



Aan: Directeur Ruimte & Duurzaamheid

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

Per email: omgevingsvisie@amsterdam.nl

Amsterdam, 03.03.2021

Betreft: zienswijze VNO-NCW mra e.a. op de ontwerp-omgevingsvisie Amsterdam 2050

Geachte College van B&W

VNO-NCW metropool Amsterdam heeft met belangstelling en grote zorg kennis genomen van de ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Graag maken wij ook van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen. Dit doen wij mede namens Koninklijke Metaalunie, Techniek NL, Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex en Bouwend NL .

Deze brancheverenigingen vertegenwoordigen de ondernemers die op de bedrijventerreinen in en om de stad Amsterdam gevestigd zijn en werken aan en in de stad: zij zijn de bouwer, loodgieter, de transporteur, de metaalbewerker, de onderhoudsmonteur etc.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Waar gaan we wonen, werken, recreëren, behouden we natuur en vinden we ruimte om ons te bewegen met trein of auto? Elke gemeente maakt dit jaar een omgevingsvisie om voornoemde vragen te adresseren. Voor het bedrijfsleven is dit document van belang om te weten hoe het vestigingsklimaat van Amsterdam zich zal ontwikkelen; blijft er ruimte voor mijn bedrijf om uit te breiden of komt de continuïteit van de onderneming mogelijk in gevaar?

Amsterdam is een zeer gewilde stad om in te wonen en om een bedrijf te vestigen. De ontwerp-Omgevingsvisie geeft o.i. helaas vooral ruimte aan de ambitie om de stad te laten groeien met inwoners en wel met nog eens 150.000 woningen. Duidelijk wordt dat deze woningen gebouwd gaan worden op te transformeren bedrijventerreinen. Waar de ruimte voor de geambieerde 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen voor deze inwoners gevonden moet worden binnen de stad blijft onduidelijk.

Amsterdam als metropool

Naast onze zorgen voor een nog groter tekort aan ruimte voor (productieve) bedrijven én hun ketenpartners zien we weinig visie over de economie van een metropool. Immers, niet alleen de stad is populair als woon en werklocatie, de gehele metropoolregio Amsterdam is gewild. De keuze voor een polycentrische ontwikkeling van de stad zelf herkennen we maar dat laat onverlet dat inpassing in de ontwikkeling van Amsterdam als metropool meer voor de hand ligt. Een gezamenlijke visie en onderbouwing met de randvoorwaarden voor verschillende ecosystemen en een toekomstbestendig vestigingsklimaat voor de metropoolregio Amsterdam wordt gemist. Een te nauwe focus op lokaal ondernemerschap doet o.i. de wereldstad Amsterdam te kort.



Ook lijkt u op twee gedachten te hinken: liever geen toeristen in de binnenstad maar wel de culturele sector van wereldformaat in die Binnenstad benoemen. Door verdichting leeft de stedeling meer op straat en werkt aan de koffietafel in de horeca maar horeca trekt ook drukte aan. De coronacrisis laat zien hoeveel Amsterdammers in de (semi) gesloten sectoren en de ketenpartners hun baan vinden. De verhalen van de Coronacrisis laat ook zien hoeveel soorten bedrijven er zijn in Amsterdam: van gastvrijheidseconomie tot en met podiumbouwers voor festivals, van horecaleverancier tot museumgids. Amsterdam heeft meer dan een economie in de zakelijke dienstverlening die ruimte verdient.

Werk

De omgevingsvisie Amsterdam streeft naar ruimte voor alle Amsterdammers. Om te wonen EN om te werken. Werk en inkomen stellen Amsterdammers in staat om te participeren in hun stad. Veel van de 200.000 arbeidsplaatsen zullen niet in een kantooromgeving passen. Vaak gaan jonge Amsterdammers naar het VMBO en MBO¹; mooie beroepsopleidingen die van inwoners ook werknemers bij mooie bedrijven in de stad maken. Echter, het actief uitplaatsen van bedrijven, transformeren van bedrijventerreinen waar veel praktisch opgeleide Amsterdammers hun baan vinden werkt tegenstrijdig aan de wens om alle Amsterdammers te laten deelnemen aan hun leefomgeving.

Ondernemers en bedrijven dragen veel bij aan de stad. Groei van het bedrijf biedt ruimte voor nieuwe banen, leer-werkplekken, loopbaantrajecten voor nieuwkomers, (snuffel)stages. Wij maken ons zorgen over de beperkte ruimte die er in de stad Amsterdam overblijft voor (productieve) en logistieke bedrijvigheid.

Samen wonen en werken?

Wonen en werken gaat in de praktijk niet overal samen. Ook al stelt de Omgevingsvisie dat wonen in een stad gepaard gaat met geluid en geur van bedrijvigheid en dat bedrijven en inwoners dat van elkaar moeten accepteren. Hoe kan de stad verwachten dat bewoners vooraf weten wat geur en geluid voor invloed gaan hebben op hun leefomgeving?

De productieve woonwijk heeft o.i. ook een ingebakken denkfout. Hoewel het mengen van wonen en kleinschalige bedrijven o.b.v. de normen zou mogen is de ervaring dat ergernis de overhand krijgt. Denk aan geluidsoverlast om zes uur 's ochtends wanneer de eerste servicemonteurs hun bus bevoorraden en vertrekken. Niet leuk voor bewoners, maar noodzakelijk voor de primaire bedrijfsprocessen. Wat gaat de gemeente doen bij klagende inwoners over geluid of verkeersbewegingen van bedrijven? Hoe borgt de gemeente de rechtspositie van ondernemers? Een kettingbeding blijkt in andere dossiers niet de juridisch sluitende oplossing. Is het niet verstandiger eerste praktijkervaringen van een kleine transformatie af te wachten voordat alle beoogde terreinen tot transformatiegebied bestemd worden?

¹ "De instroom van vmbo naar mbo is drie keer zoveel als alle Nederlandse studenten die jaarlijks het hbo instromen. In Amsterdam stromen jaarlijks 3.000 scholieren door van vmbo naar mbo." Onderwijsconsument.nl



Ambities klimaatopgaven, energietransitie en circulaire economie

Het houden van voldoende geschikte bedrijfslocaties met hogere milieucategorieën moet voor elke gemeentebestuur de hoogste prioriteit hebben. De vraag naar deze milieuruimte wordt groter door de opgave in de energietransitie en circulaire economie. De Provinciale Omgevingsvisie heeft een aantal bedrijventerreinen aan het Noordzeekanaal bestemd tot provinciaal belang. Hieronder vallen ook de bedrijventerreinen in de haven van Amsterdam. Deze haven is een vitaal en samenhangend economisch cluster van (inter)nationale betekenis, waar volop wordt geïnvesteerd. Een plek waar bedrijven vaak al vele jaren actief zijn, ook bedrijven direct ten westen van de A10. Wij delen de mening van ORAM/ Ondernemend Amsterdam dat het van cruciaal belang is dat de continuïteit van de huidige bedrijven in het havengebied en het behoud van de bestaande en toekomstige veiligheids- en milieuruimte geborgd wordt. De woningbouwplannen van Haven- Stad en de belangen van de toekomstige bewoners mogen niet zoals de ontwerp-Omgevingsvisie nu schrijft, bovengesteld worden aan de bedrijvigheid op de terreinen aan de andere kant van de A10.

Transformatie en verhuizen van bestaande bedrijven is niet zo makkelijk

De metropoolregio Amsterdam is bijzonder populair om te wonen. Elke gemeente heeft haar ideeën over woningbouw. Net als in Amsterdam wordt snel en makkelijk gekeken naar bedrijventerreinen om te transformeren. Wij zijn dan ook verbaasd dat de ontwerp-omgevingsvisie er zoveel vertrouwen in heeft dat de buurgemeenten aan ondernemers uit Amsterdam met open armen hun schaarse ruimte kunnen aanbieden. Welke visie voor de metropooleconomie ligt hier aan ten grondslag?

Als ondernemers al mee willen én kunnen werken aan een verhuizing. Ondernemers, zeker die in de techniek koesteren hun technisch vak geschoold personeel. Omdat er een grote schaarste is aan personeel in deze sector zal behoud van personeel bij een eventuele verhuizing van het bedrijf zwaar meewegen. De mobiliteit van sommige personeelsgroepen is niet hoog. Reken u daarom niet rijk met ruimte op terreinen in de MRA die meer dan een half uur verder gelegen zijn. Het aanbod van passende, beschikbare ruimte in de MRA is daarmee ook niet slechts een optelsom van alle hectares. Tel daarnaast ook minder harde maar niet minder zwaarwegende argumenten bij op. Een loodgietersbedrijf dat al meer dan 100 jaar in Amsterdam is gevestigd zal niet zo snel geneigd zijn te verhuizen naar Lelystad.

Amstel III

De ontwerp-omgevingsvisie is voor bedrijven van belang om een afweging te kunnen maken of investeren in de toekomst van het bedrijf duurzaam is en financieel uit kan. Uit ervaring weten wij dat kaartjes met 'in de toekomst te transformeren vlekken' een eigen leven gaan leiden en niet goed zijn voor de continuïteit van een bedrijf. In aanvulling op de kaarten in de Bedrijvenstrategie is in de ontwerp-Omgevingsvisie de aankondiging gedaan om ook Amstel III te transformeren. De noodzaak daartoe is niet aangetoond. Het grote tekort van 150 hectare bedrijventerrein al wel. Wij vinden deze aankondiging voorbarig en ongewenst.

Opeenstapeling van voorwaarden voor verhuizende bedrijven

Verhuizing van een bedrijf binnen Amsterdam gaat gepaard met een opeenstapeling van eisen (zie de Bedrijvenstrategie Amsterdam). Op de nieuwe locatie in de Sloterdijken gelden straks aanvullende



Amsterdamse eisen zoals verdichting en verregaande verduurzaming. Daarnaast moet de ontwikkelaar op de vrijgekomen kavel zowel betaalbare huur voor de nieuwe ondernemers ook voldoen aan de eisen van de gemeente voor woningbouw. De stapeling aan eisen die nu op papier staan in de Bedrijvenstrategie lijkt een potentiële achilleshiel van uw voornemens. Hoeveel maatwerk is de gemeente bereid te leveren zodat transformatie met behoud van betaalbare ruimte voor ondernemers te realiseren is?

Governance

De omgevingsvisie Amsterdam benoemt op veel plaatsen de noodzaak om samen te werken met de agglomeratie. Dat moet o.i. echter wel op basis van wederkerigheid. En met respect voor elkaars opgaven.

Omgevingsvisies van deze gemeenten gaan niet uit van een ruimtevraag voor opvang van Amsterdamse bedrijven. Alle gemeenten in de agglomeratie én metropoolregio Amsterdam hebben een woningbouwopgave. Veel ondernemers in de buurgemeenten voelen ook de druk van oprukkende woningbouw.

De huidige samenwerking in de MRA, bijvoorbeeld in Plabeka, is gebaseerd op vrijwillige samenwerking. Dat gaat goed als de nood nog niet overal te hoog is, als er voldoende ruimte is of beperkte financiële gevolgen. Net als voor Amsterdam is gebiedsontwikkeling ook voor de buurgemeenten van groot financieel belang. De individuele gemeenteraad gaat ultimo over haar eigen portemonnee.

Hoe kan de gemeente Amsterdam dan blijven uitgaan van haar eigen transformatieplannen en de oplossing neerleggen bij de buurgemeenten of de gemeenten in de MRA? Heeft u al succesvolle gesprekken met de agglomeratiegemeenten en MRA-gemeenten gevoerd die tot verhuizing hebben geleid? Of tot aanpassing van de Omgevingsvisies en Ontwikkelingsstrategieën?

Op pagina 70 brengt u het plan om opbrengsten uit stadsontwikkeling te willen koppelen aan investeringen in de veenweidegebieden in de Zaanstreek-Waterland ten einde zo bij te dragen aan het landschap in de agglomeratie van Amsterdam. Helaas zien wij dit plan om financieel bij te dragen (nog) niet terugkomen in andere prioriteiten die regionale samenwerking vergen.

Het ontbreekt op dit moment aan de geschikte governance structuur. Er is ook geen vereveningsmechanisme waarin de lusten en lasten op een gelijkwaardige manier tussen gemeenten gedeeld kunnen worden. Het rapport Als één overheid van de Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen gaat in op de maatschappelijke opgaven die stad en zelfs regio overstijgen en die vragen om meer gezamenlijke uitvoeringskracht. Een van de aanbevelingen is een mechanisme voor de regionale verevening van grondexploitatie-inkomsten. Waar denkt de gemeente Amsterdam zelf aan? Hoeveel is de metropoolregio Amsterdam met dit denken?



Bereikbaarheid van en in de stad Amsterdam

Logistiek

Goederenvervoer en overslag vraagt om beschikbaarheid van voldoende ruimte voor kleine en grote hubs. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt op meerdere plekken terecht het belang en de ruimtevraag van de logistieke opgaven. Ook het vervoer over water wordt terecht benoemd. De echte opgave is om de ideeën van papier te laten komen. De stad en regio praten al enige jaren over logistieke ontkoppelpunten (LOP) in de oksels van het wegennet. Een LOP vraagt ruimte en bekostiging van die ruimte. Daarnaast vraagt een LOP of een HUB ook ongestoorde toegang van buiten de gemeente. Dat geldt ook voor een overslagpunt aan de waterkant. Ervaring leert dat strenger Amsterdams milieubeleid onbedoeld tegenstrijdig kan werken aan de doelstellingen om binnen de gemeentegrenzen minder zwaar vrachtverkeer te hebben. Een goederencorridor kan de oplossing bieden.

Amsterdam kent sinds enkele jaren de CBA, de commissie Bevoorrading Amsterdam. Hierin participeren vanuit het bedrijfsleven partijen zoals TLN, evofenedex, VNO-NCW en lokale ondernemersverenigingen MKB -Amsterdam en Vereniging Amsterdam City samen met diensten van de gemeente Amsterdam (EZ, V&OR). In het kader van de participatie bij komende omgevingsplannen en gebiedsontwikkelingen is het essentieel dat ook de commissie Bevoorrading aan de voorkant bij de planmaking en stadmaking betrokken wordt. Hoe gaat u de participatie borgen van partijen met specifieke expertise?

Autoluw: de mobiele werkplaats van servicemonteurs en installatietechnische bedrijven

Hoewel nut en noodzaak van goederenvervoer en stadslogistiek door de hele ontwerp-omgevingsvisie is opgenomen ontbreekt een essentiële economische sector die ook met een auto of bus de stad in komt én enige tijd in de stad verblijft. De technische dienstverleners met bedrijf op wielen onderhouden scholen, hotels, overheidsgebouwen, kantoren en woningen. Toegang tot de stad op buurtniveau is essentieel voor het functioneren van de stad. Binnen de landelijk geldende afspraken over verduurzaming zullen ook deze bedrijfsvoertuigen zich aanpassen. De ruimtevraag blijft en alleen laad- en losplekken in oude en nieuwe stadswijken voldoen niet. Wij bevelen om aan Techniek NL en Bouwend NL te betrekken bij deze opgave.

Multimodale bereikbaarheid van de metropool

Cruciaal voor een onderscheidend vestigingsklimaat is de mate van multimodale bereikbaarheid. Dit vraagt ruimte voor een Mainport met hoogwaardig hubnetwerk, internationale treinverbindingen, een robuust wegennet en hoogwaardig OV met trein en metro. Wij steunen de lobby van de initiatiefnemers (overheid en marktpartijen) om de twee metrolijnen (doortrekken NZ-lijn naar Schiphol en Hoofddorp en sluiten Metroring Amsterdam) in het Groeifonds financieel te borgen. Aanleg maakt echte metropoolvorming eerder realiseerbaar. Daarnaast zien wij ook de noodzaak om de metrolijn naar Almere aan te leggen. Hoogwaardig en hoogfrequent OV ondersteunt succesvolle spreiding van woningbouw over de MRA.



Wij zijn niet enthousiast over de stap-voor-stap techniek van de gemeente Amsterdam om de afwaardering van wegen en notabene ook een Rijksweg op te voeren in discussies en notities. Hoewel het in deze versie van de Omgevingsvisie niet meer letterlijk staat is afwaardering van de A10- West ten gunste van woningbouw nog steeds herkenbaar in de stukken. Het huidige wegennet en de twee ringen: Ring A10, de verbinding van de A9-A5 zijn hard nodig. De kwetsbaarheid van het wegennet wordt vooral duidelijk bij slecht weer i.c.m. stremmingen. Automobilisten kiezen voor doorstroming en komen dan automatisch op het enige beschikbare alternatief. Het huidige wegennet zal voor het groeiende beroepsgoederenvervoer voldoende capaciteit blijven vragen. De toekomstige inwoners in de metropool en Amsterdam zelf zullen ook deels met de auto bewegen.

Participatie

Tot slot, ondanks de beperkingen die de maatregelen tegen de coronacrisis hebben gehad voor fysieke bijeenkomsten hebben wij een bijzonder prettige manier van participatie en gesprek kunnen opzetten met de makers van de Ontwerp- Omgevingsvisie. Waarvoor onze dank.

Voor het vervolg verzoek ik de makers dringend om over te dragen dat er 8 grote ondernemersverenigingen (niet zijnde de winkeliersverenigingen) zijn, verspreid over Amsterdam, en minstens zoveel brancheverenigingen met professionele krachten die elk met hun eigen expertise kunnen participeren op het komende omgevingsplan en programma's. Het zou voor omgevingsvisies met een dermate vergaande impact op de agglomeratie ook passen om de ondernemersverenigingen in Amstelveen, Diemen, Zaandam en Haarlemmermeer te betrekken. Het betrekken van de brancheverenigingen zorgt ook voor input over toekomstige ontwikkelingen in een sector en maakt het mogelijk boven de belangen van één partij uit te stijgen. De vraag om ruimte is zo groot dat vraagt om integraal te kijken. Betrek de denkkracht van het bedrijfsleven op meerdere momenten bij een proces. Participatie brengt dan echt meer op.

Met vriendelijke groet, mede namens

Transport en Logistiek NL, evofenedex, Koninklijke Metaalunie, Techniek Nederland, Bouwend NL,

Petra Tiel

VNO-NCW Metropool Amsterdam