

15 maart 2023

Over het herbergend vermogen van steden: van compacte stad naar ontspannen stad

[Marleen Hermans](#), [Henry Meijdam](#), [Peter Noordanus](#) en [Friso de Zeeuw](#)

Waar gaat de verstedelijking de komende jaren neerslaan? Met die vraag is direct het 'laadvermogen' van de steden verbonden: hoeveel woningen kunnen en willen we daar kwijt? Marleen Hermans, Henry Meijdam, Peter Noordanus en Friso de Zeeuw pleiten voor een nieuwe balans in de programmering: een derde in de stad, twee derde erbuiten. Ergo: het bouwen binnen stedelijke contouren moet worden losgelaten, de fraaie resultaten van binnenstedelijk bouwen uit de laatste decennia ten spijt.

Ruimtelijke ordening staat op rijksniveau weer op de kaart. En terecht; een veelheid aan ruimtelijke vraagstukken en ruimteclaims vragen een geïntegreerde benadering en vergen ook afwegingen op het niveau van de nationale overheid. De verantwoordelijk minister Hugo de Jonge werkt daarom aan een nieuwe Nota Ruimtelijke Ordening, die in 2024 moet worden vastgesteld. Ten dele betekent dit de voortzetting en versterking van het compacte-stad-beleid.

Dit artikel richt zich op het verstedelijkingsbeleid. Een belangrijk aspect, omdat de volkshuisvestelijke ambitie het bouwen van 900.000 woningen voor 2030 daar rechtstreeks mee verbonden is

Heroverweging compacte stad

Naar onze mening brengt met name deze laatste doelstelling, 900.000 woningen realiseren voor 2030, de noodzaak met zich mee van een heroverweging van de 'compacte stad' als 'het' beleidsuitgangspunt. Alhoewel de eerste signalen op dit punt ook vanuit de nationale politiek worden afgegeven ("We bouwen in heel Nederland, zowel binnen- als buitenstedelijk" aldus het coalitieakkoord, is 'compacte stad' nog steeds in veel beleidskringen het adagium.

Wij zijn echter van mening dat 'compacte stad' als uitgangspunt inmiddels echt op de schop moet en als paradigma niet meer voldoet. Niet alleen omdat deze beleidsopvatting de volkshuisvestelijke ambities behoorlijk in de weg staat. Maar ook omdat deze afbreuk doet aan vitale, duurzame en gezonde steden. Het beleid om voornamelijk in bestaand stedelijk gebied te bouwen dreigt zichzelf in de voet te schieten. Het biedt onvoldoende oplossing voor de ruimtelijke vraagstukken van vandaag en morgen en voor de vragen vanuit de samenleving.

De argumenten dragen we hieronder aan. Een richtinggevende uitspraak in het aankomende debat rondom de nieuwe Nota Ruimtelijke Ordening is noodzakelijk. Een uitspraak ten gunste van een aangepaste aanpak om ontspannen, leefbare steden te ontwikkelen. Volharden in

vergaande verdichting gaat ten koste van leefbare steden. Bovendien wordt aan robuuste woonwensen tekort gedaan.

Meer uitleglocaties

Wij bepleiten een stevige verschuiving in de planning van de totale woningbouwopgave. De huidige programmering behelst 35 tot 40% uitleglocaties, zoals minister De Jonge recent in [een beantwoording van kamervragen becijferde](#). In onze visie verschuift dat percentage naar – grofweg – 65%. Niet als doelstelling vooraf, maar als resultante van toepassing van onze verstedelijkingsvisie. Het impliceert dat dit deel van opgave aan de randen van de stad of in uitleglocaties gestalte krijgt. Dat gaat niet koste van landschap en natuur. Integendeel, wij zien goede mogelijkheden voor integratie, door een uitgekiend ruimtelijk ontwerp, waarbij ook water en bodem richtinggevend zijn. Het verlies aan landbouwgrond kan tot maximaal 2% beperkt blijven.

Mobiliteit zal veel aandacht én investeringen vragen. Uitleglocaties hebben het voordeel dat de grondexploitatie doorgaans financiële ruimte biedt voor een substantiële bijdrage aan de bereikbaarheid.

Strikt contourenbeleid

Het idee van de compacte stad is niet iets van de laatste tijd. Ook in de VINEX-planperiode werd al 30% van het woningbouwprogramma - zo'n 250.000 woningen - in de bestaande stad gebouwd. Daarna ging bij beleidsmakers het roer echter rigoureuus om: bouwen in bestaand stedelijk gebied werd uitgangspunt. Er ontstond een brede beleidsconsensus dat nieuwe uitleglocaties niet nodig, en zelfs onwenselijk waren. Alhoewel reeds in gang gezette buitenstedelijke gebiedsontwikkelingen werden doorgezet, was er voor nieuwe stedelijke uitleg in beginsel geen plaats.

Die tendens zet zich tot vandaag de dag door. De Randstad provincies zien daarop toe met een strikt contourenbeleid. Politiek-bestuurlijk wordt deze keuze voor bouwen-in-de-stad ook door veel stedelijke gemeenten gedeeld.

Het VINEX programma liep beleidsmatig tot 2010, al liep de daaraan gerelateerde bouwproductie daarna nog een aantal jaren door. Na afloop van de VINEX-periode moest er nagedacht worden over toekomstige plekken voor woningbouw. De Rijksoverheid had zich om verschillende redenen (decentralisatie, marktwerking) teruggetrokken als regisseur op het terrein van de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting. De markt en de lokale overheid moest het gaan doen. De beleidsaandacht kwam meer en meer te liggen op extra binnenstedelijke capaciteit.

Succesvol beleid

Aanvankelijk had deze nieuwe strategie de wind in de zeilen. De (krediet-)crisis maakte dat de stedelijke kantorenmarkt sterk geraakt werd. Leegstaande kantoren maakten het vanuit het perspectief van leefbaarheid nodig en mogelijk om in de stad kantoren te transformeren naar woningen. En de sterk aantrekkende woningmarkt daarna - mede veroorzaakt door de gunstige financieringscondities van het afgelopen decennium - vergrootte bovendien de kansen voor financieel rendabele binnenstedelijke herontwikkeling.

Dit beleid had feitelijk succes, zo blijkt ook uit een recent advies van [het College van Rijksadviseurs](#); van de 720.000 woningen die in de periode van 2005 tot 2020 in ons land gerealiseerd zijn, zijn er 450.000 in bestaand stedelijk gebied gebouwd. Claassens en Koomen hebben het zelfs over 500.000 woningen in de periode 2000-2017.

Dit leverde al met al een behoorlijke verdichting op. Dit aantal is nog groter als ook de transformatie van bedrijventerreinen en havengebieden in ogenschouw genomen wordt. Woningen werden echter wel kleiner en kostbaarder, om dit uitgangspunt in te kunnen vullen.

Complexiteit binnenstedelijk verdichten

Ontwikkelen in de compacte stad is niet eenvoudig. De beoogde verdichting moet ingepast worden in het bestaand stedelijk weefsel en dat levert vaak complicaties op. Regelmatig ontbreekt draagvlak bij omwonenden bijvoorbeeld door verlies van uitzicht, bezonning of het gebrek aan parkeergelegenheid. Bovendien spelen er in de praktijk lastig oplosbare milieuvraagstukken. Ook zal er in de bestaande stad - gelet op eerder bodemgebruik - vaker de noodzaak zijn voor bodemsanering.

Veel is hier in de planfase in een gebieds- of een gebouwenontwerp op te lossen, maar altijd geldt: “there-is-no-free lunch”. Oplossingen zijn kostbaar of kosten ruimte, met als gevolg een reductie van het uiteindelijk realiseerbare woningaantal. Inzet van de Crisis- en Herstelwet wil ook nog weleens helpen, maar betekent in de praktijk dat met minder strikte milieunormen genoeg genomen wordt bijvoorbeeld op het vlak van geluid.

Overdosering kleine appartementen

Bouwen in de compacte stad betekent meestal het ontwikkelen van appartementen. Appartementen, die naar mate de financiële beperkingen groter worden in de praktijk van de ontwikkeling in veel steden voortdurend kleiner lijken te worden. Er zijn ook mooie voorbeelden van compacte laagbouw, maar in de *mainstream* staat de woningproductie in de compacte stad voor de productie van één type product: een appartement in (middel-)hoogbouw. De dominante woonwens van huishoudens is veel diverser.

Hoewel in de demografische ontwikkeling in ons land sprake is van veel meer eenpersoonshuishoudens, waar ook specifiek voor gebouwd zal moeten worden, [klopt het idee niet dat die allemaal stedelijk in een klein appartement willen wonen](#). De vraag is veel gevarieerder. Net zoals niet iedereen in een grondgebonden woning ergens buiten wil wonen.

In de nieuwbouwopgave moet meer rekening gehouden moet worden met de uit de woonwensen van mensen voortvloeiende variatie. Zowel in woningtypologieën, woonmilieus als in locatiekeuzes vraagt dit een veelzijdiger repertoire dan op dit moment in het compacte stadsbeleid wordt aangeboden.

Een derde vraagstuk betreft de verdringing van andere functies die optreedt bij een eenzijdige keuze voor het wonen, boven een ander ruimtegebruik. De aandacht bij binnenstedelijke ontwikkeling richt zich steeds meer op de herontwikkeling van bestaande grote en kleine bedrijventerreinen in de steden. Bij een keuze voor het herbestemmen van zo'n locatie naar wonen, is de vraag of er binnen de bestaande stad dan voldoende locaties blijven voor de vestiging van bedrijven. Dit geldt zowel voor grote havengebonden bedrijven in Amsterdam

als voor de service- als de maakindustrie – van de lokale fietsenmaker en bakker tot kleine dienstverleners.

In een aantal steden is de beschikbaarheid van bedrijfslocaties op dit moment al merkbaar een probleem. Terwijl bedrijvigheid essentieel is voor een economisch sterke ontwikkeling en het behoud van arbeidsplaatsen. De verdringing van de economische functie van de stad doet zich het meest pregnant voor in alle grote steden, maar inmiddels ook daarbuiten, in kleinere steden. In Den Haag, actief met de herontwikkeling van de bedrijventerreinen Binckhorst en Laakhavens, verscheen bijvoorbeeld een Urgentiebrief Bedrijfshuisvesting waarin een tekort van 35 tot 65 hectare aan bedrijventerrein geschetst wordt.

Deze spanning bij het binnenstedelijk ruimtegebruik beperkt zich niet alleen tot de concurrentie tussen wonen en werken. Ook andere voorzieningen vragen de nodige ruimte. Zo werd in de Nota Ruimte een groennorm in stedelijk gebied geïntroduceerd van 5 vierkante meter per inwoner. PBL wees recent in Binnenlands Bestuur op [het belang van een dergelijke groennorm](#). Steden voldoen daar (nog) lang niet aan. In Amsterdam wijst een onderzoek uit 2021 op een absolute afname van de groene ruimte in Amsterdam met 4,7 procent in totaal en zelfs 15,7 procent per capita.

Behoeftte aan meer groen

De combinatie van meer inwoners en de toegenomen noodzaak van klimaatadaptieve maatregelen heeft de noodzaak tot het behoud en realiseren van meer stedelijk groen en mogelijkheden voor bijvoorbeeld waterberging alleen maar groter gemaakt. Meer stadsbewoners betekent bovendien meer (benodigde ruimte voor) voorzieningen – speelvoorzieningen, scholen, maatschappelijke voorzieningen, et cetera.

Een gebalanceerde afweging van wonen, bedrijvigheid maar ook andere voorzieningen – zoals sport, groen, recreatie, waterberging – is essentieel voor een goed functionerende, gezonde stedelijke ontwikkeling. Daarin dienen alle ruimtelijke reserveringen betrokken te worden, niet alleen de reserveringen voor wonen. Dit beperkt de feitelijke ruimte voor woningproductie.

Multifunctionaliteit hoort daarbij uiteraard tot het oplossingenpalet, bijvoorbeeld dubbel grondgebruik: de school, bedrijvigheid of het gezondheidscentrum in de plint van een appartementencomplex. De mogelijkheden daarvoor dienen echter niet te worden overschat. Een realistische inschatting van wat – gegeven andere noodzakelijke ruimteclaims – nog in bestaand stedelijk gebied gebouwd kan worden is essentieel. Deze dient per locatie, gemeente en regio zorgvuldiger te worden getoetst. Het in ontwikkeling zijnde [Europese 'no net land take'-beleid](#), dat beoogt verstedelijking buiten bestaand stedelijk gebied te verbieden, vergroot de druk op de ruimte nog aanmerkelijk.

Duur bouwen

Komen we vervolgens bij de financiële tekorten die ontstaan bij het binnenstedelijk bouwen. Dit is duur, juist vanwege de verplaatsing van bestaande functies, de al bestaande dichtheid en het grote aantal betrokkenen. Natuurlijk zullen de exploitatiekosten van maatschappelijke voorzieningen door de toename van het aantal inwoners kunnen worden gedekt en kunnen ook voor de onrendabele top van ontwikkelingen gemeentefondsuitkeringen worden ingezet. Dat betekent echter niet dat binnenstedelijke ontwikkelprojecten kostendekkend zijn of zelfs

goedkoper dan buitenstedelijke projecten. Het betekent dat de samenleving bijdragen levert via de overheid om de planexploitatie haalbaar te maken.

Aan het eind van de vorige kabinetsperiode is door de toenmalige minister van BZK opdracht gegeven voor het maken van een analyse van de grondexploitatie-aspecten van [de grotere woningbouwprojecten](#) voor de komende tijd. Van deze locaties ligt 60 procent binnenstedelijk en het betreft daarnaast 10 procent (binnenstedelijke) herstructurering van woonwijken met voornamelijk corporatiebezit.

Conclusies uit de rapportage:

- Op de plannen van 700.000 woningen tot 2030 zit een publiek tekort van 5,5 miljard euro exclusief 8,1 miljard niet toe te rekenen infrastructuur. Dus totaal een niet gedekt tekort van circa 13,6 miljard.
- Daarnaast zit er op de 14 Verstedelijkingsgebieden (een scala aan binnenstedelijke locaties voor 450.000 woningen met een doorlooptijd tot 2040) een tekort van 20 miljard euro (inclusief infra). Later zijn daar nog drie gebieden aan toegevoegd.
- Daar bovenop komen nog de kosten van de herstructurering van bestaande woonwijken
- En daarnaast zijn er budgetten nodig voor de zogenoemde ‘schaalsprongkosten, in casu de benodigde budgetten voor noodzakelijke grotere infrastructurele ingrepen. Denk in Amsterdam bijvoorbeeld aan het sluiten van de kleine ring en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Haven-stad.

Met bijdragen van de rijksoverheid, met name de Woningbouwimpuls (WBI, 1,25 miljard euro) kan een klein deel van deze tekorten worden afgedekt, naast incidentele bijdragen van de provincies. Voor ontsluitende infrastructuur heeft dit kabinet een budget van 7,5 miljard euro beschikbaar. Dit budget is aan projecten toegekend, met een accent op openbaar vervoersverbindingen in en bij de grote steden.

De combinatie van relatief goedkope aankoopmogelijkheden van bestaand te herontwikkelen vastgoed en de qua prijsontwikkeling gunstige condities op veel stedelijke woningmarkten, maakte dat de afgelopen jaren in stedelijke gebieden de hoge kosten in belangrijke mate konden worden verdisconteerd in hogere verkoopprijzen van woningen aan individuele kopers of beleggers.

Of de (her)ontwikkelkosten daadwerkelijk gedekt kunnen worden, verschilt uiteraard per woningmarktgebied: Amsterdam is daarin anders dan de rest van Nederland, maar de regionale verschillen zijn sowieso groot en de markt is bovendien – zo merken we vandaag – volatiel.

Al met al is de plan-economische basis van het huidige verstedelijkingsbeleid wankel. Om de ambities realistisch te maken is een andere aanpak noodzakelijk, tenzij het Rijk substantieel extra middelen beschikbaar stelt.

Het is evident dat ook buiten het bestaand stedelijk gebied bouwen kosten met zich mee brengt, ook voor extra infrastructuur die meegerekend moeten worden bij uitbreidingsplannen. De discussie is dan ook niet dat de kosten niet realistisch zijn, wél dat een eerlijke en complete vergelijking op zijn plaats is.

Een blik op de argumenten ‘voor’

Naast de bovenstaande inhoudelijke argumenten om op te houden met het compacte stadbeleid is het ook goed om de argumenten ‘pro’ nader te beschouwen: hoe valide zijn deze eigenlijk nog?

Voor verhoging van stedelijke dichtheid pleiten in de ogen van politici, beleidsmakers, stedenbouwkundigen en adviseurs vier argumenten. In de eerste plaats leveren meer woningen in de bestaande stad meer sociaaleconomische interactie op en dat draagt bij aan het draagvlak voor stedelijke voorzieningen.

Vervolgens draagt bouwen in de stad bij aan de reductie van (auto-)mobiliteit en maakt daarmee nieuwe (auto-) infrastructuur niet nodig. Dat is goed voor het klimaat.

Het niet hoeven bestemmen van nieuwe locaties voor stedelijke uitleg beperkt het beslag op de “groene” ruimte buiten de stad en draagt zo bij aan natuurdoelstellingen. En – als recent toevoeging – hogere dichtheden in de bestaande stad bieden meer kansen voor implementatie van ‘smart-city’-concepten.

Brede welvaart

Wij houden deze argumenten in deze paragraaf tegen het licht. Om te beginnen het pleidooi voor de economisch sterkere steden. *'Triumph of the City'* van de Amerikaanse hoogleraar Gleaser gaat over de economische versterking van de steden. Geschreven op het hoogtepunt van marktgerichte verstedelijking. Nog los van het feit dat de internetsamenleving het belang van ruimtelijke concentratie verzwakt, heeft de achterliggende eenzijdige argumentatie van Gleaser weinig oog voor risico's van hoge stedelijkheid: onveiligheid, eenzaamheid door anonimiteit of gebrekkiger gezondheid. Het valt op dat [in studies die uitgaan van een brede welvaartsbenadering](#), kleinere steden of meer suburbane gebieden veelal hoger scoren op de punten ‘wonen’ en ‘milieu’ dan veel grotere steden. [Het recente Arcadis rapport \(2022\)](#) over “de gezonde stad” – een ranking van steden aan de hand van voor gezondheid relevante ruimtelijke criteria – laat eveneens zien dat hoge stedelijkheid veelal niet samenvalt met een gezondere stad.

Dan de reductie van (auto-)mobiliteit en de verminderde noodzaak voor nieuwe infrastructuur. Bundeling van verstedelijking in de nabijheid van nieuwe of bestaande infrastructuur en openbaar vervoer verbindingen is een terecht uitgangspunt in het ruimtelijk beleid. Een aantal voorgenomen gebiedsontwikkelingen gaan ook van dit uitgangspunt uit. Bijvoorbeeld de ontwikkelingen langs de ‘oude lijn’ in Zuid Holland tussen Leiden en Dordrecht. Deze bewezen vorm van ‘transit-orientated-development’ (TOD) beperkt woon/werk pendel per auto en daarmee het beslag op weg-infrastructuur.

Het is meer de vraag hoe groot de capaciteit in de betrokken spoorzones daadwerkelijk is en of deze niet te optimistisch wordt ingeschat en wat als een realistische reistijd in woon-werk pendel gezien kan worden. Eerder werd al gezien op het toenemend belang van kris-kras-verplaatsingen in de grotere stadsgewesten veroorzaakt wordt door verdere deconcentratie van de door internet gefaciliteerde economie. TOD kan dus autogebruik – en daarmee de noodzaak voor nieuwe infrastructuur – beperken, maar of het zal leiden tot minder autobezit is een andere vraag.

Voor binnenstedelijke verdichting is dat een wezenlijke vraag, omdat capaciteitsramingen uitgaan van het drastisch terug brengen van het stedelijk verkeersstromen-en parkeerareaal.

Stedelijk groen

De compacte stad zou verder voorkomen dat er geen aantasting meer plaatsvindt van de groene ruimte. Dit is de bekende redeneerlijn van veel milieuorganisaties: ‘trek-de-groene-grens’. Beleidsmatig daarna vertaald in het contourenbeleid. Groene ruimte wordt in deze redenering vaak gelijkgesteld met natuur of waardevol landschap. In een land waar dertien procent van het grondoppervlak bebouwd is, de toevoeging van 900.000 woningen ongeveer drie procent grondoppervlak zou vergen, en waar 50 procent van het grondgebruik agrarisch is de feitelijke situatie een andere: ruimte is niet ons primaire vraagstuk. Veel meer gaat het om ontsluiting, leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.

Onderzoeken – onder andere van Naturalis – laten bovendien zien dat stedelijk groen op dit moment biodiverser is dan veel van het agrarisch gebied. Verdichting waarbij binnenstedelijk groen plaats maakt voor bebouwing is daarmee een extra aanslag op de biodiversiteit.

De transitie van landbouw- en tuinbouwgronden naar groene woon- en werkmilieus biedt bovendien financiële middelen voor de uitkoop van de agrarische ondernemers door de hogere grondprijzen die bij een dergelijke bestemming passen. Waarbij nogmaals de kanttekening kan worden geplaatst dat het op het geheel van het agrarisch buitengebied zal gaan om een beperkt percentage van het grondareaal.

Smart cities

Tenslotte lezen we vaak dat verdichting levert een bijdrage aan de ontwikkeling van smart cities. De smartcity-ontwikkeling richt zich op het gebruik van informatietechnologie in stedelijke gebieden. Data-gedreven aanbod van (publieke) diensten is daar een aspect van, alsmede bijvoorbeeld inzet van sensoring. Het repertoire voor smart cities is nog volop in ontwikkeling. Slimme verkeersgeleiding, stedelijke veiligheid, *crowd-control* bij evenementen zijn voorbeelden van concrete toepassingen. Er zullen ongetwijfeld voorbeelden van publieke of private diensten zijn waar draagvlak en klantenpotentieel een rol speelt en dus hoge(re) stedelijkheid een voordeel is. Maar het nastreven van verdichting ten behoeve van smart city-toepassingen, omdat daarmee een deel van de lasten van die verdichting kunnen worden terugverdiend [zoals Ecorys schetst](#), lijkt toch ook een omgekeerde wereld.

Minder ruimte voor wonen

We maken de balans op. Te beginnen met de constatering dat de kwestie ‘spreiding-of-bundeling’ een klassieker is in de geschiedenis van het verstedelijkingsbeleid en daarmee een steeds terugkerend vraagstuk. Nu in de politieke en maatschappelijke arena de ruimtelijke ordening in ons land op de agenda staat, is het logisch deze verhouding opnieuw aan de orde te stellen. Dat kan niet anders dan in relatie met de andere grote en urgente vraagstukken in de fysieke omgeving: energietransitie, transformatie landelijk gebied, mobiliteit, biodiversiteit en duurzame economische ontwikkeling. Met water en bodem als leidende beginselen. Wij pleiten er bovendien voor om in het verstedelijkingsbeleid ook nadrukkelijk gehoor te geven aan de kwalitatieve woonwensen van Nederlanders. Deze combinatie van ruimtebeslag en het nastreven van kwaliteit brengt met zich mee dat er binnen de grenzen van de bestaande stad minder ruimte is voor leefbaar en duurzaam wonen dan in huidige programmering.

Nieuwe balans noodzakelijk

Wij erkennen de successen van veel binnenstedelijke transformatieplannen in de afgelopen 20 jaar. Omdat de voordelen van verdichting het steeds vaker afleggen tegen de nadelen, verdient het echter aanbeveling om de algemeen beleden beleidsvoorkeur voor woningbouw binnen de stedelijke contouren los te laten. Dat leidt niet tot een ‘omgekeerde’ voorkeur voor uitleglocaties. Wij zullen de balans opnieuw moeten vinden: op nationaal, regionaal en lokaal schaalniveau.

Dit nieuwe afwegingskader zal echter niet zonder consequenties blijven, zoveel is duidelijk. Wij schatten in van grofweg twee derde binnenstedelijke woningbouw naar een derde deel. Het impliceert dat tweede derde deel van opgave elders, met name in uitleglocaties, gestalte krijgt. Dat gaat niet koste van landschap en natuur. Integendeel, wij zien goede mogelijkheden voor integratie, waarbij ook water en bodem richtinggevend zijn. Mobiliteit kan in goede banen worden geleid. Het verlies aan landbouwgrond kan tot maximaal 2 procent beperkt blijven.

Europese regelgeving, die verdere uitbreiding van het stedelijk gebied in ons land onmogelijk maakt – het voornemen in Brussel om ‘no-net-land-take’ voor de lidstaten vanaf 2050 dwingend voor te schrijven – is in dit kader geen goed idee. Het zal voor het realiseren van een leefbare, duurzame combinatie van wonen, werken en andere activiteiten met een zeker ruimtebeslag naar onze verwachting leiden tot een beleidsinfarct van stikstofachtige proporties.

Voor de door ons bepleite integrale afweging en programmering is overigens zeker meer ondersteunend onderzoek nodig dat een samenhangend inzicht geeft in mogelijkheden, opbrengsten in termen van functionaliteit en toegevoegde waarde(n) en (lange termijn) kosten.



Door [Marleen Hermans](#)

Marleen Hermans is hoogleraar Publiek Opdrachtgeverschap in de Bouw, TU Delft en Managing Partner Fysiek Domein BMC



Door [Henry Meijdam](#)

Henry Meijdam is bestuurder, toezichthouder en voormalig voorzitter van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur



Door [Peter Noordanus](#)

Voormalig burgemeester van Tilburg en wethouder van Den Haag



Door [Friso de Zeeuw](#)

Adviseur gebiedsontwikkeling en emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling TU Delft

Verder lezen:

- [Hoogste tijd voor Rijksprogramma Stedelijke Verdichting](#)
- [Gebiedsontwikkeling in tijden van onzekerheid 3: hoe bouwen publiek en privaat samen voldoende woningen?](#)
- [Engeland laat zien: bouwen in het groen lijkt goedkoper, maar schijn bedriegt](#)