

Ruimte voor bedrijven en wonen: 'Wij hebben de oplossing'

Huisvesting van werknemers vlak bij werk is maatschappelijk én economisch belang. Maar de komst van woningbouw zet de ruimte voor bedrijvigheid onder druk.

Kees Noorman (directeur Oram, de ondernemersvereniging in de Amsterdamse Regio) en Friso de Zeeuw (voorzitter Economisch Forum 'Holland boven Amsterdam')

De ruimte voor bedrijvigheid in het Amsterdam- en Noordzeekanaalgebied wordt steeds krappere. Dat komt vooral door de grootschalige transformatie van bedrijventerreinen naar woongebieden, vooral in Amsterdam, maar ook in de Zaanstreek en de IJmond.

Denk - wat Amsterdam betreft - aan Haven-Stad, het Hamerkwartier, de Schinkel, NDSM en de Klaprozenbuurt. In Zaandam speelt het onder meer bij de Achtersluispolder. De komst van woningbouw zet de ruimte voor bedrijvigheid onder druk. Bedrijven verkeren lang in onzekerheid over hun toekomst.

Als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zien wij de noodzaak van nieuwe, geschikte woningbouwlocaties in. Passende huisvesting van werknemers op redelijke afstand van het werk is een maatschappelijk én economisch belang. Toch vragen we om te waken voor een te eenzijdige focus op wonen. In de beperkte ruimte die we beschikbaar hebben, is een balans tussen verschillende functies cruciaal. Dat vraagt om een bovenlokale ruimtelijke planning.

De recente omgevingsvisie [Amsterdam 2050](#) legt grote nadruk op woningbouw. Ten behoeve de woningbouwplannen wil de gemeente maar liefst 450 hectare bedrijventerrein opofferen. Dit leidt tot een oplopend tekort aan bedrijfsruimte van minimaal 150 hectare in de stad, bovenop de uitbreidingsbehoefte die bedrijven nu al hebben.

Beleidsmakers denken vaak te makkelijk over het harmonieus samengaan wonen en werken op korte afstand van elkaar. Kleinschalig kantoorwerk en zakelijke diensten laten zich goed mengen met de woonfunctie. Maar in de nabijheid van andere economische activiteiten ervaren bewoners vaak hinder en overlast. Of het nu gaat om het lawaai dat een bouw- of havenbedrijf produceert, onveiligheid door frequent verkeer van bestelauto's of de geur van een foodbedrijf.

In beperkte mate zou aan bedrijven waarvoor in de hoofdstedelijke agglomeratie geen plaats meer is, een locatie in het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal kunnen worden geboden. Dan moeten ze wel passen in het economisch profiel van Noord-Holland-Noord.

Het vergt een vooruitziende ruimtelijke planning en bestuurlijke afspraken, want ook in die regio lopen de bestaande bedrijfsterreinen vol.

Voor een toekomstgerichte ruimtelijke planning verdient het echter aanbeveling dat de bestuurders van gemeenten en provincie nog eens kritisch naar hun plannen kijken, binnen en buiten de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het is beter te stoppen met onnodige, dure complexiteit en we kunnen belastinggeld prudenter uitgeven. Laten we bestaande, florerende werklocaties koesteren en laten we woonlocaties zoeken waar de ruimte beschikbaar is en de mensen graag willen wonen. En waar de verbindingen in beginsel goed zijn, met de mogelijkheid tot capaciteitsvergroting tegen relatief lage kosten.

Naast Almere ('Amsterdam Bay Area') biedt Noord-Holland-Noord (met plaatsen als Alkmaar, Dijk & Waard en Hoorn) kansen. Deze regio is ambitieus. Om tegemoet te komen aan de enorme woningvraag, hebben de 17 gemeenten in 2018 gezamenlijk een voorstel gedaan om 40.000 extra woningen te bouwen in de periode tot 2040. Bovenop de 20.0000 woningen die al in de planning zaten. Deze plannen, neergelegd in een 'Woondeal', genieten de volle steun van het regionale bedrijfsleven en ook van de woningcorporaties.

De locaties voor de nieuwe woningen zijn al voor een belangrijk deel bekend en bevinden zich overwegend binnen en bij het stedelijk gebied, onder meer in de buurt van stations.

Natuurlijk gaat het in dit programma niet alleen om grote aantallen woningen, maar om een complete 'verstedelijkingsstrategie' zoals dat in het jargon heet. Betaalbaarheid, beschikbaar van allerlei voorzieningen en werk, toegankelijkheid tot landschap en natuur, rekening houden met klimaatverandering en de energietransitie horen daarbij.

De groene zone tussen Alkmaar en Amsterdam - Laag-Holland geheten - met agrarische bedrijven, natuurgebieden en gawe polders blijft gevrijwaard van grootschalige verstedelijking. Dat is een sterk punt in de ruimtelijke planning.

Cruciaal voor het slagen van de woningbouwplannen en de economische ontwikkeling zijn de bereikbaarheid en de mobiliteit. Het verkeer - woon-werkverkeer en vrachtvervoer - mag niet vastlopen. Verbetering van de spoorcorridors met de Amsterdamse regio, met name de Alkmaarse en de Hoornse lijnen heeft prioriteit. Dan gaat dan niet alleen om inspanningen van de NS en Prorail, maar ook om de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen van wegen met spoorlijnen. Ook andere investeringen, in asfalt, zijn nodig, zoals capaciteitsvergroting van de Ring Alkmaar.

Toch blijft het totale investeringspakket uiterst overzichtelijk. Voor ca. 300 a 350 miljoen euro kunnen de belangrijkste verkeersprojecten worden uitgevoerd. Het schreeuwt om een uitgekiend en concreet investeringsprogramma. Dat is er nu nog niet, maar moet er nu snel komen, want Den Haag staat op het punt stevige sommen geld voor de infrastructuur toe te kennen. Het bedrijfsleven dringt aan op eendrachtige krachtenbundeling van gemeentebesturen, provincie én het bedrijfsleven. Nu is het moment.