

'Mobiliteit is het grote knelpunt in de Metropoolregio Amsterdam'

24-05-2018 08:09

Wat is er nodig om van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een mooie en goed functionerende metropool te maken? Geld is er in overvloed, stelde moderator Erik Faber (partner (Re)Development Services Fakton) tijdens NEPROM's Dag van de Projectontwikkeling. De woningvraag is torenhoog. Waar het nu vooral op aankomt is versnelling in het ontwikkelproces.

Voor de 250.000 woningen die er in de Metropoolregio Amsterdam bij moeten komen, bestaat voldoende plancapaciteit, stelde Esther Agricola, directeur Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam. "Het is vooral een kwaliteitsvraag. En dan moet je je afvragen: moeten we zoveel woningen in korte tijd willen bouwen? Gaan we niet vooral het pendelverkeer versterken? Hoe lossen we de mobiliteit op? Hoe lossen we het energievraagstuk voor de bestaande stad op?"

Kwaliteit waarborgen

Bij een dergelijke complexiteit van de opgaven is kwaliteit alleen gewaarborgd met een langtermijnperspectief. "En dat gebeurt op dit moment onvoldoende: het doorakkeren op langetermijnscenario's. Aan de andere kant moeten we er ook weer geen holistisch verhaal van maken, want we kunnen niet alles in projecten oplossen. Sommige zaken zullen nationaal aangepakt moeten worden."

Ronald Huikeshoven, directievoorzitter AM, constateerde dat binnen de metropoolregio nog onvoldoende gezamenlijk prioriteiten worden gesteld. "Elke gemeente doet z'n eigen woningbouwopgave en z'n eigen economische programma."

Sociaaleconomisch weinig vooruitgegaan

Meer weten over mobiliteit en stadslogistiek: [Bezoek dan op 26 juni Booming Stadslogistiek Vastgoed](#)

Annius Hoornstra, concerndirecteur Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Zaanstad, noemde het een misverstand dat de regiogemeenten vooral woningen moeten bouwen voor de overloop van de hoofdstad. "De woningvraag is veel lokaler dan gedacht. In Zaanstad met 115.000 inwoners staan momenteel slechts 400 woningen te koop. Echt zorgelijk is dat we als land niet goed profiteren van de economische groei. Het aantal uitkeringen is niet afgenomen, zelfs iets toegenomen. Een sociaaleconomisch zwakke wijk als Poelenburg in Zaanstad zou voor de werkgelegenheid gebaat zijn bij een goede OV-verbinding met Amsterdam, maar die is juist belabberd."

Infraplannen lopen altijd achter

Allard van Spaandonk, managing director Dutch Investments, Bouwinvest, bevestigde dat een goede OV-verbinding een prominente factor is bij de investeringsbeslissing van een institutionele belegger als Bouwinvest. "Infraplannen lopen altijd achter de woningbouwplannen aan. Wij richten ons vooral op locaties waar de infra er al is. Wij kunnen er niet op vertrouwen dat de infra er wel komt. Als de politiek die zekerheid wel kan geven, zou ons dat erg helpen."

Hoornstra onderstreepte de urgentie van de mobiliteit. "Dit had het grote punt moeten zijn in het pamflet [de 'routekaart' van NEPROM en IVBN]. Eigenlijk had de minister van Infrastructuur en Milieu hier moeten zijn." Agricola was het daarmee eens: "We moeten het serieus hebben over een strategie om financiering voor infrastructuur los te trekken."

Ook eengezinswoningen nodig

De huidige woningbouwprogramma's voor Amsterdam zitten op 70 tot 75% appartementen, bracht Faber ter tafel. "Is dat vooral kapitaal gedreven?" Van Spaandonk: "Heel plat gezegd maakt het momenteel in Amsterdam niet uit wat je maakt, het raakt toch wel verkocht. Maar op lange termijn blijft er behoefte aan eengezinswoningen. Bij onze investeringen gaat het gemiddeld om 45% eengezinswoningen, het verschilt uiteraard per plek."

Agricola merkte op dat "het grote scheefwonen" in Amsterdam bestaat uit eenpersoonshuishoudens in grote grondgebonden woningen. "Overigens is er met appartementen heel veel kwaliteit mogelijk. Je kunt er een soort mini-stadjes mee maken met appartementen die in de buurt van eengezinswoningen komen. In Scandinavië laten ze dat al zien."

Programmatistische eisen

Over de 40-40-20-programmering (40% sociale huur, 40% middeldure huur en koop, 20% vrije sector) die Amsterdam oplegt, liepen de meningen uiteen. Agricola. "Het is een ongelooflijk politieke indeling. Sommigen zeggen: dit kost ons goud geld. Menging zou je ook op andere manieren kunnen bereiken." Huikeshoven noemde het jammer dat deze formule zelfs op projectniveau wordt toegepast. "Ik zou het op gebiedsniveau willen organiseren en er meer maatwerk van maken." Hoornstra had er minder moeite mee: "Ontwikkelaars weten er prima rendementen mee te behalen, dat is het probleem niet. Misschien heeft Amsterdam zelfs behoefte aan 60-40. Niemand weet het want het wordt niet onderzocht."

Programmatistische eisen hebben beperkte en soms onbedoelde effecten, stelde Van Spaandonk. Bevordering van middenhuur zal een kortstondig doorstroomeffect hebben, want bewoners gaan nooit meer uit hun woning. Periodieke inkomenstoetsing is lastig, te lastig laat de praktijk bij de sociale voorraad zien. Negeren van het hoge segment werkt prijsopdrijvend op de bestaande voorraad.

Mobiliteit grootste knelpunt

Resumerend werd infrastructuur (mobiliteit) door allen als grootste knelpunt voor de MRA beschouwd. Agricola opperde de mogelijkheid dat marktpartijen in sommige gevallen eens mee-investeren in een extra metrohalte. Vanuit de grondexploitaties voor woningbouw lukt dat niet, zei Van Spaandonk, er zal een apart vehikel (een fonds) nodig zijn. In het buitenland is het trouwens niet ongebruikelijk dat institutionele beleggers in infra investeren.

Een verslag van de MRA-sessie tijdens NEPROM's Dag van de Projectontwikkeling, geschreven door Kees Hagendijk.

Foto: Ramon van Jaarseveld

Kees Hagendijk