

Henk Jagersma
*directeur van het cluster Ruimte en Economie
 en lid van het managementteam van Amsterdam*

‘Ook tijdens laagconjunctuur blijft Amsterdam groeien’

Amsterdam kent een spectaculaire banengroei. Het stadsbestuur zet daarom alle zeilen bij om meer betaalbare woningen te realiseren, kantoren te bouwen en de stad niet te laten dichtslippen.

Dat verklaart Henk Jagersma, sinds 1 februari 2018 stedelijk directeur van het cluster Ruimte en Economie en lid van het managementteam van Amsterdam. De vastgoednestor kent de stad door en door. Als ceo Syntrus Achmea Real Estate & Finance vertoefde hij jaren in de hoofdstad. Met Amsterdam gaat het eigenlijk te goed, stelt hij. ‘Het probleem van Amsterdam is het grote succes van de stad. In de metropoolregio Amsterdam komen er komend jaar naar verwachting 20.000 banen bij. De bevolkingsgroei bedraagt zo’n 11.000, waarvan een derde met een nieuwe baan naar Amsterdam komt. Dat betekent dat vooral middeninkomens die hier komen werken, geen woning kunnen vinden.’



Henk Jagersma
*directeur van het cluster Ruimte
 en Economie en lid van het
 managementteam van Amsterdam*

Amsterdam is echter op de goede weg, somt Jagersma op. ‘Sinds 2014 heeft de stad hard gewerkt om de planvoorraad op te schroeven. Vorig jaar zaten we dan ook ruim boven de jaarlijks afgesproken woningproductie van 7.500. Om de betaalbaarheid te verbeteren, heeft het college het zwaartepunt gelegd op sociale en middeldure huur. Afgesproken is dat er per jaar 1.670 middeldure huur worden opgeleverd. Het kost tijd om die productie op gang te krijgen. Vorig jaar zaten we op 1.100, maar dat worden er steeds meer.’

Risico’s woningmarkt

Met de problemen van marktpartijen is de stedelijk directeur bekend. ‘De grootste risico’s zijn de extreem gestegen bouwkosten en de stikstofcrisis. Amsterdam is beleggers op het eerste punt tegemoetgekomen. Bij tenders is het gewicht van het grondprijzen afgenomen ten faveure van de kwaliteit en duurzaamheid van het plan. Ook de 40-40-20-regel draagt bij aan een betere betaalbaarheid. Nu 40 procent van de woningproductie moet bestaan uit middeldure huur en koop, levert dit minder grondopbrengsten op. Het stikstofprobleem lijkt in Amsterdam gelukkig minder groot dan elders. Aanvullend onderzoek is echter nodig om in kaart te brengen wat dat per project betekent.’

Hoogbouw biedt in Amsterdam maar mondjesmaat een oplossing voor de woningnood, verklaart Jagersma. ‘In bijvoorbeeld de Sluisbuurt is hoogbouw goed mogelijk. Op andere locaties is het lastig. Omdat de grachtengordel Unesco-werelderfgoed is, zijn er forse beperkingen voor hoogbouw in en rond de binnenstad. Daarbuiten belemmeren de aanlegroutes van Schiphol hoogbouw. Daarom zijn wolkenkrabbers op de Zuidas niet toegestaan. Ook in Amsterdam-West geldt die beperking.’

Ongekende kantorenvraag

Hoe groot de banengroei is, blijkt volgens Jagersma uit de ‘ongekende’ vraag naar kantooruimte. In de crisisjaren zijn er alleen op de Zuidas en in de Minervahaven kantoren gebouwd, terwijl ruim 700.000 m2 kantoren via transformatie is onttrokken aan de voorraad. Toch is het aantal banen ook tijdens de crisis doorgroeid. De laatste jaren is er een banenexplosie, terwijl de brexit de vraag extra opstuwt. Er komen niet alleen veel nieuwe internationale bedrijven naar de stad. Ook bedrijven die al een kantoor in zowel Londen als Amsterdam hebben, breiden hun Amsterdamse vestiging uit. We bouwen deze vier jaar daarom 500.000 m2 netto aan nieuwe kantoren. Ook als er die periode een conjuncturele neergang zou zijn, zie ik de vraag nauwelijks afnemen.’

10.000 minder parkeerplekken

Over vijftien jaar telt Amsterdam 1 miljoen inwoners tegen bijna 867.000 eind 2019, blijktens CBS-prognoses. Het is een absolute prioriteit om de steeds drukker hoofdstad goed bereikbaar te houden, betoogt Jagersma. ‘De stad kan geen extra autoverkeer meer aan. Om de stad bereikbaar te houden en om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en groen lanceerde het college begin oktober de Agenda Autoluw. Hiermee stimuleert het stadsbestuur inwoners en bezoekers om zo vaak mogelijk te kiezen voor het ov als alternatief voor de auto. Daarnaast neemt het bestuur maatregelen om doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in Amsterdam, zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de wegen rondom de stad. Eerder werden de parkeertarieven voor bezoekers al verhoogd en is aangekondigd dat 10.000 parkeerplaatsen worden opgeheven.’

Twee nieuwe metrolijnen

Beter ov en het stimuleren van duurzame logistiek staat ook hoog op de agenda, vervolgt de directeur. ‘We zijn samen met marktpartijen aan het werk om logistieke stadshubs te realiseren. Deze regio gaat de komende jaren bovendien fors investeren in nieuw ov. De Noordzuidlijn was een belangrijke doorbraak. In samenwerking met de regio, NS, Prorail en Schiphol onderzoeken we de aanleg van twee nieuwe metrolijnen; een van Hoofddorp via Schiphol naar station Zuid en de ander van station Sloterdijk naar Amsterdam Centraal. Deze lijnen zijn cruciaal om de enorme banengroei te faciliteren en verkeersinfarcten te voorkomen. Extra winst: de metrolijn kan veel stoptreinen naar Schiphol vervangen voor intercity’s naar andere grote steden en het buitenland. Hierdoor kunnen korte vluchten vervangen worden door treinen.’

Nieuwe invulling Hudson’s Bay

Op de retailmarkt zijn de uitdagingen beperkt. Waar huren en passantenstromen in de meeste binnensteden onder druk staan, floreert de winkelmarkt in Amsterdam, constateert Jagersma. ‘In de stad zit een enorme koopkracht. De binnenstad heeft bovendien een centrumfunctie voor heel Nederland. Jaarlijks ontvangt Amsterdam 19 miljoen binnenlandse en buitenlandse bezoekers. De belangrijkste taak van de ambtelijke organisatie is te waken over de kwaliteit van het winkelbestand. Om die reden ontmoedigen we toeristenformules als Nutella-winkels en coffeeshops. We bevorderen juist de komst van hoogwaardige formules. En voor de Amsterdammers is het belangrijk dat er genoeg winkels blijven voor de dagelijkse levensbehoefte.’ Over het vertrek van Hudson’s Bay eind dit jaar maakt Jagersma zich geen zorgen. ‘Het Rokin is een toplocatie. De nieuwe invulling laten we over aan de creativiteit van de markt; daarna kijken we of we meewerken.’

