

# Ruimte voor de Economie van morgen

Reactie van het Amsterdamse bedrijfsleven

Juli 2017

## Algemeen

Het is verheugend dat de gemeente een visie heeft ontwikkeld op de ruimtelijk economische toekomst van stad en regio. Onze reactie op de eerdere nota Koers 2025, die zich voornamelijk bezig hield met de woonopgave, was niet zozeer negatief, als wel dat bij wonen ook werken en economie hoort. En dat we van de gemeente mogen verwachten dat die ook op die onderwerpen een visie zou ontwikkelen. Daarin zijn wij niet teleurgesteld.

Immers een integrale visie op de toekomst van de stad bestaat uit vier pijlers:

**Wonen, werken, mobiliteit en recreatie.**

## Economie

Het is duidelijk dat dit alleen een ruimtelijk economische visie is. Wat echter opvalt in dit stuk is een gebrek aan een echte economische visie. Waarin een goed beeld geschetst wordt van de verwachte en gewenste economische ontwikkeling.

Het springt in het oog dat de analyse een sterk kwalitatief karakter heeft. **Kwantitatief inzicht** in de verwachtingen en de kansen van de economische ontwikkeling wordt niet gegeven. Deze zijn ook in ruimtelijk perspectief van groot belang om de juiste keuzes voor de planvorming te onderbouwen.

## Mobiliteit

Naast ruimte en economie wordt een derde belangrijke pijler gevormd door verkeer en vervoer in het stelsel van ruimtelijke relevantie. De relatie tussen bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkelingen is van essentieel belang en vereist een **meer integrale visie** dan nu in dit stuk gegeven wordt. Het is duidelijk dat de gemeente voor de periode tot 2025 ervoor kiest om de ruimte voor de expansie te plannen in gebieden met een sterke fysieke band met de bestaande infrastructuur. In de snel groeiende stad en Metropool is juist een visie op de noodzakelijke versterking en uitbreiding van de mobiliteit na 2025 een essentieel element. Waarin de ruimte rondom de bestaande infrastructuur

te gering is om verdergaande groei te accommoderen. Om beleid te kunnen vormen voor die toekomst is een visie op de ontwikkeling van de mobiliteit en infra structuur noodzakelijk.

### Recreatie

Een vierde pijler onder het structuur beleid wordt gevormd door recreatie, die ook haar eisen stelt aan ruimte in de stad. Zonder deze component een goede plaats te geven ontstaat er geen geïntegreerd beeld van de gewenste ruimtelijke structuur van Amsterdam en de regio.

### Economische ruimte in perspectief van de Regio

Een opvallend beeld vertoont de groei van de verschillende delen van de metropoolregio. Amsterdam groeit met hoge snelheid, terwijl de regio daar ver op achterblijft met een lager tempo dat vergelijkbaar is met de rest van Nederland. Een duidelijk signaal dat de wisselwerking tussen stad en regio althans in economisch opzicht niet goed functioneert.

De regie van de overheid is in de regio te zwak om de economische en woonambities waar te kunnen maken. De onderlinge samenwerking tussen de regiogemeenten is te vrijblijvend en weinig doelgericht. Er is grote behoefte aan een visie op de gewenste situatie, een concreet uitvoeringsplan en een daarbij passende structuur van de overheidsorganisaties.

Dat klemt des te meer aangezien in de ruimtelijke visie gerekend wordt op de mogelijkheden van uitplaatsing van bedrijfsactiviteiten juist naar de regio. De mogelijkheden daartoe worden door ons niet erg hoog ingeschat gezien de tot nu toe gerealiseerde resultaten en de zwakke organisatiestructuur. Dat is een grote bron van zorg, waar wij ons sterk maken voor en gezonde en ambitieuze groei van een breed scala aan economische activiteiten.

Als **Amsterdam en de Regio** een samenhangende ruimtelijk economisch beleid willen voeren, moeten **doelstellingen en uitvoeringsplannen op elkaar worden afgestemd**. Niet alleen op thematische onderwerpen, maar op een integraal plan niveau. Als de stad milieubelastende exploitaties wil uitplaatsen, moet er overeenstemming zijn waar die dan naar toe kunnen. Als alle regiogemeenten inzetten op het bebouwen van industrieterreinen, kent de regio straks echt een tekort aan ruimte voor die bedrijvigheid.

## Verkeer en Vervoer

Het gemis aan een visie op de ontwikkeling van mobiliteit in stad en Regio in dit kader is voor ons een grote belemmering om het ruimtelijk beleid te kunnen beoordelen. De snelle groei van de stad en de **gewenste verknoping met de regio** vereisen een visie op de toekomst van de mobiliteit. In de planning cyclus krijgt mobiliteit een te ondergeschikte rol toebedeeld. Terwijl we weten dat juist deze planvoorbereiding de lastigste en langstdurende is. Weg- en rail verbindingen vormen de backbone van een stedelijk en regionaal stelsel, die eerder leading dient te zijn dan volgend. De belemmeringen aan de groei die een suboptimale bereikbaarheid veroorzaakt zijn ieder moment van elke dag merkbaar.

De opgave tot 2025 is al groot, maar in de periode daarna moeten nog belangrijkere nieuwe vervoerssystemen en knooppunten gekozen. De ruimtelijke opgave groeit nog sneller dan eerder werd aangenomen. Verder gaande uitdagingen staan ons te wachten en verkeer en vervoer vervullen daarbij een essentiële rol. Willen wij deze uitdagingen aan kunnen, dan moet het planning- en realisatie proces in een veel hogere versnelling.

## Economie en scenario's

In de visie worden de scenario's geciteerd die opgesteld zijn als mogelijke toekomst perspectieven. Wat opvalt is dat die scenario's gebaseerd zijn op politieke factoren. Vanzelfsprekend speelt de buitenlandse politiek een belangrijke rol in de economie, maar interessanter zou geweest zijn om de scenario's vanuit een economisch perspectief te schetsen.

Om er een aantal te noemen:

- Ontwikkelingen in de verschillende sectoren die voor Amsterdam belangrijk zijn of moeten worden.
- De effecten van cyclische golven, die van grote invloed kunnen zijn, zoals de afgelopen 10 jaar is gebleken.
- De richting waarin onze economie zich verder ontwikkelt, qua integratie of specialisatie.
- De globale concurrentieverhoudingen, vooral op het gebied van productie en innovatie.

## Werkgelegenheid

Er wordt terecht veel nadruk gelegd op het belang van de verzorgende functie van het bedrijfsleven voor bewoners en bezoekers van de stad, die gekoppeld is aan de vestigingslocatie van de relevante bedrijven. Wij willen er op wijzen dat ook andere sectoren van groot belang zijn voor het optimaal functioneren van de stad met hun eigen bereikbaarheidsvereisten. Zoals zakelijke dienstverlening, kleine productie faciliteiten, start ups logistiek, zorg etc.

Een belangrijkelement in de behoefte aan diverse economische activiteit vormt hierbij de werkgelegenheid in al haar gelaagdheid. De doelstelling van een **inclusieve stad** wordt door ons geheel onderschreven. Bovengenoemde factoren hebben elk hun invloed op de gewenste samenstelling van de toekomstige werkgelegenheid. Dat heeft vervolgens invloed op de samenstelling van woningvoorraad en de fysieke relatie tot de werkplek.

En andersom: Amsterdam heeft de plicht ervoor te zorgen dat er werkgelegenheid is voor alle Amsterdammers die deel willen uitmaken van deze stad. Daarvoor heb je meer soorten economische activiteiten nodig dan de “moderne” sectoren als IT, creatieve economie etc.

## Bedrijfsterreinen

Het is overduidelijk dat er ingezet wordt op een forse transformatie van bedrijfsterreinen naar wonen. Begrijpelijk vanuit het perspectief van de snel groeiende behoefte aan wonen. Wij kunnen ons wel vinden in de voorgestelde richting van meer geïntegreerde vorm van wonen en werken in een gebied. Bij gebrek aan kwantitatieve onderbouwing is echter nog volstrekt onduidelijk hoeveel ruimte daarvoor benodigd is. Dat zelfde geldt voor de milieugebonden bedrijfsterreinen die wel erg snel weggezet worden en de stedelijke agglomeratie moeten verlaten. Vandaar onze behoefte aan een **kwantitatieve onderbouwing** op economische grondslag.

## Modellen van bedrijfshuisvesting en mogelijke conflicten met wonen

De verschillende vormen van menging van de verschillende soorten bedrijven met de woonmilieus leveren een interessant palet op van mogelijkheden, waar wij ons heel goed in kunnen vinden. Voor ons is natuurlijk wel heel relevant welke bouwopgave wordt gekozen voor welke sector van bedrijvigheid. En

welke beperkingen er opgelegd worden aan die bedrijvigheid te midden van de woonmilieus.

Hoe kijken we aan tegen de verhouding tussen groot- en kleinschalige bedrijvigheid? Welke milieueisen worden opgelegd aan bedrijven om een goede symbiose tussen wonen en werken te realiseren? Welke bereikbaarheidsprofielen worden er opgelegd die een beperking kunnen zijn op de mogelijkheden van het ondernemen?

### Lange termijn

Wat in ieder geval duidelijk is dat de gemeente kiest voor wonen in plaats van economie, althans als het gaat om de toewijzing van ruimte. Op het eerste gezicht is de verandering plausibel, maar dan toch op de korte termijn. Onder de druk van de groeiprognoze wordt er nu een strategie bepaald die snel te implementeren is. Impliciet in die strategie is de keus om Amsterdam niet te laten groeien buiten de huidige contouren. Op zich begrijpelijk, maar op de langere termijn moeten er verdergaande keuzes gemaakt worden. Verdere verdichting van de wijken buiten de Ring, waar nu extensieve woningbouw de norm is, of uitbreiding naar de groene gebieden rond de stad. De rol die de Regio hierin kan spelen wordt slechts beperkt ingekleurd.

Het zou beter zijn om dergelijke toekomstige keuzes in het denken van nu mee te nemen. De groei tot 2025 moet in relatie staan tot het perspectief van daarna. Nu snel scoren met de beschreven strategie betekent niet dat die keuzes op de langere termijn ook goed uitwerken.

