

## DE STEMMEN ZIJN GETELD

# EN NU AAN DE SLAG: DIT ZOU ELKE GEMEENTE ECHT MOETEN REGELEN

Nu de gemeenteraadsverkiezingen achter de rug zijn: nieuw college, nieuwe kansen. Zo maak je steden en dorpen nóg aantrekkelijker voor ondernemers én bewoners. Vijf punten waar elke gemeente echt werk van moet maken.

De afgelopen maanden vlogen de beloften je om de oren in de campagnes voor de gemeenteraadsverkiezingen: de gemeente nóg mooier maken door de bereikbaarheid te vergroten, vervuiling aan te pakken, nieuwe woningen te bouwen, noem maar op. Maar nu de stemmen zijn geteld, is het tijd om nieuwe coalities te vormen. Om het overzicht te houden zetten we de belangrijkste zaken op een rij. Deze vijf punten zouden in elk coalitieakkoord moeten zijn gebeiteld:

## #1 PAK LEEGSTAND AAN EN ZORG VOOR EEN LEVENDIGE (BINNEN)STAD

Niets zo deprimerend als lege winkelpanden tijdens het shoppen. Volgens Detailhandel Nederland zijn de cijfers hierover niet best. In de binnenstad van Assen staat 21,8 procent van de winkelmeters te wachten op een bestemming. Vlissingen en Breda kampen met leegstandpercentages van respectievelijk 18,3 en 17,2.

'Leegstaande panden zijn desastreus in een winkelgebied', zegt Lisette Goddrie. Zij is eigenaar van beddenspeciaalzaak Passie voor Slapen in Alphen aan den Rijn. 'Als een consument zoveel dichte panden ziet, gaat hij die gebieden vermijden. Winkels eromheen vernieuwen hun huurcontract niet meer. Zo trekt leegstand langzaam naar andere gebieden toe. Dat maakt een binnenstad er niet vrolijker op.' Volgens de ondernemer is het noodzakelijk dat de gemeente goede gesprekken voert met vastgoedeigenaren, brancheverenigingen en winkeliers. 'Samen kijken naar mogelijkheden om leegstand op te lossen. Niemand heeft er belang bij als een buurt verpaupert.' Vastgoedeigenaren kunnen flexibeler zijn met de huren, gemeenten soepeler met bestemmingsplannen. 'Shoppen op internet kent geen beperkingen. Een fysiek winkelgebied moet daar goed tegenop bieden. Wees daarom creatief. Sta als gemeente toe dat ook horecagelegenheden zich in een shoppingcentrum vestigen. Experimenteer als ondernemer met *blurring* (activiteiten waarbij grenzen tussen detailhandel en horeca vervagen; red.)' De gemeente kan bedrijven uit de buitenge-





bieden aanmoedigen de loze winkelvloeren in het centrum te bezetten. Goddrie: 'Bied ondernemers een verhuiskostensubsidie aan. Zet middelen uit gebiedstransformatiefondsen in. Creëer samen een vitale binnenstad.'

Volgens Goddrie pakt Alphen aan den Rijn dat al heel goed aan. 'In de aanloopstraten naar de binnenstad heeft de gemeente veel loze meters weggehaald. Nieuwbouwplannen in het winkelgebied zijn aangepast: er worden minder nieuwe meters gebouwd. Eerst gebruiken wat er al staat, zo is de gedachte.' En zo zouden meer gemeenten kunnen redeneren.

### #2 HELP ONDERNEMERS BIJ HET VINDEN VAN PERSONEEL, VERSTERK HET AANBOD OP DE ARBEIDSMARKT

Zeshonderd voertuigen en twaalfhonderd chauffeurs telt het Noord-Hollandse transportbedrijf Peter Appel. De wagens rijden voor ondernemingen in de levensmiddelen- en horecagroothandel. De zaken gaan goed. Wat schuurt, is het vinden van geschikt personeel. 'Wij werven via onze website, social media, via mond-tot-mond reclame. Maar er staan nog steeds veel vacatures open. De hele sector kampt met een tekort aan vrachtwagenchauffeurs', vertelt Enrico van Aggele, business development manager bij Peter Appel. 'Als gevolg van de vergrijzing is de uitstroom in onze sector hoog. Vroeger werden veel uren gemaakt in de transport. Nu zijn er meer deeltijdcontracten, waardoor er meer mensen nodig zijn. Een werkweek van zestig uur wordt vaak door twee parttime chauffeurs gedaan.' De kosten om een C-rijbewijs te halen zijn niet mals: die bedragen minstens 8.000 euro. Niet meteen een bedrag dat een werkzoekende uit zijn portemonnee trekt.

Momenteel leidt Peter Appel veel zij-instromers op, bijvoorbeeld beveiligers of lassers die chauffeur willen worden. Een groot deel van de potentiële bestuurders komt uit een uitkeringssituatie. 'Die worden na het halen van hun rijbewijs door ons begeleid en kunnen uiteindelijk hier aan de slag.' De opleidingskosten worden gesubsidieerd door het door SOOB – het opleidings- en ontwikkelingsfonds van de sector Transport en Logistiek. 'Maar er blijft nog steeds een paar duizend euro over die je als werkgever zelf moet investeren in iemand.'

UWV draagt regelmatig kandidaten aan voor het transportbedrijf. 'Er is vooral een match met mensen die kort werkloos zijn. Maar mensen die al jarenlang in de bijstand zitten, dat is een ander verhaal. Als chauffeur begin je vroeg, en je bent niet elke dag op hetzelfde tijdstip klaar. Je moet echt gemotiveerd zijn, discipline hebben. Ik merk dat mensen die lang uit het arbeidsproces liggen, deze stap vaak niet kunnen maken.'

Volgens Van Aggele kan de gemeente best een tandje bijzetten om ondernemers aan goed personeel te helpen. 'Organiseer banenmarkten waar bedrijven en werkzoekenden direct met elkaar in contact komen. Verminder het papierwerk. Nu moet je zoveel formulieren invullen voordat je met een zij-instromer aan de slag kunt. En wat het grotere plaatje betreft: werken moet uiteindelijk wel aantrekkelijker zijn dan in de bijstand zitten. Anders snap ik wel dat je liever op de bank zit in plaats van om 3 uur 's ochtends uit je bed te stappen.'

### #3 ZET HET MES IN OVERBODIGE VERGUNNINGEN, HOUD DE LOKALE LASTEN LAAG

Zo'n 10 tot 15 uur is hij ermee bezig, met de vergunningaanvraag die nodig is om kozijnen te plaatsen. Ondernemer Idris Sorgucu, eigenaar van het Haagse Tarion, plaatst jaarlijks duizenden – isolerende – kozijnen en deuren in woningen en bedrijfspanden. 'De Omgevingswet bepaalt dat de gemeente hiervoor toestemming geeft. De verbouwing beïnvloedt namelijk in veel gevallen een beschermd stadsaanzicht.'

De klant kan zelf de vergunning aanvragen, maar vaak regelt Sorgucu dat soort zaken. 'Het gaat niet om het doorgeven van kleur of afmetingen. Je moet een heuse bouwkundige tekening aanleveren.' Daarvoor wordt meestal een specialist ingehuurd, een bouwkundig adviseur. Kosten: 1.000 tot 1.500 euro. 'Verder betaal je leges aan de gemeente – het bedrag dat aan de overheid betaald dient te worden bij gebruik van hun dienst. Dat komt neer op zo'n 3 procent van de offerteprijs.'

Soms huurt Sorgucu een kraan, als de ramen hoog in het gebouw staan. 'Wanneer je een paar uur de openbare weg bezet houdt, heb je



**'DE GEMEENTE  
KAN BEST EEN  
TANDJE  
BIJZETTEN OM  
ONDERNEMERS  
AAN GOED  
PERSONEEL  
TE HELPEN'**



BERT BELEN/HH

als bouwer een vergunning nodig. De kosten variëren per regio en gemeente, maar reken in dit geval op zo'n 450 euro aan heffingen voor de kraan per dag.'

Sorgucu breekt zich het hoofd hierover. 'Sinds het Energieakkoord van 2013 doen gemeenten hun best gebouwen duurzamer te maken. Het is toch krom dat Den Haag tegen ons zegt: jongens, jullie bedrijf doet veel voor de verduurzaming van de stad, maar dat ze tegelijkertijd het hele proces afremmen met leges en vergunningaanvragen?' Bovendien werk je in de hand dat mensen illegaal, zonder vergunning, een kozijn laten plaatsen. 'Die rijden als het ware door rood en hopen dat ze niet worden betrapt. Ze riskeren daarmee een hoge boete.'

Maak het aanvragen van vergunningen eenvoudiger, vindt Sorgucu. 'Laat de gemeente mensen kosteloos helpen. Versnel het vergunningsproces. Nu duurt het zes weken voordat je de vergunning binnenkrijgt. Waarom kan het niet digitaal? Dan ontvang je binnen 24 uur na de aanvraag al toestemming. Overigens is de gemeente wel sneller geworden hoor. Een aantal jaren geleden duurde het soms maanden voordat je iets terughoorde.'

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verwacht dat gemeenten dit jaar maar liefst 9,7 miljard euro aan gemeentelijke heffingen gaan innen. Dit is 2,5 procent meer dan in 2017 en bijna het dubbele van de verwachte inflatie van 1,3 procent. De OZB-inkomsten van gemeenten stijgen met 2,5 procent, de

parkeerheffingen met 4 procent en de toeristenbelasting zelfs met 10,7 procent, aldus het CBS. 'Wij roepen lokale partijen op om bij de coalitievorming de lastenstijging voor ondernemers en burgers een halt toe te roepen,' zegt directeur Leendert-Jan Visser van MKB-Nederland. Een goed ondernemersklimaat gedijt immers bij een gematigde lokale lastendruk.

#### **#4 LUCHTVERVUILING IN DE STAD IS ONNODIG – ZET GROENE INITIATIEVEN OP POTEN**

De stad van de toekomst is groen, zei VNO-NCW-voorzitter Hans de Boer al tijdens een bijeenkomst van De Groene Stad. 'Er komen tot 2030 één miljoen mensen bij in ons land, ►





voor een groot deel in de steden. Als we niets doen 'versteent' de stad.' Meer bomen en planten maken een stad aantrekkelijker, gezonder en schoner. Ze helpen fijnstof verminderen, CO<sub>2</sub> bufferen én dempen geluiden in de stad met zo'n 5 decibel.

Misschien uit onverwachte hoek, maar ook de transportsector wil zijn steentje bijdragen aan een betere luchtkwaliteit in de stad. 'De lat ligt hoog. In 2025 willen we *zero* emissie in de binnensteden. Met bijvoorbeeld elektrisch vervoer en groene brandstof ter vervanging van diesel', vertelde voorzitter Arthur van Dijk van Transport en Logistiek Nederland in een *Forum*-interview. Volgens hem bestaat nu veel variatie tussen de verschillende milieuzones, en dat is nooit goed voor ondernemers. 'Dan kun je de ene stad wel in met je spullen, en de andere stad niet. De milieuzones in deze vorm kunnen zelfs juist voor méér vervuiling zorgen,

omdat ondernemers worden gedwongen om te rijden of omdat een vrachtauto zijn goederen moet overladen in een aantal bestelauto's.'

Van Dijk zet in op samenwerking met de gemeenten om de huidige versnippering van milieugebieden tegen te gaan. 'Gemeenten gebruiken bijvoorbeeld verschillende definities voor wat de binnenstad is. Daar moet duidelijkheid over komen.' Verder zijn er genoeg voorzieningen nodig, zoals oplaadpunten voor elektrische voertuigen en plekken buiten de binnenstad waar goederen kunnen worden overgeladen.

Overigens zijn veel steden al 'slim' bezig. Zij pakken op basis van de nieuwste technologieën thema's aan als verstedelijking, klimaatverandering, arbeidsparticipatie, digitalisering, en mobiliteit. Steden in China en het Midden-Oosten worden zelfs *smart* uit de grond gestampt.

**'BESCHRIJF  
ALS GEMEENTE  
WÁT JE WILT  
BEREIKEN,  
NIET HOE'**

## #5 HOUD AANBESTEDEN SIMPEL, MAAK OVERHEIDSOEDRACHTEN TOEGANKELIJK

Wist u dat gemeenten gemiddeld 1.000 euro per inwoner aan de inkoop van producten en diensten besteden? Een hoop geld, en dat moet wijs worden (aan)besteed. Helaas leveren openbare aanbestedingen door gemeenten en andere overheidsinstanties bedrijven regelmatig frustratie op. 'Aanbesteden is ongevoelbaar juridisch geworden. Tuurlijk, overheidsgeld moet op een transparante, efficiënte manier worden besteed. Maar om dit doel te bereiken, timmeren aanbestedende diensten de opdracht volledig dicht met gedetailleerde procedures', aldus Theo Widdershoven (Cascade visuele communicatie). Zijn tips? 'Beschrijf als opdrachtgever wát je wilt bereiken en niet hóe je dat wilt bereiken. Opdrachtgevers zouden vooraf ook beter moeten nagaan wie ze zoeken. Anders wordt het aantal inschrijvers wel erg groot.' In februari kreeg staatssecretaris Mona Keijzer van Economische Zaken de actieagenda *Beter aanbesteden* overhandigd met daarin aanbevelingen om slimmer aan te besteden. Zorg dat de rol van de inkooporganisatie duidelijk is, luidt een van de punten. En: goed aanbesteden begint met kennis van de markt. ■

*Online hebben we interessante extra's toegevoegd.*

*Kijk maar op [www.opiniebladforum.nl](http://www.opiniebladforum.nl)*

### Lees ook het pamflet

Wilt u weten waar VNO-NCW en MKB-Nederland zich hard voor maken voor de coalitieonderhandelingen? Lees de brochure 'Gemeenteraadsverkiezingen 2018. Handreiking MKB-Nederland en VNO-NCW'. In het pamflet 'Laat uw ondernemers groeien met ondernemers' staan alle maatregelen en best practices voor een ondernemersvriendelijke gemeente op een rij.

*Kijk maar op [www.vno-ncw.nl](http://www.vno-ncw.nl)*



BERGEN POORTVLIET

## Pin-up

Het zijn lastige tijden voor mannen, met #MeToo en dreigende vrouwenquota. Dan moet je voorzichtig te werk gaan. Dat is niet gebeurd bij het bedenken van een flyer voor de jaarlijkse Nationale Laswedstrijd voor vmbo'ers. We zien een – mag ik dat zeggen – bevallige jongedame met opengeklapte lashelm en een lasapparaat in haar hand. Dat laatste denk ik tenminste, want erg technisch ben ik niet. Verder heeft ze niet veel aan: een bloesje opgeknoopt tot onder haar zichtbare bh, en een hotpants. Zij houdt een hand voor haar kruis. Geen idee waarom. In het AD werd subtiel gewezen op het ontbreken van een beschermend pak.

Het geheel oogde als een poster die je vroeger in veel garages en kazerneslaapzalen zag hangen. Misschien nog steeds, maar tegenwoordig dringen vrouwen ook door tot het bastion van 'mannenberoepen', en zij – en vrouwelijke klanten – zitten niet te wachten op dit soort ouderwetse vrouwbeelden. Laat staan dat je die in de (digitale) openbare ruimte open en bloot toont.

Na verschijning op Facebook ontstond dan ook al gauw consternatie over deze seksistische flyer. Zeker als je bedenkt dat het de bedoeling is dat ook meisjes in de (las)techniek gaan. Diverse organisaties in de techniek namen afstand van de flyer. De afzender, een technisch bemiddelingsbureau, deed dat niet. De directeur vond de flyer 'wel grappig'. Hij wilde juist een steentje bijdragen aan het streven naar meer meisjes in de techniek, want er is immers een 'schrijnend' tekort aan vaklieden. De afbeelding was bedoeld als aandachtstrekker. 'Het had net zo goed een teddybeer kunnen zijn.'

Ik weet niet of een teddybeer meer meisjes naar de techniek trekt. Misschien is een schaars geklede – bevallige – mannelijke lasser dan toch beter. Of maak ik me dan schuldig aan hetzelfde soort seksisme? Dan trek ik deze opmerking meteen terug. Voor de deelnemers aan de Nationale Laswedstrijd lijkt het mij beter als ze zich op hun laswerk concentreren. Dan zien ze na afloop wel of er leuke jongens of meisjes onder die lashelm schuil gaan.

*Paul Scheer*