aanzetten om te kijken naar de mogelijkheden voor elk individueel bedrijfsproces en de productcycli. Voor een individueel bedrijf is het zeker geen makkelijke keuze, het vereist gespecialiseerde product-, materialen- en

toxicologische kennis en de bereidheid de bedrijfsvoering aan te passen, met een zeker risico aan tijd- en geldinvestering vooraf. Vanuit het op te zetten kennisnetwerk met de deelnemende partijen zal dit nader worden uitwerkt. Uitgangspunten op het gebied van bedrijfsafval zijn:

- scheiden van afval in de fracties papier, glas, hout, plastic, textiel;
- afval als energieopwekking;
- verminder afval door retoursystemen (bijvoorbeeld pallets).

Mobiliteitsmanagement

Met de emissie van SO₂, NO₂, CO₂, lood, benzeen en fijn stof, afkomstig van verkeer en industriële activiteiten, staat de luchtkwaliteitsnorm in de gebieden behorende tot ACT sterk onder druk. Om te voorkomen dat de situatie nog verder verslechtert, wordt de lat voor ACT hoog gelegd. Aansluitend op de gemeentelijke leefbaarheidskaders wordt gestreefd naar een klimaat- en uitstootneutrale ontwikkeling. Om aan deze eisen te voldoen wordt gedacht aan een breed pakket aan innovatieve maatregelen op het gebied van bereikbaarheid welke tijdens de ontwikkeling verder uitgewerkt worden.

Duurzame vervoersystemen:

- aardgas-, elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen in het gebied;
- voertuigen met roetfilters;
- auto's op perslucht (Franse uitvinding);
- onbestuurde automatische vrachtkranssystemen;
- vrachtwagens die in laadruimte fijnstof afvangen die daarna kan worden afgewassen (Duitse uitvinding);
- creëren van voordelen voor bedrijven bij schone technologie (bijvoorbeeld verruimde venstertijden (*slots*) voor schone voertuigen);
- centrale voor opslag van goederen (zoals met het Truckterminalconcept is beoogd);
- IT-toepassingen ten behoeve van *just in time* management voor intern transport;
- koelsystemen op basis van accuoplading tijdens het rijden of centrale koelunits waar koelte getankt kan worden (Nederlandse innovaties).

¹⁶ Masterplan ACT, SADC, juni 2008

Slim vervoersmanagement:

- Bedrijven maken afspraken over vervoer;
- Aanleg van fietsenstallingen en fietspaden;
- connectie van bedrijven met de OLV;
- *Hub and spoke*-systemen voor het OV (pendelbussen van centraal punt naar aftakkingen) en transport (Truckterminal);
- strenge parkeernormen.

Milieuzones:

- geografisch gebied waarbij eisen worden gesteld aan voertuigen qua uitstoot;
- vastleggen van aantal verkeersbewegingen per terrein.

Energie-infrastructuur

Bij conventionele energieopwekking komt afval vrij (onder andere CO₂). ACT wil dé innovatieplek zijn voor technieken die dat ongedaan maken. In het ontwerp wordt uitgegaan van duurzame energieopwekking waarbij de CO₂ tot een minimum beperkt wordt (bijvoorbeeld door middel van planten en bomen in het gebied of in kassen). Technologische innovaties op het gebied van energie zijn veelbelovend. De uitdaging voor ACT is de markt én het kennisnetwerk maximaal te mobiliseren en faciliteren. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- CO₂-neutraal (compensatie buiten gebied is mogelijk, exclusief mobiliteit);
- *state of the art* duurzame energievoorziening;
- duurzame opwekking van energie binnen gebied;
- CO₂-opname door planten en bomen in het gebied of in kassen;
- gebouwen die energie produceren door de toepassing van zonnecollectoren;
- besparing energiegebruik.

Stedenbouw

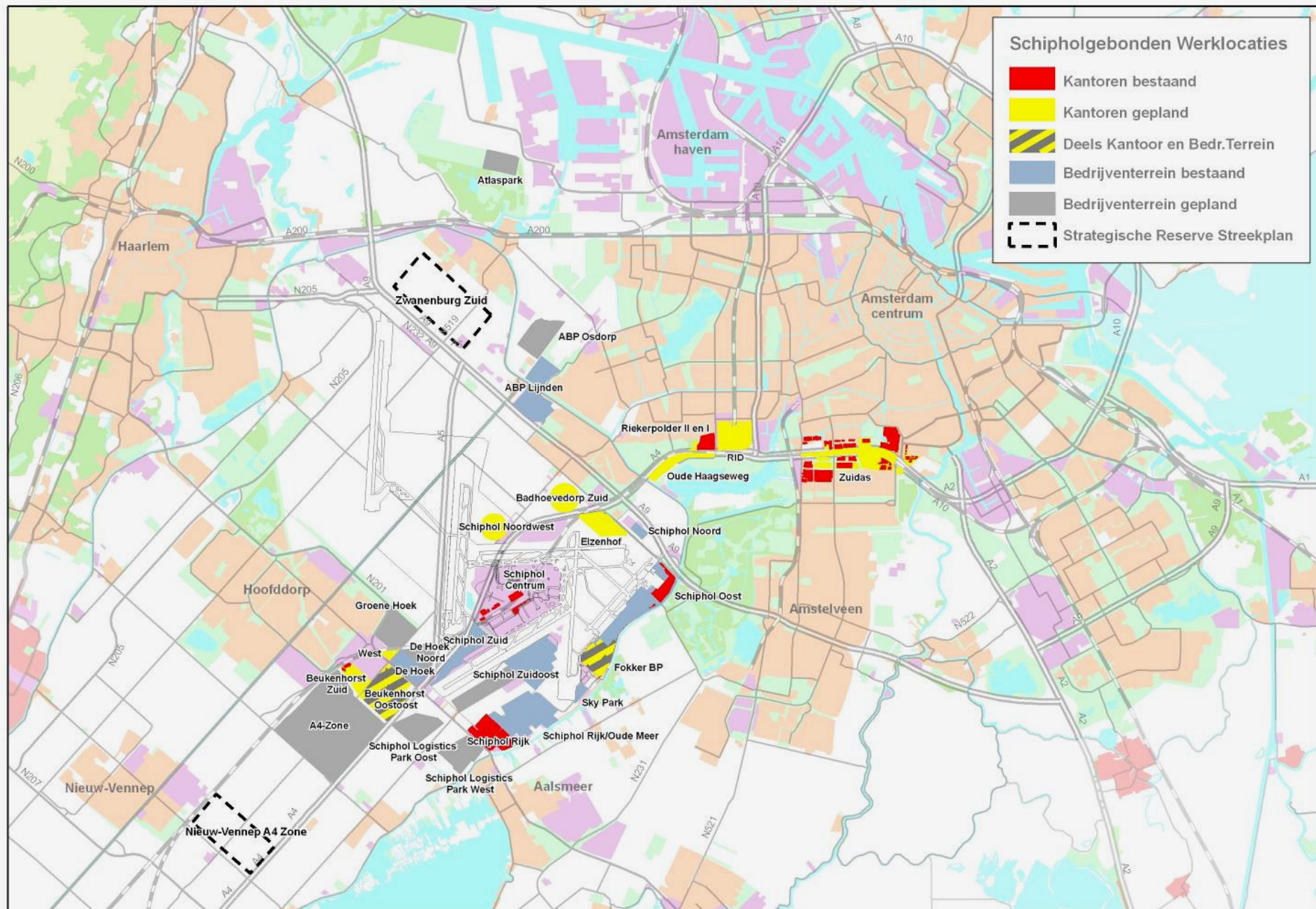
De ontwerpgave is om gebouwen te ontwerpen in ACT die niet alleen goed zijn voor de natuur maar die de natuur zelfs imiteren. Door zuurstof te produceren en water te zuiveren, en door

de toepassing van groene daken passen gebouwen beter in hun omgeving. Deze baanbrekende en innovatieve doelstellingen vragen om een nieuwe benadering bij ontwerpende en bouwende partijen in het gebied. Dit leidt tot de volgende ontwerputgangspunten:

- afstemming fysieke kenmerken bedrijfsomgeving, milieu- en sociale kenmerken worden in samenhang ontwikkeld;
- bouw klimaatbestendig;
- stapel waar mogelijk functies;
- geclusterde voorzieningen;
- meertijdig en gezamenlijk ruimtegebruik;
- benutten van dakoppervlakken (parkeren, waterberging, energiewinning, luchtzuivering);
- intensief en meervoudig ruimtegebruik (meerlaags bouwen, functiemenging);
- 60% van plangebied als uitgeefbaar terrein;
- mogelijkheid tot kwalitatief parkmanagement.

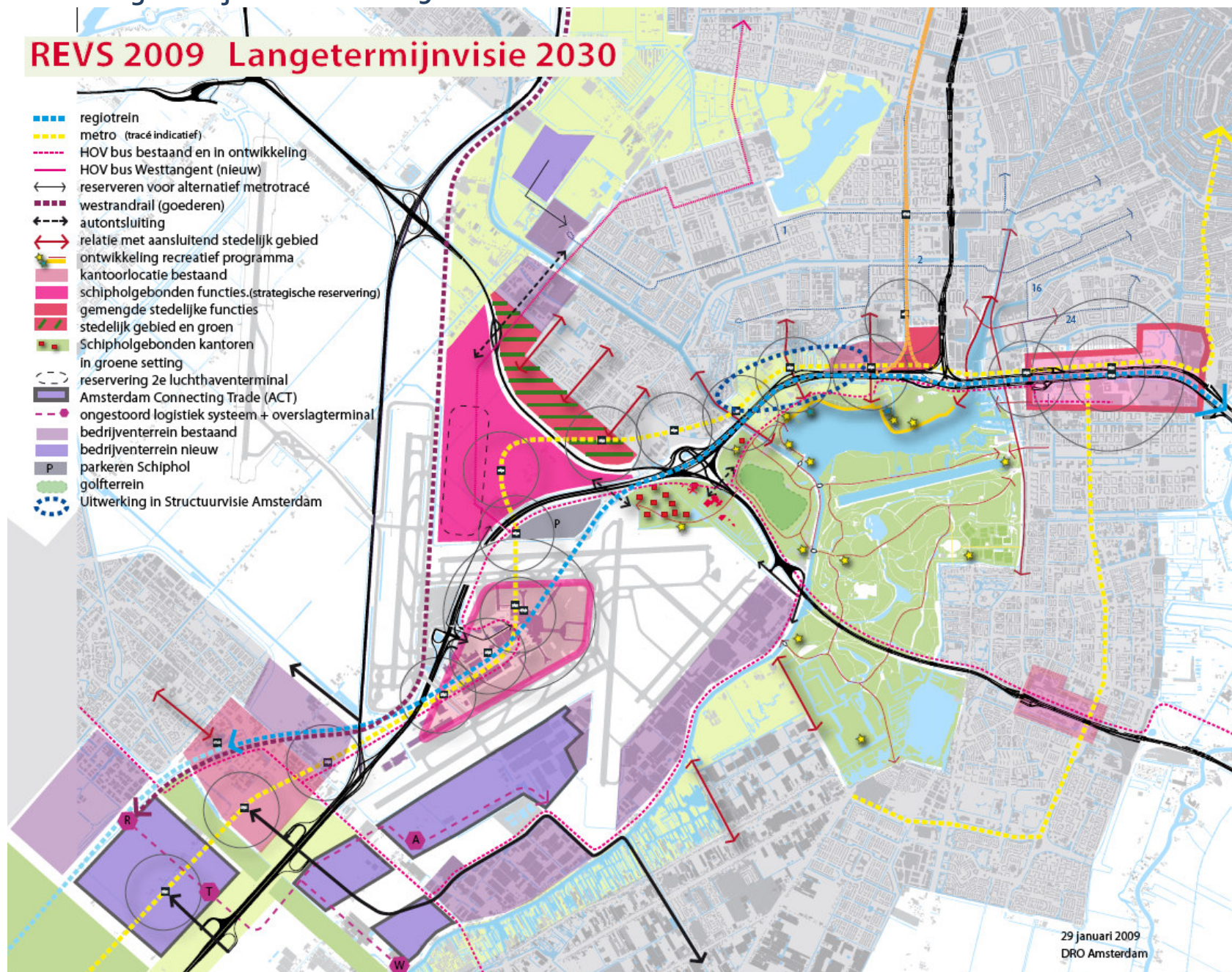
Kaartbijlagen

Kaart Schipholgebonden Werklocaties



Kaart langetermijnvisie REVS 2009

REVS 2009 Langetermijnvisie 2030



Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030

Bestuursforum Schiphol

Februari 2009

Bestuursforum Schiphol

*Provincie Noord-Holland
Gemeente Amsterdam
Gemeente Haarlemmermeer*

*In samenwerking met:
Schiphol Group
Schiphol Area Development Company*

