

16 juli 2021

De dure grabbelton van Ollongren

[Friso de Zeeuw](#)

Opinie De plannen van demissionair minister van Wonen Ollongren voor het opvoeren van de woningbouwproductie zijn volgens hoogleraar gebiedsontwikkeling Friso de Zeeuw onnodig duur en missen de nodige samenhang. “De dure grabbelton van Ollongren is volstrekt ongeschikt als basis voor het verstedelijkingsbeleid in de komende periode. Het kan beter, sneller en goedkoper.”

Nieuwbouw van woningen staat hoog op de politieke agenda en dat mag wat kosten. Veel woningbouwplannen – vooral binnenstedelijke – kampen met een financieel tekort: er moet overheidsgeld bij. Naast directe kosten zoals de uitplaatsing van bedrijven, is de grootste onrendabele kostenpost meestal de ontsluitende infrastructuur. Daar is nu terecht aandacht voor, want aan de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit ontbreekt het vaak; een hardnekkig euvel in Nederland Planningsland. Tot zover het goede nieuws.

4,5 miljard voor wonen per jaar

De recente plannen van demissionair minister Kajsa Ollongren van Wonen getuigen van een nieuwe tendens: infra-projecten zoeken woningbouwlocaties. Deze minister manifesteert zich met een verlate *coming out* met miljardenclaims voor het nieuwe kabinet.

In een [brief aan de Tweede Kamer](#) over de versnelling van de woningbouw stelt zij dat voor de bouw van 700.000 woningen voor 2030 een bedrag van 13,7 miljard euro nodig is voor onrendabele toppen en ontsluitende infrastructuur (dus 1,4 miljard per jaar). In een [vervolgbrief, over 14 grootschalige woningbouwlocaties](#), met 440.000 woningen in de komende 20 jaar claimt zij nog eens een bedrag van 20 miljard (dus 1 miljard per jaar). Samen dus 2,4 miljard per jaar.

Met een cynische blik kan je zeggen dat het gaat om een Randstadplan met wat kleine brokjes voor de middelgrote provinciesteden

Daar komt het eventueel schrappen van de verhuurderheffing voor woningcorporaties bij: 1,7 miljard euro per jaar. En een budget voor het opknappen van probleemwijken: circa 400 miljoen per jaar. Maakt een totaal van 4,5 miljard per jaar. Daarmee neemt ‘Wonen’ de koppositie over van Defensie als [grootste claimer](#) van alle sectoren en lobbygroepen.

Voor het plan voor 14 grootschalige woningbouwgebieden met een prijskaartje van 20 miljard rammelt aan alle kanten. Samenhang tussen de gebieden ontbreekt. Het gaat om enkele verstedelijkingszones, zoals langs de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht, de zone Amsterdam-Almere met onder meer de locatie Pampus en de IJmeer-metrolijn, en de zone Amsterdam-Hoofddorp.

Daarnaast maken enkele, willekeurig gekozen, 'gewone', binnenstedelijke locaties deel uit van het pakket, zoals het Suikerunieterrein en de Eemskanaalzone in Groningen. En ook een paar stationsgebieden – weer een ander type – prijken op het lijstje: in Zwolle, Nijmegen en Eindhoven. Het totaal wekt de indruk van een grabbelton.

De grote steden gaan er met de hoofdprijs vandoor, vooral Amsterdam met maar liefst [drie nieuwe metroverbindingen](#); de verbinding Transformatorweg en Centraal-Station, de IJmeerlijn van IJburg naar Almere-Pampus en verlenging van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, voor een totaalbedrag van maar liefst 8 miljard euro.

Met een cynische blik zou je kunnen zeggen dat het gaat om een Randstadplan met wat kleine brokjes voor de middelgrote provinciesteden ten behoeve van een evenwichtig kaartbeeld en het broodnodige draagvlak.

Veel cases, weinig business

Het valt op dat plannen die minder geld kosten, sneller tot woningbouwproductie leiden en aantrekkelijker woonmilieus opleveren (minder hoogbouwappartementen) buiten dit pakket zijn gehouden. Zo hebben de gemeenten rond Alkmaar en Hoorn een aanbod gedaan voor de bouw van 60.000 woningen. Een voorstel dat op de steun van het bedrijfsleven, en sinds kort ook van de provincie Noord-Holland kan rekenen. De aanpassing van de infrastructuur kost een fractie van de Amsterdamse plannen: 300 miljoen. In Almere/Zeewolde staan marktpartijen klaar om het plan Eemvallei te ontwikkelen met een totale capaciteit van 50.000 woningen, waarbij zij zelf een groot deel van de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding kunnen bekostigen.

Dat bij de selectie en uitwerking van de woningbouwlocaties geen marktpartijen en woningcorporaties zijn betrokken, versterkt het beeld van overheidsautisme

Ik noem verder het gebied Rijnenburg bij Utrecht (25.000 woningen) en de Gnephoek bij Alphen aan den Rijn (10.000 woningen), locaties waarover de Tweede Kamer zich bij herhaling positief heeft uitgesproken. Dit zijn juist gebieden waar private partijen vanuit de grondexploitatie aanzienlijke bijdragen kunnen leveren aan de ontsluitende infrastructuur, inclusief hoogwaardig openbaar vervoer. Maar ook aan de landschappelijke inpassing, biodiversiteit, duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie kunnen ze fors meebetalen. Maar je ziet ze niet terug in de plannen van de minister.

Dat bij de selectie en uitwerking van de woningbouwlocaties geen marktpartijen en woningcorporaties zijn betrokken, versterkt het beeld van overheidsautisme. Van een 'publiek-privaat-investeringsinitiatief', zoals [gesuggereerd](#) door de praatclub Forum Stedelijke Vernieuwing, is geen sprake. De 'businesscases' van de verschillende locaties zijn opgesteld door overheden en (overheids-georiënteerde) adviesbureaus. Veel cases dus en weinig business.

Beter, sneller, goedkoper

De dure grabbelton van Ollongren is volstrekt ongeschikt als basis voor het verstedelijkingsbeleid in de komende periode. Het kan beter, sneller en goedkoper, met een taakstellend budget van 10 miljard euro, de helft van de claim van Ollongren.

Ons ruimtelijke beleid moet niet alleen gericht zijn op het tijdig terugdringen van het enorme woningtekort. Het gaat ook om de totale ruimtelijke herinrichting van ons land op langere termijn. En tenslotte gaat het zelfs in deze tijden ook nog steeds om de rekening die de belastingbetaler gepresenteerd krijgt.