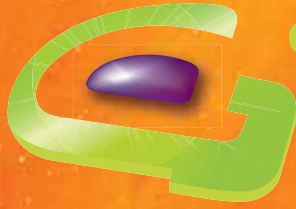


Samenvatting Ruimtelijk-economische visie



GREENPORT *Aalsmeer*

MLT2025

Middellangetermijnvisie 2025



Voorwoord

De afgelopen maanden is door een brede coalitie van overheden, 'de sector' en het bedrijfsleven intensief gewerkt aan de ruimtelijke vertaling van de ambities uit 'Manifest in uitvoering' van Greenport Nederland en de kansen en bedreigingen zoals die in 'Aalsmeer in full color' zijn opgetekend. Concrete oplossingen en de bijbehorende investeringen zijn in kaart gebracht en vormen tezamen deze ruimtelijk-economische visie. Veel overleg met en tussen de afzonderlijke partijen hebben geleid tot een plan dat op de volledige steun van de stuurgroep kan rekenen.

Maar het plan is niet af, de dynamiek in het gebied is groot en de discussie loopt door. Het is namelijk ook een plan met verschillende ambitieniveaus. Het abstracte kaartbeeld is gelijk, en eenvoudig te vertalen naar een streekplankaart. En in beide gevallen wordt voldaan aan de centrale opgave maar de ambities lopen uiteen. En dus gaat de discussie verder.

Kiezen we voor een pragmatische insteek, de weg van de minste weerstand met snel resultaat en gaat iedere partij hierna weer over tot de orde van de dag? Of streven we als sector én regio de hoogst mogelijke ambitie na? Op en top duurzaam, internationaal concurrerend en gericht op imagoverbetering van de hele sector? Dat is breder dan alleen de Greenport Aalsmeer. Gaan we voor die wervende woon-, werk- en leefomgeving met Greenport Aalsmeer als etalage van Nederland, de bloemenwinkel van de wereld? En een sterke regio als suburbaan woon- en werklandschap van de deltametropool? Waarmee de discussie breder moet worden gevoerd, met de aanliggende regio's en provincies én afgestemd op belangrijke ontwikkelingen als bijvoorbeeld Schiphol en de Noordvleugel?

Een andere invalshoek is die van de innovatieve kracht van deze sector. De ontwikkelingen met LED verlichting, de experimenten met 'slapende' bloemen en planten waardoor containervervoer tot de mogelijkheden gaat behoren, een andere manier van veilen waardoor de logistieke druk verdeeld kan worden, De verplaatsing van teelt naar andere landen, enfin tal van ontwikkelingen binnen deze boeiende en bloeiende sector waardoor ruimteclaims en verbindingen er mogelijk toch anders uit komen te zien.

De tijd zal het leren. Al met al vormt dit kaartbeeld een onderlegger voor het nieuwe streekplan, de Structuurvisie, maar het plan is niet af. Sterker, we zijn nog lang niet klaar. Dit plan is slechts één van de ijkpunten in een langlopend proces waarin we samen blijven bouwen aan onze toekomst. De provincie neemt daarin het voortouw. Als regisseur in het bloemrijke decor van de ontwikkelingen rond de Greenport Aalsmeer ligt er een organiserende en initiërende rol voor de provincie. De komende maanden gaan wij verder, ongetwijfeld met pittige discussies en soms met tegenstrijdige belangen. Maar zonder wrijving geen glans...

Jaap Bond



Inleiding

De nota Ruimte maakt reeds gewag van het fenomeen Greenports. In de beleidsbrief van LNV en VROM worden die in onderlinge samenhang gebracht en samengevat als één ruimtelijk-economisch netwerkconcept. Hierin vormen de vijf Greenports de kernen, naast de verschillende satellietgebieden met productielocaties. Het kabinet signaleert vervolgens in de 'Innovatieagenda Flowers & Food (2020)' drie kernopgaven voor de sector:

- sneller innoveren dan de concurrentie
- vasthouden of verwerven van een leidende positie als serviceprovider of regisseur van productstromen en
- behoud van de vooraanstaande positie van de primaire productie in Nederland

Het Greenport-manifest van Greenport Nederland bevat 5 actiepunten:

- kennis en innovatie
- ruimte voor ontwikkeling
- bereikbaarheid
- regelgeving en instrumentarium
- Europese agenda

Doel

Voor de afzonderlijke Greenports wordt gevraagd naar integrale plannen voor de middellange en lange termijn, gekoppeld aan een investeringsagenda om daarmee gezamenlijk de beleidsmakers in Den Haag te kunnen souffleren. Deze ruimtelijk-economische visie MLT2025 is zodoende een basis voor de lobby naar FES-gelden (derde tranche) en andere ontwikkelsubsidies, ondermeer in het kader van het Urgentieprogramma Randstad.

Daarnaast is het plan een bouwsteen voor het nieuwe streekplan, de Structuurvisie, en vormt het een onderlegger voor (inter)gemeentelijke samenwerkingsverbanden, gericht op een integrale aanpak en hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Doel is niet alleen duidelijkheid en samenhang te brengen in autonome ontwikkelingen in de regio en om een beeld van de financiën te krijgen, maar ook om een eensluidende visie van de sector neer te leggen. Een visie die als input kan dienen voor ontwikkelingen die in een bredere context gaande zijn.



Opgave

Diverse onderzoeken en veelvuldig overleg tussen de verschillende stakeholders binnen de Greenport Aalsmeer heeft in juni 2007 geleid tot het document 'Greenport Aalsmeer in full color' (Decisio, 2007). Sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen zijn benoemd en vertaald naar een actieprogramma waarvan de integrale ruimtelijk-economische visie één van de eerste producten vormt. Het ruimtelijk programma (bruto hectares) is in 'Greenport Aalsmeer in full color' als volgt weergegeven:

- 90+25 ha kern en eerste schil
- 230 ha schuif- en uitbreidingsruimte dynamische dagvoorraad
- 415 ha glasreconstructie, verbeteren bedrijfsstructuur sector

Met betere ontplooiingskansen, bereikbaarheid, duurzaamheid, educatie en imagoverbetering als centrale thema's.



Leeswijzer

De centrale opgave is vervat in een ruimtelijk concept. Een landschappelijk raamwerk waarbinnen transformatieruimtes zijn te definiëren. Dit concept legt de centrale opgave vast, al is het plan geen absolute blauwdruk. Het is een planfilosofie, een ruimtelijke strategie waarin moet worden bijgestuurd als marktinvoeden of veranderende omstandigheden tot andere invullingen leiden. Bijvoorbeeld veranderingen in de geluidcontouren van Schiphol, of marktontwikkelingen in de sector zelf. Waarbij iedere bijstelling tot een intensiever gebruik van de ruimte om continue herziening van het bereikbaarheidsvraagstuk vraagt. Daarnaast is de invulling van het plan variabel, wordt er gekozen voor een pragmatische insteek, 'gemiddeld gewoon goed', of gaan we echt voor het hoogst haalbare? In duurzaamheid én ruimtelijke kwaliteit? Gekozen is voor een 'no-regret' benadering; geen dingen doen waar je later spijt van krijgt, zaken die op korte termijn gaan spelen, maar ook een doorkijk naar de langere termijn. Te vertalen naar een aantal vervolgacties en nadere onderzoeksvragen die in de komende periode om een gedegen antwoord vragen.

Duurzaamheid

In de ruimtelijk-economische visie MLT2025 wordt aangesloten bij het idee om in het nieuw te ontwikkelen glastuinbouwgebied Nieuw-Rijsenhout (PrimAviera) en in de te herstructureren Noorderlegmeerpolder duurzaamheid als leidraad voor de inrichting te nemen. Bij duurzaamheid in de glastuinbouw gaat het om verminderen van energiegebruik, verminderen van CO₂-uitstoot, hergebruik van warmte, sluiten van waterkringlopen, innovatief en meervoudig ruimtegebruik en vermindering van lichthinder, naast het verminderen van het gebruik van meststoffen en bestrijdingsmiddelen om de milieubelasting te minimaliseren. Bekende concepten zijn "kas als energiebron" en de "intelligente kas in een intelligente keten".

Uiteraard moet toepassing van het thema duurzaamheid bij deze integrale visie vooral ook breder gezien worden. Verdere ontwikkeling van de Greenport staat in relatie tot ontwikkeling van andere functies in het plangebied, zoals wonen, bedrijvigheid, infrastructuur, et cetera.

Toepassing van het thema duurzaamheid moet ook gelden voor deze functies. Een goed voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van ACT (voorheen Werkstad A4) volgens de principes van 'Cradle to Cradle' (C2C). Zo kunnen ook nieuwe woongebieden, nieuwe logistieke concepten, nieuwe openbaar vervoersystemen op dit principe zijn gebaseerd.

Voor nieuwe woongebieden kan gedacht worden aan toepassing van duurzame materialen in de architectuur, energiehuishouding gekoppeld aan energiesysteem van kassen, enzovoort. Ook beperking van woon-werk verkeer (eisen aan de werkplek van bewoners) of bereikbaarheid van openbaar vervoer zou een voorwaarde voor de ontwikkeling van woonwijken kunnen zijn.

Duurzaamheid als leidraad voor de inrichting van het plangebied Greenport zou een nieuwe impuls voor de kwaliteit van leven en werken kunnen zijn. Een voorbeeldfunctie voor dichtbevolkte gebieden, waar leefbaarheid onder druk staat. Werken (maar vooral denken) volgens genoemd principe van C2C (www.letsradle.nl) is geen eenvoudige opgave. Blauwdrukken bestaan niet; het is steeds een zoektocht naar oplossingen die het beste voor de lokale situatie biedt, afgestemd op de plaatselijke kwaliteit. Kenmerk is dat de oplossing reeds in het ontwerpstadium van een nieuwe ontwikkeling / proces moet worden gevonden. Hier ligt een prachtige opgave voor de sector en de regio.



Landschappelijk raamwerk

Planningsbenadering

De ruimtelijke visie is in eerste instantie gericht op het brengen van samenhang in de betrekkelijk fragmentarische planvorming van de afzonderlijke gemeenten en partijen. Naast het brengen van cohesie in alle ideeën en wensen, is het echter vooral ook zaak een 'format' te geven voor verdere ontwikkelingen tot 2025 en zo mogelijk ook verder. In de ruimtelijke ordening is daartoe het casco-concept ontwikkeld, een beproefd concept waarin hoog en laagdynamische functies worden gescheiden en vastgelegd in een duurzaam raamwerk zodat beide soorten functies zich naast elkaar optimaal kunnen ontwikkelen.

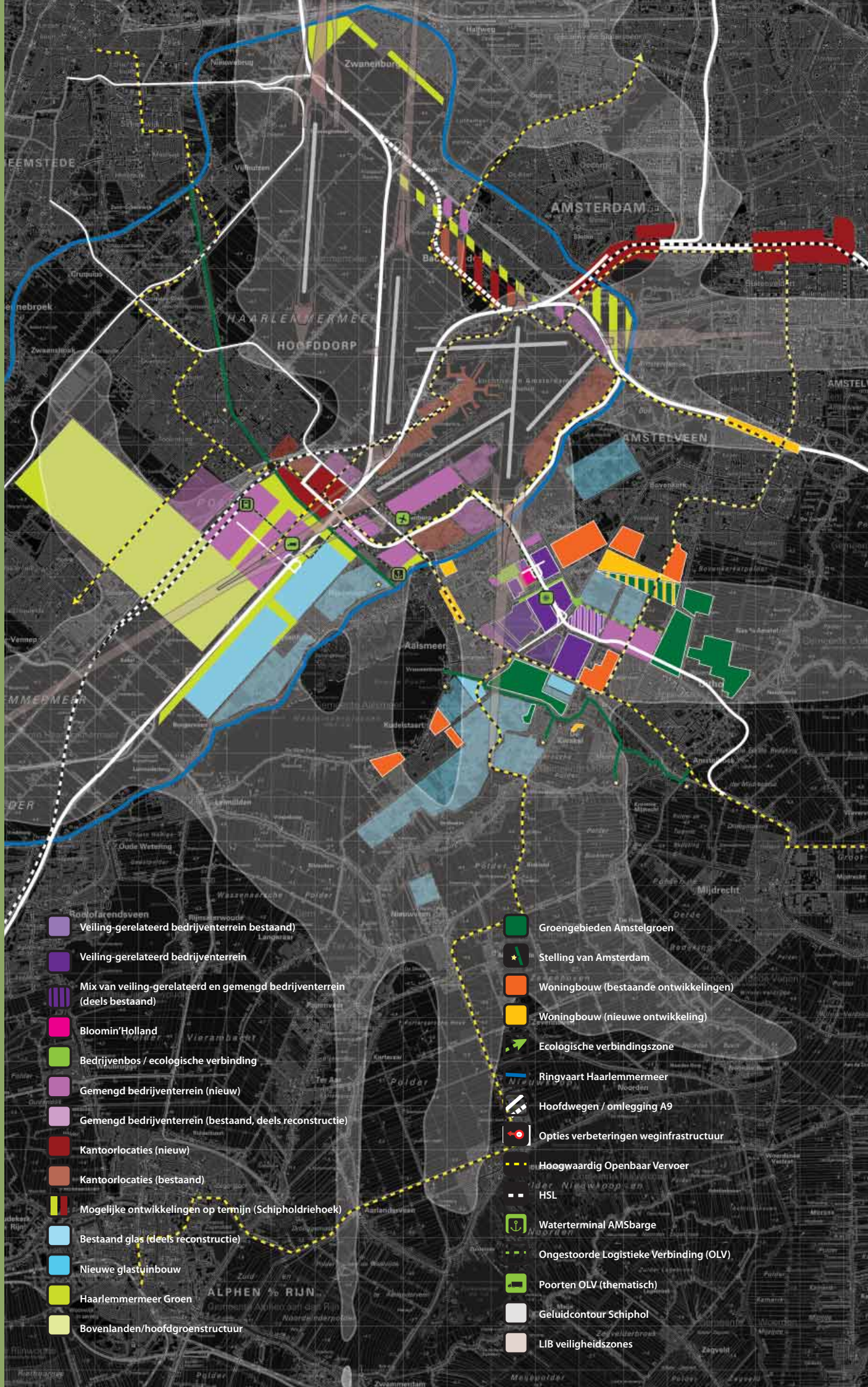
Het casco, of raamwerk, is een landschappelijk kader waarin laagdynamische functies als water, natuur, recreatie en aanwezige cultuurhistorische waarden een plek vinden. Binnen dit in tijd en ruimte stabiele kader liggen de gebruiksruiden. Ruiden die een grote dynamiek kennen en flexibel in de tijd zijn in te richten. Bijvoorbeeld met wonen, werken, glastuinbouw en dergelijke functies die, afhankelijk van de economische omloopsnelheid, regelmatig aan veranderingen onderhevig kunnen zijn en van kleur kunnen verschieten. Binnen deze grondgedachte is het landschappelijk casco vormgegeven dat zowel een groen raamwerk, de transformatiegebieden en het multimodale infrastructurele netwerk omvat.

Transformatiegebieden

Binnen het raamwerk liggen dus zogenaamde gebruiksruiden. Ruiden met een hoge dynamiek, ruiden die regelmatig aan veranderingen onderhevig kunnen zijn aangezien het raamwerk zorg draagt voor een zekere basisstructuur voor laagdynamische functies als natuur, recreatie en cultuurhistorie. In deze gebruiksruiden kan het landschap worden aangepast naar de maatschappelijke behoeften van dat moment. Sommige ontwikkelingen zijn al in een vergevorderd stadium of al aangelegd en vormen voor de planhorizon van deze studie (2025) een vast gegeven. Andere projecten bevinden zich nog in een verkennende fase en kunnen onderling nog worden afgestemd en verfijnd.

Het beeld voor de MLT2025 is dan ook meer dan een optelsom van losse projecten. Het streeft naar samenhang, synergie en meerwaarde door, over gemeentegrenzen en projectafbakening heen, koppelingen te maken en projecten op elkaar af te stemmen. Een insteek gericht op een hogere ruimtelijke kwaliteit, een duurzamere invulling en een logischer landschappelijke opbouw door het ontsnipperen en concentreren van functies.





- Veiling-gerelateerd bedrijventerrein (bestaand)
- Veiling-gerelateerd bedrijventerrein
- Mix van veiling-gerelateerd en gemengd bedrijventerrein (deels bestaand)
- Bloomin' Holland
- Bedrijvenbos / ecologische verbinding
- Gemengd bedrijventerrein (nieuw)
- Gemengd bedrijventerrein (bestaand, deels reconstructie)
- Kantoorlocaties (nieuw)
- Kantoorlocaties (bestaand)
- Mogelijke ontwikkelingen op termijn (Schipholdriehoek)
- Bestaand glas (deels reconstructie)
- Nieuwe glastuinbouw
- Haarlemmermeer Groen
- Bovenlanden/hoofdgroenstructuur

- Groengebieden Amstelgroen
- Stelling van Amsterdam
- Woningbouw (bestaande ontwikkelingen)
- Woningbouw (nieuwe ontwikkeling)
- Ecologische verbindingzone
- Ringvaart Haarlemmermeer
- Hoofdwegen / omlegging A9
- Opties verbeteringen weginfrastructuur
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- HSL
- Waterterminal AMSbarge
- Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV)
- Poorten OLV (thematisch)
- Geluidcontour Schiphol
- LIB veiligheidszones

Invulling van de opgave in MLT2025

De ruimtelijke opgave van de sector is gedefinieerd in 'Greenport Aalsmeer in full color' (Decisio, 2007). Onderlegger voor deze rapportage is het 'Manifest in uitvoering', een uitgave van Greenport(s) Nederland, naast een ruimtebehoefte-onderzoek door Arcadis (2005). Naast deze sectorale behoeften zijn de gemeentelijke volkshuisvesting- c.q. woningbouwopgaven meegenomen en zijn de lopende natuur- en recreatieplannen van Amstelgroen geïntegreerd in het concept.

- **De kern - opgave tot 2025**

De opgave van 90 + 25 hectare (bruto) voor de 'kern' en de zogenaamde 'eerste schil' wordt in de nabijheid van het bestaande veilingcomplex opgelost. Ten noorden en ten zuiden van de nieuwe N201 worden, aansluitend op het Masterplan Green Park Aalsmeer en in een samenhangende structuur, diverse bedrijventerreinen gepositioneerd. Gebaseerd op een logische landschappelijke figuratie (het raamwerk) en een eerste typologische invulling van de afzonderlijke deelgebieden is een samenhangende structuur ontstaan. In dit samenhangende complex van bedrijventerreinen is ten opzichte van de geformuleerde kernopgave een overmaat aan veilinggerelateerde bedrijvigheid beschikbaar. In totaal een bruto-oppervlakte van circa 45 ha.

Voor de nadere invulling van deze overmaat aan veilinggerelateerde terreinen zal een intergemeentelijke afweging moeten worden gemaakt. Enerzijds kan deze overmaat worden gezien als strategische reserve voor de langere termijn, anderzijds kan worden afgewogen om (met name het gebied Amstelveen Zuid) een ruimere typologie toe te kennen.

Naast de oplossing van de kernopgave is nog circa 75 ha (bruto) algemeen bedrijventerrein in het zuiden van Amstelveen voorzien, als de zogenaamde 'verdiengebieden' voor de omlegging van de N201. Bij efficiënt en meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies kan er in principe nog meer ruimte vrijkomen. Bijvoorbeeld voor extra groei van de kern op langere termijn, of in aanvullende typologieën bijvoorbeeld in de tweede schil: kennis en veredeling.

- **Schuiven met glas voor de dynamische dagvoorraad.**

De opgave van 230 ha schuif- en uitbreidingsruimte voor de dynamische dagvoorraad (sierteeltproductiegebieden binnen één uur reistijd van de veiling) is deels opgenomen in lopende projecten als PrimAviera (220 ha).

In de dagelijkse praktijk blijkt echter dat de locatie PrimAviera ook gebruikt wordt als nieuwbouw voor bedrijven van buiten de regio (groenteteelt) en uit het aanliggende Rijsenhout dan voor het actief schuiven en herplaatsen van (sierteelt)tuinders uit het gebied Aalsmeer, Uithoorn en de Noorderlegmeerpolder (bron: Stivas). Daar waar de grootste transformaties zullen plaatsvinden. In deze gebieden zal veel glastuinbouw moeten wijken voor de voorziene uitbreidingen van de Greenport Aalsmeer en de diverse voorgenomen stedelijke ontwikkelingen, met name in de Noorderlegmeerpolder.

Een transformatie op langere termijn naar ander grondgebruik (bijvoorbeeld wonen, werken) is sterk afhankelijk van andere ontwikkelingen op regionale, nationale én mondiale schaal. Deze onzekerheid zal echter niet als remmend worden ervaren aangezien de omloopsnelheid in duurzaam glas door de snelle technologische ontwikkelingen slechts een periode van 15 tot 20 jaar beslaat.

Het netto verlies aan productiegebied (bruto oppervlak met 'aftrek' van niet-sierteeltgebonden bedrijvigheid die zich in oud glas genesteld heeft) zal aan de hand van de reeds verrichte Stivas-analyse bepaald moeten worden. Vervolgens dient dan een herijking van de opgave schuif- en uitbreidingsruimte plaats te vinden. Gesteld kan worden dat de opgave van 230 ha, vermeerderd met de nog nader te bepalen extra opgave die voortkomt uit de transformatiegebieden, niet binnen het plangebied kan worden opgelost. In de Haarlemmermeer rest nog een planologische ruimte van 80 ha maar onduidelijk is of dat voldoende zal zijn, mede gezien de druk vanuit de groente-sector.

Op korte termijn zal afstemming met de omliggende gemeenten en provincies in het kader van Greenport Nederland moeten plaatsvinden om het dreigende tekort aan schuif- en uitbreidingsruimte voor de sierteeltsector rond de Greenport Aalsmeer vanuit een overkoepelende integrale visie te kunnen oplossen.

- **Bestaande glastuinbouw**

In 'Greenport Aalsmeer in full color' is een herstructureringsopgave van 415 ha (bruto) aangegeven. Bestaande en verouderde glasbestanden worden onderzocht en heringericht om een betere agrarische structuur en een positief investeringsklimaat te bewerkstelligen. Rijsenhout is daarvan één van de voorbeelden waar goede resultaten worden geboekt. Voor de Noorderlegmeerpolder is het verouderde glasbestand reeds door Stivas geanalyseerd.

De herstructureringsopgave vanuit 'Greenport Aalsmeer in full color' is 415 ha, waarvan 280 ha in de Noorderlegmeerpolder. Door de stedelijke ontwikkelingen (Woongebied De Scheg in Amstelveen, verdiengebieden N201) blijft er echter maar circa 100 ha over die herontwikkeld kan worden tot modern glasgebied, o.a. als energieproducent voor de aanliggende stedelijke gebieden. Hierdoor gaat 180 ha (bruto) glas verloren voor de sector. Netto is dat minder, wanneer alle thans aanwezige niet sector-gerelateerde bedrijvigheid buiten beschouwing wordt gelaten.

Op basis van de analyse voor de Noorderlegmeerpolder door het Stivas zal het 'netto'-verlies bepaald moeten worden. Die hoeveelheid zal vervolgens als een extra opgave nieuw glas, bovenop de 230 ha schuif- en uitbreidingsruimte voor de dynamische dagvoorraad, benoemd moeten worden. Deze extra opgave is nog niet in het kaartbeeld MLT2025 opgenomen. Oplossingen liggen niet binnen de plangrenzen van deze visie, meer ruimte is zodoende alleen buiten de plangrenzen te vinden. Deze en andere mogelijkheden vragen echter om afstemming met de omliggende regio's, provincies en gemeenten, wat (nog) niet in de processtructuur van de ruimtelijk-economische visie Greenport Aalsmeer is opgenomen.

- **Wonen en werken**

In het kaartbeeld MLT2025 zijn de tot nu toe bekende stedelijke ontwikkelingen en uitbreidingsrichtingen van de gemeenten Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen opgenomen. Het beslaat zowel woongebieden als werkgebieden die niet direct 'veiling-gerelateerd' zijn, maar wel van wezenlijke invloed zijn op het functioneren van het samenhangende stedelijk en landschappelijk gebied rond de Greenport, met name op het infrastructurele netwerk. Naast de woningbouw-ontwikkelingen voor autonome groei wordt zo een bescheiden bijdrage geleverd aan de grote regionale woningbehoefte in de Noordvleugel.

Voor de Haarlemmermeer is het ambitieuze project ACT integraal overgenomen.

- **Groen en water**

Groene ontwikkelingen vallen in principe buiten de centrale opgave die in 'Greenport Aalsmeer in full color' is aangegeven. Naast deze opgave is echter wel het streven naar een duurzaam woon- en werkmilieu aangegeven. Het beeld voor de MLT2025 voorziet daar in, mede vanuit de gekozen landschappelijke insteek, het raamwerk. Naast de aangegeven dwarsverbindingen die binnen de projecten verder ingevuld moeten worden, zijn groene ontwikkelingen in het kader van de IGGV en Amstelgroen in gang gezet. De aankoop van deze gronden loopt inmiddels en de meeste hectaren hebben reeds een plek gevonden.

Boven de Bovenkerkerpolder 'zweeft' naast de al aangegeven 100 ha 'vlak'-groen nog een opgave van 10 ha 'verbindings'-groen die mede in de vorm van agrarische verbreding kan worden ingevuld. In de Thamerpolder is 86 ha extensief groen in de vorm van een polderpark opgenomen in de planvorming. De verschillende projecten worden met elkaar verknoopt waarbij een landschappelijke en ruimtelijke meerwaarde wordt nagestreefd.



Bereikbaarheid

Naast de fysieke opgave, het ruimtelijk programma in vierkante meters, is in 'Greenport Aalsmeer in full color' ook een thematische opgave geformuleerd: het verbeteren van de bereikbaarheid van de omgeving van Greenport Aalsmeer, in al haar facetten. Een absolute noodzaak, wil de sector de oprukkende concurrentie (in nationaal én mondiaal opzicht) het hoofd kunnen bieden. Vooropgesteld wordt dat een verbetering van de weginfrastructuur een absolute randvoorwaarde vormt voor de noodzakelijke verdere ontwikkeling van de Greenport Aalsmeer.



Trends

Procentueel zal het vrachtverkeer per as van en naar de veiling dalen door de inzet op andere modaliteiten. Echter, in absolute zin neemt het verkeer over de weg nog steeds toe. Daarnaast dragen de stedelijke ontwikkelingen in de regio ook bij aan een toenemende verkeersdruk. Gesteld wordt dat de huidige verbeteringen rond de Greenport (o.a. het omleggen van de N201) slechts een tijdelijke oplossing bieden. Inschatting is, dat gezien de op handen zijnde stedelijke ontwikkelingen, rond 2017 het totale infrastructurele netwerk dusdanig onder druk staat dat er wederom grote aanpassingen benodigd zijn om de verkeersdruk van de Greenport en haar directe omgeving af te kunnen wikkelen. De 'houdbaarheidsdatum' van het project N201+ is 2017/2020. Dat dwingt de betrokken bestuurslagen om nu reeds in een brede afstemming na te denken over verdere verbeteringen en noodzakelijke maatregelen.

Blijven die verbeteringen uit dan zal dat een rem op de economische ontwikkeling betekenen. Bereikbaarheid in algemene zin en met name de betrouwbaarheid van het systeem is immers één van de belangrijkste parameters

voor economische groei en dus voor de concurrentiepositie van de regio. Als hieraan in de uitwerking van de MLT2025 geen invulling kan worden gegeven is de kans groot dat de sector andere wegen gaat bewandelen waarbij de Greenport Aalsmeer als sterke economische pijler voor de regio of zelfs voor Nederland verloren kan gaan. Een situatie die uitermate ongewenst wordt geacht.

De MLT2025 voorziet in een verbeterde bereikbaarheid die via verschillende lijnen kan worden aangepakt:

- Ontwikkelen van een sterke OV-structuur
- Multimodale ontwikkelingen als Waterterminal, HSL cargo, Perishable Centre en een OLV-systeem (Ongestoord Logistieke Verbinding)
- Opties voor infrastructurele aanpassingen in het regionale en rijkswegennet.

De daarbij gekozen insteek is ogenschijnlijk eenvoudig: naast het verbeteren van de wegenstructuur zoveel mogelijk vervoersstromen van de weg af halen en zoeken naar alternatieven voor het aan- en afvoeren van versproducten. Om zo het dreigende weginfarct te voorkomen.

OV-netwerk

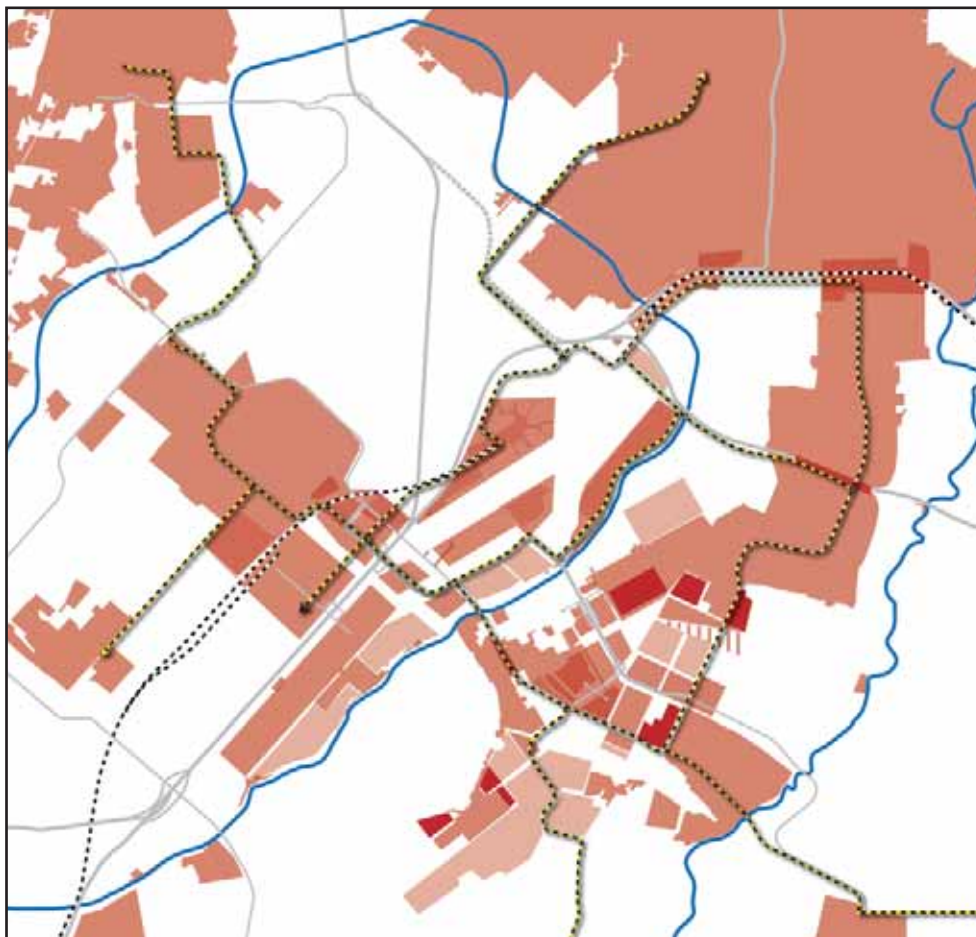
Ingezet wordt op een sterke ontwikkeling van het OV-netwerk. Bestaande HOV-lijnen worden in de visie voor de MLT2025 verder opgewaardeerd. Het samenhangende vervoerssysteem bestaat uit drie elkaar aanvullende lagen.

Basis vormen de (inter)nationale treinverbindingen die de 'backbone' van de noordvleugel vormen, zowel in infrastructurele als in economische zin (Haarlemmermeer-Zuidas-A'dam Zuidoost-Almere). Op het tweede niveau voorziet de MLT2025 in een hoogfrequente HOV-verbinding die verschillende woon- en werkgebieden kortsluit.

In abstracte zin vormt deze tweede laag een dubbele ring: enerzijds de grote ring Greenport-Schiphol-ACT/Hoofddorp-Zuidas-Ondertunneling A9/Amstelveen centrum en daarbinnen de kleine ring Greenport, Schipholrijk, Fokkerweg, centrum Amstelveen.

Gekoppeld aan deze ringstructuur liggen de lange lijnen naar buiten: Schiphol-Schipholdriehoek/Badhoevedorp-Westelijke tuinsteden-Havengebied/Sloterdijk-A'dam-CS-Zuidas en HOV-verbindingen naar Haarlem, Utrecht, Alphen, etc. Deze belangrijke verbindingen vormen een derde laag in het OV-systeem. Vervolgens sluiten (op een vierde, niet nader aangegeven laag) de diverse (boven)lokale verbindingen, hetzij als HOV dan wel via reguliere busdiensten, in een fijnmazig systeem hierop aan.

In de eerder geformuleerde duurzaamheidsambitie zullen verbeteringen als rijden op biobrandstof, aardgas, hybride bussen en dergelijke in de loop der tijd kunnen worden doorgevoerd. Op langere termijn is wellicht sprake van 'vertramming' van (delen van) dit HOV-netwerk. De Zuidtangente is daar reeds op voorbereid.



OV-netwerk

Multimodale ontwikkelingen (ACT, beyond logistics)

'ACT beyond logistics', voorheen Werkstad A4, staat voor Amsterdam Connecting Trade en richt zich op een multimodale ontwikkeling van de bedrijvigheid die van directe invloed op de Greenport Aalsmeer zijn. Met name het multimodale principe, waarbij een ongestoord logistieke verbinding (OLV) tussen ACT en Schiphol ontstaat, én het aanleggen van een HSL-terminal voor goederenvervoer via de hoge snelheidslijn, zijn van groot belang. Aansluiting van de Greenport op dit integrale logistieke systeem maakt (welhaast letterlijk én figuurlijk) de weg vrij naar de groeimarkten die binnen het Europese afzetgebied zijn voorzien: Oost-Europa en het zuiden van Europa (Spanje, Italië). Deze groeimarkt (40-50%) op zo'n 800-1200 kilometer van het handelscentrum Aalsmeer, kan goed worden ontsloten door de aansluitingen op het HSL-net van Berlijn, Parijs, Milaan en Madrid.

- **HSL-cargo**

Een snelle verbinding naar Parijs is binnenkort een feit. Verbindingen naar Berlijn, en via Parijs naar Milaan en Madrid zijn in ontwikkeling. Parijs en Berlijn kunnen zo een voorpost gaan vormen voor de verdere afwikkeling naar de uiteindelijke klant. Distributiecentra worden dan gekoppeld aan een netwerksysteem dat vanuit Greenport Aalsmeer wordt aangestuurd. De digitalisering van de handel speelt daarbij een belangrijke rol. Veel goederen zullen/kunnen op termijn niet meer fysiek de klok in Aalsmeer passeren, wat tot een verlichting van de belasting van het wegennet kan leiden.

De aanleg van een HSL-terminal in ACT is een goede impuls voor een meer duurzame afwikkeling van de goederenstroom vanuit de Greenport.

- **OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding)**

De OLV gaat uit van vrije vrachtbanen tussen ACT en Schiphol waarbij aan- en afvoer door de hele keten wordt geoptimaliseerd. Verwerkingstijden, nu nog een zwakke schakel, zeker als het gaat om versproducten, worden daarbij geminimaliseerd. Het scheiden van verkeerstromen, intern transport via OLV, regionaal verkeer via parallelstroken en nationaal verkeer op de hoofdroutes vormt de basis voor een meer duurzame opzet waarbij, gebruik makend van traditionele middelen, een flinke milieuwinst kan worden behaald. Op termijn kan dit systeem verder worden verduurzaamd (accu, rail, rolbaan). Het spreekt welhaast voor zich dat de Greenport Aalsmeer, voor een groot deel afhankelijk van goede aan- en afvoer van bloemen en planten via Schiphol, op dit systeem moet worden aangesloten, om het dreigende dichtslibben van de nieuwe N201 zover mogelijk in de tijd vooruit te schuiven.

- **Perishable Centre**

De positie van Schiphol ten opzichte van de directe concurrenten staat onder druk. De groei is nog stabiel (ca 2% per jaar) maar beduidend lager dan de concurrenten (7-8%) (bron: masterplan WA4). Veel van de afvoer van producten is naar die concurrentie verschoven. Belangrijkste oorzaken die worden genoemd zijn vertraging in de afhandelingsprocessen, vertraging in de landzijdige verbindingen waardoor de betrouwbaarheid van de doorlooptijden in het geding is, wat tot hogere kosten leidt. Daarnaast zijn, mede door de strengere milieunormering, de vrachttarieven op Schiphol hoger dan die van de concurrenten. Op een betrekkelijk 'laagwaardig' product als bloemen en planten (€ 2 tot € 3 per kilo) werken die hogere tarieven snel door zodat 'de markt' al gauw geneigd is de goedkoopste route te zoeken. Zo worden al veel producten vanuit Aalsmeer per as naar Frankfurt gebracht om vervolgens uitgevlogen te worden. Het verkorten van de afhandelingsprocessen wordt in het plan voor een Perishable Centre op Schiphol aangepakt, waarbij naast een vlotte douane-behandeling het OLV een belangrijke rol speelt. Het Perishable Centre is opgenomen in het MLT2025.

- **Waterterminal**

Onderzoek van TNO heeft laten zien dat de mogelijkheden van containerbinnenvaart tot op heden nog onderschat worden. Concepten als AMSbarge, waarbij het binnenvaartschip zelf is uitgerust met een containerkraan en er geen uitgebreide faciliteiten op de kade benodigd zijn, geven goede mogelijkheden om (met geringe investeringen en bestaande technieken) versproducten in gekoelde containers te kunnen vervoeren. Niet de snelheid maar vooral de betrouwbaarheid van het transport (op de juiste plaats op het juiste tijdstip) speelt daarbij een rol. Daarnaast zorgen de milieuvoordelen (beperken geluidhinder/luchtkwaliteit) voor een positief onderscheid ten opzichte van het traditionele vervoer per as. Het initiatief voor een waterterminal aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer, gekoppeld aan het OLV van ACT, is indicatief overgenomen in het kaartbeeld MLT2025. Nadere studie moet worden verricht naar de meest gereede locatie van de waterterminal.

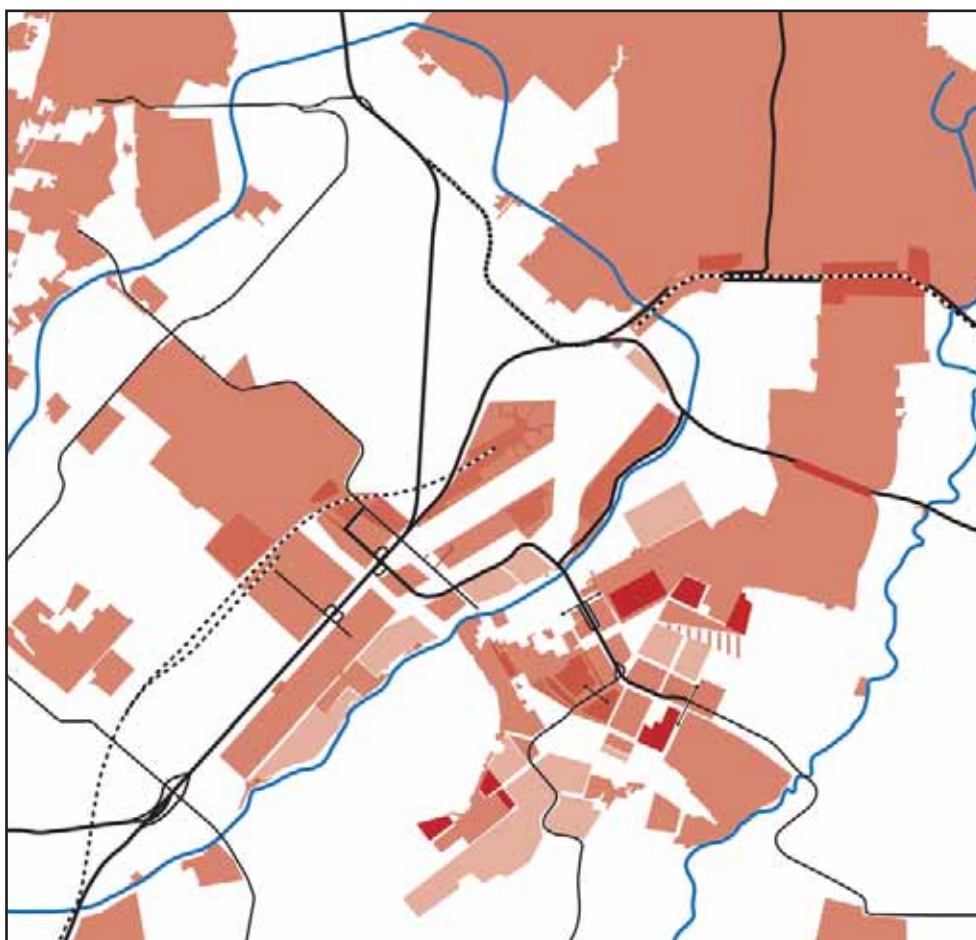
Weginfrastructuur

De weginfrastructuur schiet in haar huidige omvang duidelijk tekort. Ook de recente ontwikkelingen in het regionale verkeersnet; de omlegging van de N201 in combinatie met de verbetering van de Fokkerweg, zullen naar verwachting slechts tot 2017/2020 het toenemende wegverkeer rond de Greenport kunnen verwerken. Het verkeerstechnische probleem zit niet zo zeer in de wegvakken zelf maar vooral in remmend werkende aansluitingen op de omliggende gebieden. Een adequate oplossing voor de afwikkeling van de verder groeiende verkeersstromen uit Greenport Aalsmeer richting A4 en A5, A9 en A2 en vice versa is vooralsnog niet gevonden. Hoewel het aandeel vrachtvervoer over de weg rond de Greenport in relatieve zin (procentueel) zal afnemen door toenemend gebruik van andere modaliteiten, betekent het in absolute zin nog steeds een toename. Ook de andere stedelijke ontwikkelingen als het geplande woongebied De Scheg in Amstelveen zullen een extra, nog nader te kwantificeren verkeersbelasting opleveren.

In de uitwerking van de MLT2025 zal een oplossing voor het dreigende verkeersinfarct moeten worden gevonden. In de planvormingsfase van deze visie is, gezien de beperkte looptijd van het project en de te smalle bestuurlijke basis, de discussie nog niet afgerond. Het vergt op korte termijn een goede afweging van de verschillende alternatieven, een discussie die in een brede (interprovinciale) bestuurlijke context moet worden gevoerd.

Grofweg zijn er drie opties met daarbinnen een veelheid aan variabelen:

- Opwaarderen en aanvullen van het regionale netwerk om de afvoer van goederen uit Greenport Aalsmeer richting A4, A5, A9 e/o A2 beter te kunnen spreiden en congestie te verminderen. Dit vergt een gedegen afstemming met de stadsregio en de betrokken provincies, de gemeenten en het bedrijfsleven. Deze bypass(es) worden als voorlopige oplossing gezien met een beperkt probleemoplossend vermogen.
- Ontwikkelen van een derde ring rond Amsterdam; een structurele oplossing waarbij de N201 richting A2 wordt opgewaardeerd om de afwikkeling van goederen naar het oosten te optimaliseren. Deze optie vraagt om een provinciale afstemming met het Rijk, de provincie Utrecht, de betreffende gemeenten en het bedrijfsleven.
- Ontwikkelen van een derde radiaal, waarbij een (snel)wegverbinding van Greenport Aalsmeer in zuidelijke richting bij Alphen aan de Rijn op de N11 (A11) aansluit. Idee hierbij is dat verschillende Greenports zo met elkaar in verbinding worden gebracht en dat deze nieuwe levensader een ontginningsbasis vormt voor sectorgerelateerde ontwikkelingen (zoals grootschalige glastuinbouw, mede om de problematiek in het Westland te kunnen verlichten). Deze optie vraagt om een afstemming met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en de betreffende gemeenten.



Bespiegelingen naar 2040

Drie grote onzekerheden zijn sterk bepalend voor de toekomstmogelijkheden van Greenport Aalsmeer. Zeer waarschijnlijk al binnen de termijn tot 2025 en zeker in de periode daarna;

- Ontwikkelingen van Schiphol
- Ontwikkeling van het wegennet en andere modaliteiten
- Ontwikkelingen in de sierteelt/wereldhandel

Deze drie ontwikkelingen, onder invloed van nationale en mondiale tendensen, zijn sterk met elkaar verweven en beïnvloeden elkaar in meer of mindere mate, een driehoeksrelatie met legio variabelen.

De ontwikkelingen rond Schiphol zijn volop in discussie. Verschillende scenario's leveren verschillende kansen en bedreigingen voor de regio. Dat er iets moet gebeuren staat vast. Groei binnen de huidige milieuruimte wordt onderzocht en aan de Alderstafel besproken, herconfiguratie van het banenstelsel is een optie, maar ook het uitplaatsen van delen van de vervoersstromen naar andere (regionale) luchthavens. Feit is dat de huidige milieuc contouren de regio rond de Greenport Aalsmeer op slot zetten. Bij handhaving van de huidige contouren zal er na 2025 weinig ruimte meer zijn om een structurele bijdrage te kunnen leveren aan een wervend woon- en werkmilieu voor de Deltametropool.

Bereikbaarheid blijft ook daarbij een dilemma. Welke ontwikkelingen zijn er nog mogelijk, uitgaande van het bestaande infrastructurele netwerk? Of andersom geredeneerd; welke ingrepen zijn er nodig om groei weer mogelijk te maken? Een brede discussie die met de verschillende varianten zoals in het MLT2025 zijn aangegeven gevoed kan worden.

En 'last but not least', de ontwikkelingen in de sector zelf. Wat gebeurt er na de fusie tot Flora Holland? Vindt er een herbezinning op de Greenports plaats? Wordt de veilingstructuur aangepast; centraliseren, verschuiven, optimaliseren? Of blijft de structuur voorlopig voor wat die is? Wat is de rol van de digitale marktplaats daarin? Ook hierin een grote dynamiek. De opkomende afzetmarkten in het Midden- en Verre Oosten worden deels door de Nederlandse sector bediend. Verwachting is dat Aalsmeer het centrale punt voor de Europese markt blijft, al hoeft die niet (meer) fysiek gekoppeld te zijn. Een verschuiving van marktplaats naar handelsplaats. Een deel van de groei van de sierteelt(wereld)markt zal verschuiven naar bijvoorbeeld Frankfurt, Berlijn, Parijs, Dubai, China et cetera en (bulk)productie met name naar Afrika.

De sector heeft last van deze onzekerheden en wacht niet af. Zonder regie en duidelijkheid ten aanzien van deze drie samenhangende ontwikkelingen zoekt de markt haar eigen weg en vindt, nu al, goede alternatieven voor een beter vestigingsklimaat. Buiten de regio bijvoorbeeld AgriportA7, ontwikkelingen bij Naaldwijk en Venlo, maar ook ver daarbuiten.

Voor de Overheden (Rijk, provincie én gemeenten) én de marktpartijen ligt hier de schone taak om de handen ineen te slaan en een eensluidende ambitie voor beide mainports (Schiphol én Greenport Aalsmeer) neer te zetten. Zonder deze eendrachtige insteek en een daadkrachtige overheid dreigt de regio, en dus ook Nederland BV, haar economische positie te verliezen.

Vervolgstappen

Het MLT2025 is vanuit deze optiek slechts een momentopname, een visie met een beperkte planhorizon tot 2025. Ontwikkelingen die op langere termijn een ruimtelijk-economisch effect zullen hebben vallen nu nog buiten de bestuurlijke context van de studie. Voor de periode 2025-2040 moet de discussie nu al opgestart gaan worden als het gaat om de ontwikkelingen van Schiphol en de landzijdige bereikbaarheid van zowel luchthaven als Greenport Aalsmeer. Daarnaast vormen de in deze studie opgedane ideeën input voor de ontwikkeling van een lange termijn visie 2040 van de gezamenlijke Greenport Nederland. Voor het vervolg wordt een gedegen organisatiestructuur opgezet en kunnen, op basis van de MLT2025, verschillende samenwerkingsverbanden worden uitgewerkt om tot een slagvaardige en voortvarende aanpak van de deelprojecten te komen. De in 'Greenport Aalsmeer in full color' benoemde coalities zullen herijkt moeten worden om hieraan invulling te geven.

Opgesteld door
Auteurs

Papier
Beeldmateriaal

Opdrachgever
Contact

Grontmij Nederland bv
Aart Bergsma (BDKL)
Pieter Krant (Grontmij)
Nine lives (75% post consumer waste)
Grontmij-archief
archieff Flora Holland
beeldrecht-vrij Photostock

Greenport Aalsmeer
Rolf Esveld (kwartiermaker)
06-53261873



GREENPORT *Aalsmeer*