

**EMBARGO TOT 27 OKTOBER, 20.30 UUR  
ALLEEN HET GESPROKEN WOORD GELDT**

**Speech Staatssecretaris van Economische Zaken,  
Mw. ir. C.E.G. van Gennip MBA,  
Schipholdiner,  
Amsterdam/ Sheraton Hotel (Schiphol),  
27 oktober 2003.**

Voorzitter, dames en heren,

Hartelijk dank voor uw uitnodiging hier te spreken. Het is een extra genoegen om dat te doen voor een zaal die vol zit met hoofdrolspelers in deze economische regio. Een economische regio die van cruciaal belang is voor onze Nederlandse economie.

De heer Zwart zei het al: Schiphol is in zijn eentje goed voor 57 duizend arbeidsplaatsen. Het levert een toegevoegde waarde van ongeveer 8 miljard euro per jaar. Dat is 2 procent van het Bruto Binnenlands Product. Vergelijkbaar met de toegevoegde waarde van het bankwezen in de regio Amsterdam of de totale economie van Haarlem en IJmond bij elkaar.

Als de indirecte, spin-off-effecten van de luchtvaart worden meegenomen, komt dit percentage nog hoger uit. Zo'n procent of drie.

Het economisch belang van Schiphol voor de Nederlandse economie is overigens nog groter dan deze cijfers aangeven. Schiphol is cruciaal voor het Nederlandse vestigings- en ondernemingsklimaat. Buitenlandse bedrijven noemen Schiphol keer op keer als een van de belangrijkste factoren om zich hier te vestigen.

Dat sluit ook aan bij de resultaten van een enquête die het Commissariaat Buitenlandse Investerings in Nederland onlangs heeft gedaan. Daaruit blijkt dat veel bedrijven de geografische ligging van Nederland en onze infrastructuur in de top 3 hadden staan van belangrijkste redenen om zich hier te vestigen.

En daarmee is Schiphol ook cruciaal voor de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse economie. Schiphol maakt het verschil tussen een middelmatig en een excellent vestigingsklimaat.

Een luchthaven – en deze luchthaven in het bijzonder - trekt veel buitenlandse en Nederlandse bedrijven aan waarvoor internationale bereikbaarheid belangrijk is. Vaak zijn dat innovatieve bedrijven, die waardevolle kennis meebrengen. Dat kan onze Nederlandse kenniseconomie een belangrijke impuls geven. Daarnaast trekken deze bedrijven op hun beurt weer toeleveranciers aan. Redenen te over waarom het kabinet garanties heeft gevraagd voor Schiphol, bij de fusie van KLM en Air France.

Het publieke belang – en dan in dit geval met name het economische belang van Schiphol als één van de motoren waarop onze economie draait – vraagt om een actieve inzet van de overheid. En die verantwoordelijkheid nemen wij.

Zoals ik u zei: Schiphol is dus in meer dan één opzicht belangrijk voor het vestigingsklimaat van Nederland. We moeten er daarom voor zorgen dat Schiphol die aanjagende en aantrekkende functie optimaal kan blijven vervullen.

In dat licht is het zorgwekkend dat internationale bedrijven als vestigingsplaats in Europa steeds minder vaak kiezen voor de Randstad, zoals de heer Cerfontaine mij schreef in zijn position paper ‘Positie Randstad brokkelt af’. Een ontwikkeling die wij ons allen – Schiphol, provincies, de 4 grote steden, de overheid en het bedrijfsleven – moeten aantrekken.

Daarom moeten wij onszelf 4 vragen stellen. Wat zijn de huidige problemen? Waar willen we over tien jaar met elkaar staan? Hoe komen we daar? En wie draagt welke verantwoordelijkheid? Want alleen met inzet van en samenwerking tussen alle betrokken partijen, kunnen wij die Randstad – en dus Schiphol – weer versterkt op de kaart zetten.

#### 1. [Wat zijn de problemen?]

Eerst een analyse van de problemen van de Randstad. De Randstad, met name de Noordvleugel daarvan, heeft een goede uitgangspositie. Maar zoals bekend, ik weet dat nog goed uit mijn vorige baan bij de AFM: prestaties uit het verleden bieden geen garanties voor de toekomst.

In vergelijking met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa worstelt het investeringsklimaat van de Randstad met:

- een slechte interne bereikbaarheid. Daartegenover staat wel een goede externe bereikbaarheid via lucht en water;
- een beperkt aanbod van bedrijventerreinen op korte termijn; we zijn geen echte internationale toplocatie;
- een beperkt woningaanbod in zowel groene topmilieus als in het goedkope starterssegment;
- een relatief laag aandeel van technisch geschoold personeel; en
- een stelsel van onderwijs en gezondheidszorg dat op een aantal punten tekortschiet.

Bovendien blijken de internationale concurrenten – jawel, juist ook bij bedrijfsbeslissingen woedt een keiharde internationale concurrentiestrijd – vaak beter en coherenter georganiseerd.

Onze Randstad presenteert zich in het buitenland nog te vaak als een groep spelers, die elkaar beconcurreren. In plaats van dat ze gezamenlijk aan de slag gaan met Londen, Parijs of München. We dreigen de aansluiting met de kopgroep van Europese regio's erdoor te verliezen.

Meneer Zwart, ik ben het helemaal met u eens: er is geen tijd te verliezen. Om te voorkomen dat de positie van de Randstad verder verslechtert, moeten we de trend keren en de achterstand inlopen. Maar daarvoor is het nodig dat wij – de partijen hier aanwezig – het eens worden over waar we naar toe willen. Waar we over tien jaar willen staan. Dat is de tweede vraag. Ik geef u graag alvast mijn persoonlijke visie daarop.

2 [Mijn visie: waar willen we over tien jaar staan met elkaar?]

Dames en heren,

Eerst wat we niet willen worden?

- een heel groot Volendam, waar het leuk toeven is voor toeristen. Begrijpt u mij niet verkeerd: dit doet niets af aan het belang van de toeristische sector. Maar ik wil in 2013 geen Nederland dat louter nog interessant is voor toeristische uitjes. En waar hoofdkantoren, industriële bedrijvigheid, universiteiten en dienstverlening op één hand te tellen zijn.
- een Bangkok, waar het verkeer bijna de hele dag vaststaat;

- ik zie in 2013 evenmin oude haven- en industriegebieden in Engeland en België voor mij. Waar niet tijdig de economische structuur is meeveranderd; of
- een Jutland, waar geen vernieuwende economische activiteiten van de grond zijn gekomen.
- Of een Los Angeles, waar het onveilig is en wijken beschermd moeten worden.

Neen, ik wil na Londen en Parijs het economische hart van Europa worden. Daarvoor moeten we die potenties gaan benutten, waarop we hebben bewezen de wereldtop te kunnen bereiken. En die potenties die niemand anders heeft: wij zijn de gateway to Europe. Een belangrijke keuze, die broodnodig is om het groeivermogen van de Nederlandse economie te herstellen.

En daarin moeten we kiezen voor onze twee mainports. Het onderscheidende verschil tussen de Randstad en andere Noordwest-Europese agglomeraties is onze geografische en logistieke voorsprong. Die twee mainports moeten wij als Nederland internationaal concurrerend houden. En de economische effecten daarvan moeten we maximaal benutten.

Dankzij haar twee mainports willen veel buitenlandse bedrijven zich in de Randstad vestigen. Dat moeten we uitbuiten. Voor de Zuidvleugel betekent dit hard werken aan een nieuw economisch elan. Naast het uitbouwen van de haven als mainport, de productiestructuur versterken en het vestigingsklimaat verbeteren.

Voor de Noordvleugel van de Randstad betekent het, het versneld ontwikkelen van haar huidige, goede concurrentiepositie als internationaal centrum voor internationale zakelijke en logistieke dienstverlening.

Dit zijn grote ambities. En daarbij hoort verantwoordelijkheid. Ruimte bieden voor verdere potentiële groei van Schiphol is voor die ontwikkeling een vereiste. Op termijn vergt dit ook een nieuwe luchthavenconfiguratie. Dit alles uiteraard wel binnen wettelijke kaders.

In samenhang met Schiphol in 2013, zie ik op de Zuid-As een internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor zakelijke dienstverlening ontstaan. Nederland ontbeert nu zo'n toplocatie. De Zuid-as heeft de potentie in zich om tot een locatie van



internationale allure uit te groeien.

Daarnaast is de opvang van nieuwe, aan Schiphol gelieerde bedrijvigheid voor mij prioriteit. In de directe omgeving liggen mogelijkheden. Een derde element in de integrale opgave voor de Noordvleugel, vormt de ontwikkeling van Almere als woon- en werklocatie.

Nu stelt de bereikbaarheid van Almere echter grenzen aan de omvang van deze uitbreiding. Met de economische dynamiek van de Noordvleugel, zijn de bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam, met de auto en de Hoge Snelheids Trein, nationale prioriteiten.

Dit zijn mijn keuzen voor de toekomst van de Noordvleugel, met Schiphol als centrale actor. Dit is mijn inzet voor de nota Ruimte.

Een nota, waarin wij als kabinet ook onze verantwoordelijkheid nemen. Een nota, waarin wij keuzen zullen maken én waarin we zullen samenwerken. Deze nota Ruimte wordt door de 4 meest betrokken bewindspersonen samen voorbereid. Mevrouw Dekker, mevrouw Peijs, de heer Veerman en ikzelf. Zodat integrale afstemming en duidelijke keuzen gegarandeerd zijn.

Wij gaan in Den Haag al samen aan de slag. Laten wij – ook in de samenstelling waarin wij hier bijeen zijn - samen aan de slag gaan om Schiphol 2013 te verwezenlijken.

Daarbij hoort de derde vraag: hoe komen wij daar?

3. [Hoe komen we daar?]

Hoe worden wij nu dat economische hart van Europa? Hoe worden wij die dynamische regio, waar buitenlandse bedrijven zich graag vestigen? Hoe worden wij dat centrum van economische activiteit? Ik koppel deze vraag even aan de problemen waar we nu tegen aanlopen.

- De investeringen die nodig zijn om de interne bereikbaarheid te verbeteren, zijn gigantisch hoog. Berekeningen van de regio gaan uit van 13-17 miljard euro, voor infrastructuur in de Noordvleugel, tussen 2010 en 2030. Het Rijk kijkt naar al deze wensen en hakt de komende maanden knopen door. De bereikbaarheid van schiphol is voor mij daarin een heel belangrijke keuzen.
  
- Om van de Zuid-as een internationale toplocatie te maken, zullen de gemeente Amsterdam en het bedrijfsleven de handen ineen moeten slaan.
  
- We hebben een beperkt woningaanbod in groene topmilieus. Door ruimte aan te wijzen voor verstedelijking in Almere of elders in de Noordvleugel komt daar wel ruimte voor.

- We kampen met fors gestegen loonkosten en achtergebleven arbeidsproductiviteit. Dit dwingt het kabinet tot nieuwe maatregelen om de structuur van de economie te versterken, de lonen te matigen en de arbeidsparticipatie te verhogen. Investerings in bereikbaarheid, bedrijventerreinen, woningaanbod, onderwijs en gezondheidszorg, zijn broodnodig om de productiviteit van de Nederlandse economie structureel te versterken.

#### 4. [Wie draagt welke verantwoordelijkheid?]

Wie draagt welke verantwoordelijkheid? Allereerst moeten we het eens worden over het economisch belang van Schiphol en haar belang voor het vestigingsklimaat. Dit is ook duidelijk een publiek belang. Als wij het daarover eens zijn, zijn de consequenties duidelijk. En moet elke partij zijn bijdrage kunnen leveren om de Randstad te positioneren. En de spil die Schiphol daarin is, te faciliteren. Dat moeten we doen in goede samenwerking met elkaar.

Samenwerking tussen ministeries, provincie, gemeenten, het bedrijfsleven in het algemeen en Schiphol in het bijzonder. De rolverdeling die ik voor mij zie, is als volgt.

Ik zal mij, samen met mijn collega's in het kabinet, inzetten voor één rijksvisie, één overheidsvisie. En voor een financiële bundeling van publieke en private geldstromen.

Dit vraagt bestuurlijke coördinatie tussen overheden. Met als motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Op economisch terrein is het bijvoorbeeld primair de taak van gemeenten en provincies om op lokaal en provinciaal niveau te zorgen voor ruimte om te werken en voor een concurrerend regionaal vestigingsklimaat.

Het Rijk zorgt voor een duidelijke visie, heldere randvoorwaarden en gebalanceerde regelgeving. Voor een aantal projecten, zal het Rijk, vanuit haar eigen nationale verantwoordelijkheid pro-actief meedenken en zonodig belemmeringen wegnemen.

Bundeling van financiële middelen, vraagt samenwerking met private partijen. Dit zal de haalbaarheid van de projecten ten goede komen. Dit alles vraagt om een andere bestuurlijke stijl. Van generiek beleid naar maatwerk. Van autonomie naar partnerschap. Van denken in problemen naar het zoeken van oplossingen. Van eendimensionale inzichten naar horizontale samenwerking. Om te komen tot realisatie van kansrijke projecten.

Voorop staat dat we keuzen moeten maken. En dat doet pijn. Althans voor de korte termijn. Op de langere termijn verwacht ik veel van deze keuzen voor de Nederlandse economie.

Bij de keuzen let ik scherp op de borging van publieke, economische belangen. Zoals ik onlangs ook al deed, bij de fusie tussen Air France en KLM.

En Schiphol heeft een duidelijk publiek, economisch belang, als een van de motoren van onze economie en belangrijke spil in het vestigingsklimaat.

Wat betekent het nu concreet? Ik wil dit jaar nog een zogenoemd ‘Oploopje’ organiseren waarvoor ik alle sleutelspelers uit overheid, politiek, bedrijfsleven ga uitnodigen. Doel: een gemeenschappelijke visie ontwikkelen over de toekomst van Schiphol 2013 en een marsroute uitzetten.

Dames en heren,

Ik heb u mijn idee gegeven van de richting waarin ik denk: Schiphol 2013, als bloeiende spil in een aantrekkelijke Randstad. Een Randstad die kan concurreren op Europees niveau om de gunst van de zich te vestigen bedrijven. En die een echte motor is voor onze nationale economie. Dat vergt keuzen en dat vergt moed.

Ik daag u uit uw visie daar tegenover te zetten, onder meer tijdens ons ‘oploopje’. Uiteindelijk levert discussie immers de beste oplossingen. Voorop staat dat wij – het kabinet - het niet alleen kunnen. Ieder heeft zijn eigen rol en verantwoordelijkheden bij de versterking van Schiphol en de lancering van de Randstad in het Europa van 2013.

Dank u wel.