

MEER DAN GENOEG

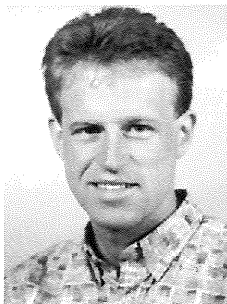
Werkgelegenheid is een goed argument vóór de groei van Schiphol. Toch kan ook anders tegen zo'n positief werkgelegenheidseffect worden aangekeken. Wat te denken van fricties op de arbeidsmarkt en toenemende ruimteclaims voor economische bedrijvigheid.

De gemeente Haarlemmermeer heeft het geluk een grote luchthaven binnen haar grenzen te hebben. De gemeente kan profiteren als Schiphol de ruimte krijgt om uit te groeien tot een mainport. Een toename van het aantal vliegbewegingen is rechtstreeks te vertalen in nieuwe arbeidsplaatsen in de regio. Nu is dat voor Haarlemmermeer van minder belang dan voor Nederland, maar dat even terzijde.

Een toename van de werkgelegenheid komt altijd van pas in de discussie mainport en milieu. Naast de milieu-effecten komen dan de economische effecten te staan, wat moet leiden tot een eerlijke besluitvorming over de toekomst van Schiphol.

Het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) voert verschillende scenario's op. Het hoog economisch groeimodel in het PASO komt uit op een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen op Schiphol en in de regio. Een laag economisch model komt uit op een toename van de arbeidsplaatsen met een kwart.

Het is onwaarschijnlijk dat er sprake is van een gebrekkige theoretische onderbouwing van de modellen. Wel kunnen vragen worden gesteld over factoren waarvan de werking niet is te voorspellen: kunnen Haarlemmermeer en de regio een verdubbeling van



drs. Joep Barten

Beleidsmedewerker gemeente Haarlemmermeer

het aantal arbeidplaatsen wel aan?

Voor Haarlemmermeer zit het probleem in de beschikbare ruimte. Daarmee wordt bedoeld grond voor de luchthaven, bedrijfstreinen, woningbouw, recreatie en infrastructuur. Zijn de diverse belangen in een relatief klein gebied nog wel af te stemmen? Een keuze voor enkel economische belangen zou het makkelijk maken. Woningbouw en recreatie wordt dan uitgesloten, want een forensenstroom over vijftig kilometer is te prefereren boven een twijfelachtig woonklimaat naast de luchthaven. Die afstand stelt toch werkelijk niets voor in een Euroregio als de Randstad!

Op het vlak van arbeidsplaatsen is Haarlemmermeer, met een zeer laag werkloosheidspercentage, vooral gebaat bij een verbetering van de kwaliteit van de werkgelegenheid. Zo lang Schiphol blijft groeien maakt

het het gevestigde bedrijfsleven niet uit op welke omvang Schiphol in 2015 uitkomt.

In de regio Amsterdam kan een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen op lange termijn een krapte op de arbeidsmarkt veroorzaken. Het is niet te verwachten dat het arbeidspotentieel van buiten de regio zich tot deze markt voelt aangetrokken, tenzij er een echt wervend woonmilieu ontstaat.

Echter, de eerste jaren zal die frictie zich nog niet voordoen. De gemiddelde jaarlijkse groei van vier procent van de werkgelegenheid rond Schiphol hoeft alleen maar in verband gebracht te worden met de hoge werkloosheid in Amsterdam. Daar ligt dan ook een belangrijke taak voor het Regionaal Bestuur Arbeidsvoorziening.

Haarlemmermeer heeft nu vooral belang bij voortgang van de huidige marktontwikkelingen. De gevolgen van de werkgelegenheidstoename rond Schiphol, iets boven het landelijk gemiddelde, zijn te overzien. Het biedt meer houvast dan de mainport-strategie. Die strategie betekent grote ruimteclaims die andere bestemmingen zullen uitsluiten. En aangezien een mainport nooit met exacte cijfers is aan te duiden, zitten er voor de gemeente Haarlemmermeer grote risico's aan vast: welke ruimtereserveringen moeten worden gemaakt en welke bestemmingen kunnen worden vastgelegd?

Het lijkt erop dat juichen om een toename van arbeidplaatsen niet meer hoeft. Voorlopig is een werkgelegenheidsgroei van zes procent op Schiphol en vijf procent in de Haarlemmermeer meer dan genoeg voor de kwalificatie mainport.

THEMANUMMER STEDELIJKE VERNIEUWING

Vandaag de dag is het stedelijk beleid sterk gericht op de revitalisering van in ontwikkeling achtergebleven stadsgebieden. Door de sterke punten van de stedelijke economie uit te buiten worden nieuwe toplocaties gecreëerd: waterfronten, stadsranden, stationslocaties etcetera. Daarbij zijn een marktgerichte benadering, publiek-private samenwerking en citymarketing sleutelbegrippen. Het succes van stedelijke vernieuwingsprojecten varieert echter: sommige projecten slagen, andere vallen stil. Welke projecten zijn geslaagd, en welke minder of niet? Hoe zit het met de stedenbouwkundige kwaliteit van stedelijke vernieuwingsprojecten? En hoe verloopt de financiering: waar liggen volgens de marktpartijen (banken, beleggers en projectontwikkelaars) de knelpunten?

In het themadeel van het komend nummer van AGORA zullen deze en andere ontwikkelingen op het gebied van de stedelijke vernieuwing aan bod komen. Voor advertenties in dit nummer kunt u contact opnemen met AGORA, tel. 020-6260817.