



VAKBLAD OVER RUIMTELIJKE
ONTWIKKELING EN DE
FYSIEKE LEEFOMGEVING

31-07-25

Eerst bouwen, later rijden

[Friso de Zeeuw](#)

Ook mobiliteitseisen remmen de ontwikkeling, terwijl infrastructuur juist achterloopt op de woningbehoefte. Door ‘verkeerskundige veto’s’ dreigen plannen te sneuvelen nog vóór de eerste paal de grond in gaat. Tijd voor heldere normen en andere prioriteiten.

‘Eerst rijden dan bouwen’, dat bekende adagium hoor je nog wel, maar het staat steeds verder af van de realiteit. Wie woningbouw - of het nieuwbouw, transformatie of optoppen betreft - serieus neemt als topprioriteit moet dat erkennen. Omkering van het mantra geeft de werkelijkheid beter weer: eerst bouwen en later rijden.

Dit demissionair kabinet reserveerde 500 miljoen euro per jaar voor de ontsluiting van woningbouwlocaties per auto, openbaar vervoer en fiets. Gezien de kosten van infrastructuur is dat niet veel. We moeten er rekening mee houden dat een nieuw kabinet daar weinig in verandert.

Het bouwen van woningen gaat niet vlot, maar de aanpassing van weg-infrastructuur, het openbaar vervoer, de aanleg van (snel-)fietspaden, de inzet van deelmobiliteit verloopt in een nog langzamer tempo. De afdelingen mobiliteit en verkeer van gemeenten en provincies en ook Rijkswaterstaat houden vaak vast aan de normen voor doorstroming en wachttijden voor het autoverkeer op doorgaande wegen. Dat is logisch, geredeneerd vanuit hun vakdiscipline. Maar het leidt steeds vaker tot voortslepende discussies over de hoeveelheid extra (auto-)verkeer een woningbouwlocatie toevoegt, wat je met duurzame mobiliteitsmaatregelen kunt bereiken, welke aanvullende infrastructuur nodig is en - niet in de laatste plaats – wie daarvoor financieel moet opdraaien.

Wat is je liever: minder lang in de file staan of een betaalbaar huis voor je kind?

Elke overheidsinstantie hanteert eigen beleid, met verschillende verkeersmodellen en normen. De verschillen zijn lang niet altijd terug te voeren op expliciete verkeerskundige of politiek-bestuurlijke keuzes. Dit is het domein van verkeersexperts, met een grote inbreng van adviesbureaus. Voor buitenstaanders komt het over als een ‘black box’. Voorheen leidde deze werkwijze niet tot evidente knelpunten. Daarom bestond weinig aanleiding om de gegroeide praktijk te veranderen. Maar nu zijn er in toenemende mate wel knelpunten.

Als we de prioriteit voor woningbouw serieus nemen, doen de overheden er goed aan om transparante en onderbouwde grenswaarden te formuleren voor - onder meer - doorstroming en wachttijden. Uitgesplitst naar alle type wegen, dus nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal. Bij de normering moet men rekening houden met het feit dat woningbouw langere tijd vooruit loopt op aanpassingen aan infrastructuur. 'Voldoende mate van verkeersveiligheid' is dan het centrale criterium en niet 'soepele doorstroming' of 'minimale wachttijden'. Op deze manier blijven woningbouwplannen gevrijwaard van vertraging, bovenmatige investeringen of een verkeerskundig veto.

Teruggebracht tot de kern, met een licht demagogisch sausje is hier de volgende vraag aan de orde: Wat wil je liever: minder lang in file staan of een betaalbaar huis voor je kind? In de file zit je ook droog.