

Woningcrisis in de Metropoolregio Amsterdam

De beste remedie om de 'woningcrisis' te bestrijden blijft: bouwen en toevoegen. Bij grote tekorten zijn 'distributie'-maatregelen een - noodzakelijke - terugvaloptie.

Wat belemmert het tempo? Ik noem een paar factoren die het vereiste tempo in de weg staan.

1. De discussie tussen de gemeente Amsterdam en de bonafide beleggers wordt een belemmering voor de tijdige realisatie van plannen in de hoofdstad. De stapeling van gemeentelijke voorwaarden zet een rem op de investeringsbereidheid van - onder meer - pensioenfondsen. Enkele jaren geleden werd een heftig beroep gedaan op 'onze eigen' fondsen om te investeren. Nu zijn ze daartoe bereid, met een langetermijnperspectief. Amsterdam; doorbreek de impasse en laat het niet escaleren!

2. Een veel universeler probleem is het **tekort aan 'handen'** bij gemeenten (en ook wel marktpartijen) om papieren plannen in het bouwstadium te brengen. Overdreven bureaucratie, figuurzagen, stapeling van ambities en desinteresse: ik maak het dagelijks mee. Met 'ontslakken' van planprocessen valt zeker 30 procent arbeidstijd-winst te boeken. Deze strijd blijft noodzakelijk, wetend dat die nooit echt gewonnen kan worden.

3. Tekort reële plancapaciteit. In de huidige plannen van de MRA schuilt naar mijn indruk j op korte termijn een tekort ca. 100.000 woningen aan echt harde plannen. Een gemiddelde binnenstedelijke gebiedsontwikkeling kost 15 jaar. Voor de grotere transformaties van bedrijventerreinen moet je met 20 tot 30 jaar rekenen. Om verschillende redenen moet men deze termijnen rekening blijven houden. Ik noem:

- dialoog en onderhandeling met zittende bedrijven en andere betrokkenen zoals omwonenden;
- de mobiliteitskwestie;
- financiële uitvoerbaarheid.

4. Mobiliteit. De verstedelijkingsopgave roept de vraag op: hoe regelen we de mobiliteit? Als wij het openbaar vervoer in het vizier nemen, dan zien we een kloof tussen de ambities en de beschikbare investerings- en exploitatiebudgetten. We horen de roep om 'groots en meeslepend': Rondje Randstad! Nieuwe metrolijnen! Light rail! Kijk naar Parijs en Londen! In ons land komen die grootste plannen op papier vaak ver maar worden dan geblokt.

Voorbeelden: de magneettrein Schiphol-Groningen (afgeblazen in 2007, investering € 6 miljard) en de metroverbinding Almere-Amsterdam (afgeblazen in 2013, investering ca. € 4 miljard). Ook de andere Metropoolregio's willen een schaa sprong maken met HOV. De Zuidvleugel heeft verlanglijst van 3,5 miljard. Utrecht schat ik in op 2 miljard.

Alternatieve financiering, bij voorbeeld door pensioenfondsen - het nieuwe konijn uit de hoge hoed - helpt niet, want dan muteert de eenmalige mega-investering in een jaarlijkse bijdrage met rente; dat komt per saldo duurder uit voor de belastingbetaler.

De enige grote railinvestering die in komende jaren kans maakt, is doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol (investering ca. € 2 miljard). De rijksoverheid erkent namelijk

het probleem van het overkokende NS-station Schiphol.

Vergeet in de komende 15 jaar alle andere nieuw bedachte lijnen (Haven-Stad, Almere en Zaanstad/Purmerend). Misschien dat er in Zuid-Holland in diezelfde periode nog één lightrailverbinding bij komt en dan hebben we het wel gehad.

Zet bij voorbeeld in op verhoging van frequenties en nieuwe stations. Bouw bestaande systemen met vrije busbanen verder uit.

5. Kijk ook buiten de grenzen van de Metropoolregio Amsterdam en - selectief - buiten bestaand stedelijk gebied. Die mobiliteit is van een van redenen om ook naar de woningbouw-mogelijkheden buiten het MRA te kijken. De MRA-begrenzing is een louter bestuurlijke. Kijk naar locaties waar:

- mensen graag willen wonen;
- reële plancapaciteit is, met gemeentebesturen 'die tegenaan willen';
- de huidige bereikbaarheid goed is of op eenvoudige manier valt te verbeteren.

Alkmaar en Hoorn zitten beide op dik een half uur treinen van Amsterdam en zijn daarvoor relevanter dan Lelystad. Daarom is onbegrijpelijk dat de provincie (en de MRA?) het aanbod van de gemeentebesturen afwijst om extra 40.000 woningen te bouwen.

Kijk naar locaties buiten bestaand stedelijk gebied die voldoen aan deze criteria. En vanzelfsprekend niet in de natuur-en recreatiegebieden.

Tot slot: precies tien jaar geleden in 2008, aan de vooravond van de crisis hield ik een verhaal over het achterblijven de woningproductie in de MRA. Toen ging nog 'maar' over een toevoeging van 150.000 woningen in de periode 2010-2030. De lessen: niet hyperventileren tijdens een crisis. Maak de huidige plannen crisisbestendig; doe de stress-test! Continuïteit, gecombineerd met wendbaarheid is belangrijker dan weer een dosis nieuw beleid.

Bijdrage uitgesproken bij PakhuisNUL20 bijeenkomst op 24-09-2018, Pakhuis de Zwijger