

DE VERNIEUWING VAN  
HET WONEN, WERKEN EN WINKELLEN

# RUIMTE MAKEN VOOR HET NATIONAAL GELUK

VISIE VAN DE NEPROM  
OP DE NIEUWE OPGAVE

NEPROM

DE VERNIEUWING VAN  
HET WONEN, WERKEN EN WINKELLEN

# RUIMTE MAKEN VOOR HET NATIONAAL GELUK



# INHOUD

- 6 LEESWIJZER
- 8 UITNODIGING: DENK EN DROOM MET ONS MEE!
- 12 SAMENVATTING
  
- 22 DEEL 1: STRUCTUUR EN TRENDS
- 24 NEDERLAND: EEN NETWERK VAN STEDEN
- 28 DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR:  
BEHOUDEN EN VERSTERKEN
- 36 DE MOBILITEITSTRANSITIE: SNELLER, VERDER, SLIMMER
- 42 DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING:  
STEEDS BELANGRIJKER
- 46 DE ENERGIETRANSITIE: STEEDS DUURZAMER
- 52 DE DEMOGRAFISCHE TRANSITIE:  
HUISHOUDENS IN SOORTEN EN MATEN
  
- 56 DEEL 2: DE NIEUWE OPGAVE
- 58 HET NIEUWE WONEN IN EN BIJ DE STAD
- 80 WINKELN EN WERKEN IN DE VITALE STAD
  
- 94 DEEL 3: UITVOERING EN AFSPRAKEN
- 96 SAMENWERKING, PLANOLOGIE,  
WET- EN REGELGEVING EN FINANCIËN
  
- 110 VERANTWOORDING
- 111 LEDENLIJST
- 112 COLOFON

# LEESWIJZER

Deze publicatie van de NEPROM gaat in op het wonen, werken en winkelen in Nederland. Met de inhoud worden bouwstenen aangereikt voor een inspirerend en wervend perspectief dat aangeeft hoe Nederland zich de komende decennia ruimtelijk kan ontwikkelen. Wij hopen dat andere partijen door deze voorzet geïnspireerd raken en bij willen dragen aan een breed gedragen en wervend toekomstbeeld, dat uiteindelijk moet landen in de Nationale Omgevingsvisie die in 2019 het licht moet zien.

De publicatie heeft drie delen. We schetsen eerst kort de huidige ruimtelijke structuur van Nederland: de netwerkstad, waarbij compacte steden in de Hollandse Delta zijn verbonden door infrastructuur en omgeven door water en groen. Daarna volgen de primaire drivers voor de ruimtelijke ontwikkeling in de toekomst: de economie en de demografie, alsmede enkele kwalitatieve trends die ook daarop van invloed zijn. Denk bijvoorbeeld aan technologische ontwikkelingen, veranderingen in mobiliteit en de demografische transitie.

Hierna volgt het tweede deel van de publicatie, waarin de toekomst van het wonen, het werken en het winkelen centraal staat. Ook daarbij stellen we onszelf steeds de vraag: hoe verder?

We sluiten af met de randvoorwaarden waaronder de ruimtelijke ontwikkeling tot stand komt, met aandacht voor onder meer financiën en opdrachtgeverschap.

## DEEL 1: STRUCTUUR EN TRENDS

## DEEL 2: DE NIEUWE OPGAVE

## DEEL 3: UITVOERING EN AFSPRAKEN

# UITNODIGING: DENK EN DROOM MET ONS MEE!

Nederland staat op een kruispunt. We hebben de periode van de Vinex achter de rug, waarin de Rijksoverheid aangaf waar gebouwd ging worden. Het was de laatste van een serie overheidsinterventies waarin locaties, programma en financiële randvoorwaarden 'van boven' werden aangereikt – lokale overheden vulden deze in, samen met de markt. 2015 markeerde zowel het einde van Vinex als van het stedelijk vernieuwingsbeleid van het Rijk. De wereld van het Rijksbeleid is daarmee in korte tijd ingrijpend veranderd. Wat echter gebleven is, is de noodzaak om Nederland ruimtelijk zo goed mogelijk in te richten.

Ons land kent sinds kort 17 miljoen inwoners en die vragen om een hoogwaardig ingerichte ruimtelijke omgeving. Om deze ambitie waar te maken blijft nationaal beleid nodig. Het Rijk is zich eveneens van die noodzaak bewust en komt in 2019 met de Omgevingswet, de Nationale Omgevingsvisie en daarvoor nog met de Omgevingsagenda. Het denken hierachter is heel anders dan tijdens de Vinex-periode. Ontwikkelingen moeten veel meer 'van onderop' tot stand komen. Weliswaar binnen een landelijk kader, maar met veel meer vrijheid voor partijen op lokaal en regionaal niveau. De leden van de NEPROM begrijpen deze trendbreuk in het nationaal planingsbeleid, maar benadrukken tegelijkertijd de noodzaak van een krachtige nationale visie. Met deze publicatie willen wij actief aan die visieontwikkeling bijdragen.

Onze leden zien allerlei ontwikkelingen op zich afkomen – zoals de forse groei van het aantal huishoudens en technologische vernieuwingen – die om een goede ruimtelijke vertaling vragen. Wij hebben dat De Nieuwe Opgave genoemd: het wonen, werken en winkelen tot 2020 en verder. Samen met andere partijen staan we voor de uitdaging om de basis te leggen voor het nationaal geluk. Dat klinkt wellicht hoogdravend, maar het is wel onze ambitie. Een goed ingerichte leefomgeving draagt bij aan het geluk van mensen, dat is uit onderzoek genoegzaam bekend. En zorgt voor welvaart en welzijn. Daarom hebben we allemaal een verantwoordelijkheid om hieraan bij te dragen. De NEPROM doet dat met een visie, waarin we de toekomst van Nederland in ruimtelijk opzicht verbeelden. Niet als blauwdruk, die tijd ligt achter ons. Maar eerder als een soort van 'Wiki ontmoet Linux': een visie die door de gebruikers zelf wordt ingevuld en steeds verder wordt fijn geslepen. Als bouwsteen voor de Nationale Omgevingsvisie, gedragen door de leden van de NEPROM en hopelijk straks ook – verbreed en verrijkt – door onze partners: overheden, ontwerpers, maatschappelijke organisaties en niet in de laatste plaats de inwoners van Nederland. Een 'bod' voor de samenleving dus, bedoeld om discussie op te roepen en zo samen verder te komen: verbreden en verdiepen. Vergeld met de uitnodiging aan u als lezer om mee te denken over hoe we Nederland, voor huidige en toekomstige generaties, zo goed mogelijk kunnen inrichten. De NEPROM-leden gaan daar graag met u over in gesprek.

Bart van Breukelen  
Voorzitter NEPROM





LIT

PARKEREN

# SAMENVATTING

Nederland staat voor een Nieuwe Opgave. De opgave van het vernieuwen van het wonen, werken en winkelen in de komende jaren. De NE-PROM is er van overtuigd dat we op een kruispunt staan. Er staan ons grote veranderingen te wachten; transities die grote invloed hebben op de bewoners van ons land, op wat zij willen en wat zij gaan doen. Juist op die terreinen waar we dagelijks mee bezig zijn. Die veranderingen brengen een zekere urgentie met zich mee. We moeten kiezen!

Het ontbreekt ons echter aan een helder perspectief waar we met Nederland in ruimtelijke zin naar toe willen. Vroeger hadden we de Vinex. Een duidelijk nationaal beleid, nagenoeg een blauwdruk die vanuit het Rijk was opgesteld. Daar werkten we met elkaar aan. Die tijd is voorbij. Het Rijk heeft zich voor een belangrijk deel teruggetrokken uit de ruimtelijke ordening en de verantwoordelijkheid bij gemeenten en provincies gelegd. Dat is op zich begrijpelijk. Dichter bij de mensen kun je beter bepalen wat er nodig is. Maar het nadeel is dat onze inspanningen op een hoger schaalniveau niet meer op elkaar afgestemd zijn, dat de samenhang ontbreekt en dat we het risico lopen suboptimaal bezig te zijn. En dat is ongewenst. We missen een inspirerend verhaal op een hoger schaalniveau, dat ons en onze acties verbindt. Waardoor meer collectieve waarde ontstaat.

Juist in een tijd waarin we voor grote transities staan en waarin de internationale concurrentie toeneemt, is een gezamenlijke visie op de ruimtelijke opgave van Nederland van groot belang. Vandaar dat de NEPROM een appèl doet op overheden, marktpartijen en andere belanghebbenden om samen te gaan werken aan dat gedeelde toekomstbeeld.

## DE TREK NAAR DE STAD: MOTOR VAN DE ECONOMIE

Overall in de wereld en ook al langere tijd in Nederland zien we dat de stad een enorme aantrekkingskracht heeft. Steden groeien, niet alleen de vier grootste, maar nagenoeg alle kernsteden in de stedelijke regio's in Nederland. De krachtigste groei zien we in de noordelijke en zuidelijke metropoolregio's van de Randstad en in Brainport Eindhoven. Eigenlijk wordt de Randstad - en in wat mindere mate ook de steden in de uitstralingszone daaromheen - één grote netwerkstad, met onderling verweven stedelijke agglomeraties. In toenemende mate verhuizen mensen en banen

naar deze netwerkstad. En dat zorgt ervoor dat die netwerkstad, met de nadruk op de Randstad, steeds meer draagvlak krijgt voor hoogwaardige voorzieningen en verbindingen. Op hun beurt maken zij de netwerkstad nog weer aantrekkelijker.

Dit netwerk van hoogwaardige steden in het open groene landschap heeft aan haar bewoners heel veel te bieden. Miljoenen banen op forensafstand, volop mogelijkheden voor kwalitatief goed en betaalbaar wonen, recreatie onder handbereik en heel veel aantrekkelijke voorzieningen. Met die waardevolle structuur hebben we goud in handen. Daarmee onderscheiden we ons van andere grootstedelijke regio's in West Europa. Die structuur moeten we behouden en versterken, want die is essentieel voor ons welbevinden, voor ons nationaal geluk.

## DE GROOTSTE STATIONS EN HUN DIRECTE OMGEVING KUNNEN DE KOMENDE DECENNIA TRANSFORMEREN NAAR (INTER) NATIONALE HUBS.

### DE VERBINDINGEN EN HET GROEN

Essentieel voor een goed functionerende netwerkstad zijn de verbindingen. We moeten zorgen voor een uitstekende hoogfrequente bereikbaarheid met openbaar vervoer. Het huidige OV-netwerk moeten we beter benutten en uitbreiden. Daarnaast kan de fiets fors aan belang winnen. In de stad vooral in combinatie met openbaar vervoer. Maar ook op stadsregioniveau, met de snelle opkomst van de *ebike*.

Verder hebben de snelle ontwikkelingen op het terrein van de automobiteit grote gevolgen. Denk aan een volledige overschakeling op elektrische auto's, mobiliteit als een dienst op afroep, de opkomst van grote commerciële deelplatformen en de autonome, zelfrijdende auto. Dat alles heeft een enorme impact op onze infrastructuur en de wijze waarop we onze gebouwde omgeving inrichten. Nu al blijkt het eigendom van auto's in stedelijke gebieden sterk terug te lopen. We moeten daarop anticiperen. Bijvoorbeeld door niet langer duur, inflexibel ondergronds parkeren te verweven met ons wonen en met andere gebouwen.



Ook de grote groenstructuren waarmee onze steden verbonden zijn, moeten we versterken. Dat wat we nu het Groene Hart noemen, moeten we herinrichten tot een metropool park dat veel beter voor de bewoners van die metropool toegankelijk is. Dat kan door gerichte investeringen, in combinatie met harde groene contouren. Alleen zo kunnen we de kwaliteit van het Hollandse landschap beschermen en voor de stadsbewoners versterken.

#### DE ENERGIETRANSITIE

De komende decennia moeten we volledig overschakelen op duurzame energie. Voor de gebouwde omgeving heeft de energietransitie grote consequenties. Nieuwbouw geeft het goede voorbeeld en jaagt innovatie aan. Deze is vanaf 2020 nagenoeg geheel zelfvoorzienend en steeds vaker energieleverend. De hiervoor noodzakelijke doorontwikkeling van de technologie in de gebouwen waarin we werken en wonen, zal grote invloed hebben op ons als gebruiker. Zonnevelden, windparken en *smart grids* worden gebruikelijk in woonbuurten en op bedrijfsterrinen of in de nabijheid daarvan.

De grootste opgave voor de komende jaren ligt echter in de bestaande bouwvoorraad. Uitgekiende, op maatwerk gebaseerde prefabmethoden kunnen de energieprestatie van veel bestaande woningen en gebouwen sterk verbeteren. Maar voor veel gebouwen en buurten die tegen het einde van hun levensduur aanzitten, of die vanwege locatie of woonomgeving minder geliefd zijn, is een dergelijke aanpak geen oplossing. Daarvoor is sloop en herontwikkeling noodzakelijk. Daarmee verhoogt de energietransitie de urgentie van het vinden van een nieuwe aanpak voor de vernieuwing van bestaande, verouderde woonwijken en werkgebieden. Een opgave waar corporaties, overheden, beleggers, ondernemers en projectontwikkelaars de handen ineen moeten slaan.

De opgave voor de energietransitie komt daarnaast steeds meer op gebiedsniveau te liggen. De opwekking van duurzame energie met behulp van windmolens en zonnevelden brengt een ongeken- de ruimteclaim met zich mee. Daarmee moeten we echt aan de slag. We moeten oplossingen op verschillende schaalniveaus ontwikkelen die daadwerkelijk substantieel bijdragen aan de transitie, maar die tegelijkertijd op een acceptabele manier in onze leefomgeving zijn in te passen.

#### DE DEMOGRAFISCHE TRANSITIE: HUISHOUDENS IN ALLE SOORTEN EN MATEN

Ook de demografische transitie heeft de komende jaren grote invloed. De bevolkingsgroei neemt af, maar is ook in de komende jaren nog zeer aanzienlijk. De huishoudensverdunning zet nog even door. De komende 25 jaar komen er naar alle waarschijnlijk een miljoen huishoudens bij en dat kunnen er ook wel eens fors meer worden. De meeste groei zit in de eerste vijf jaar, met circa 70.000 nieuwe huishoudens per jaar. Dat ligt hoger dan de gemiddelde groei in de afgelopen 25 jaar. We zien veel starters en gezinsvormende huishoudens die de stedelijke woningmarkt opkomen en daar voor veel dynamiek zorgen. Daarnaast vragen vluchtelingen met een verblijfstatus om adequate huisvesting. Dat vormt een urgente bouwopgave.

Daar komt bij dat we sterk vergrijzen. De 'zilveren' generatie zit over het algemeen in mooie eengezinswoningen, die men niet gemakkelijk verlaat. Gevolg: de doorstroming stagneert. Dat betekent dat we een grote behoefte hebben aan veel nieuwe eengezinswoningen, terwijl we er daar ook al veel van hebben. Dat plaatst ons voor dilemma's.

#### STEEDS VAKER WORDEN WOONPROJECTEN IN STEDELIJK GEBIED GEREALISEERD DIE TEGEMOET KOMEN AAN DE WENSEN VAN DE MENSEN.

#### HET NIEUWE WONEN

De NEPROM ziet een grote behoefte aan het wonen nabij hoogwaardige, stedelijke voorzieningen. Die behoefte is er altijd geweest, maar met het stijgen van de opleidingsniveaus en het tweeverdienerschap groeit de vraag. Jongere generaties hebben een meer stedelijke levenswijze dan hun ouders. Het nieuwe wonen zal voor het grootste deel een plaats moeten vinden in het bestaand stedelijk gebied. Dat is de rode draad voor de komende jaren! Het aanbod aan geschikte en betaalbare woningen in stedelijke milieus schiet echter te kort. Daarin komt langzaam verandering; het laaghangend fruit wordt nu geplukt. Steeds vaker worden woonprojecten in stedelijk gebied gerealiseerd die tegemoet komen aan de wensen van de mensen. Het transformeren van leegstaande kantoren en ander verouderd vastgoed komt op gang en biedt enorme





kansen. Door de druk op de woningmarkt blijkt veel meer mogelijk dan voorheen gedacht. Daar waar transformatie geen soelaas biedt, wordt gesloopt en nieuw gebouwd.

Maar de echt grote binnenstedelijke opgaven kosten heel veel geld en zijn veel lastiger te realiseren. Wanneer we betaalbaar en vanuit de principes van 'de ongedeelde stad' willen blijven bouwen om daarmee de dreigende segregatie tegen te gaan, zijn de opbrengsten uit het wonen – afgezien van enkele goed gelegen posities binnen de grote steden – onvoldoende. De stad op slot zetten en door middel van schaarste de opbrengsten opdrijven, getuigt van cynisme. We moeten de steden echt de ruimte bieden! Maar de realiteit is dat de vernieuwing van veel verouderde woonwijken en bedrijfsterreinen, puur gedragen door marktkracht, onvoldoende omvang en snelheid zal hebben. Overheidsinterventie is dus noodzakelijk. Daarbij moeten ook procedures echt versneld worden; het NIMBY-effect is een *killer* voor het noodzakelijke tempo van binnenstedelijke herontwikkeling.

Los van de grote binnenstedelijke opgaven, geven ook veel bewoners, vooral in de gezinsvormende fase, de voorkeur aan groenstedelijke woonmilieus. De groei van het aantal stadsbewoners heeft de afgelopen 25 jaar voor het grootste deel dan ook juist plaatsgevonden in de Vinex-locaties aan de stadsrand. Niet iedereen associeert locaties als Leidsche Rijn, Ypenburg en Lansingerland met stedelijkheid, maar dat zijn ze feitelijk wel. Bewoners kiezen voor deze woonmilieus vanwege de geborgenheid, woonkwaliteit en de nabijheid van werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen.

Dat lijkt ook niet snel te veranderen. De NEPROM pleit er voor ook deze woonwensen niet te negeren, maar wel zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Dat vraagt om maatwerk op regionaal en lokaal niveau en om de ontwikkeling van nieuwe, relatief kleinschalige buitenwijken met aandacht voor identiteit en een hoogwaardige woonomgeving, die aangehaakt worden aan de bestaande infrastructuur en die gebruik maken van de bestaande voorzieningen. Nadrukkelijk dus niet een nieuwe generatie grootschalige Vinex-locaties, op hoe veel waardering van de bewoners die dan ook mogen rekenen.

#### HET NIEUWE WINKELN EN WERKEN

Steden zijn meer dan een verzameling woningen. De voorzieningen, het werken en het winkelen bepalen evenzeer de aantrekkelijkheid. Ook hier vinden grote transitieplaats.

De winkelmarkt wordt grondig opgeschud door veranderingen in de voorkeuren van de consument. Die wil beleving en een grote differentiatie in aanbod en is bereid om daar flinke afstanden voor af te leggen. En natuurlijk speelt het internet een rol, met een enorme groei in logistieke, veel ruimte vragende centra en een zwerm van bestelbusjes die dagelijks door onze wijken rijden. Voor de NEPROM zijn de wensen van de consument leidend, maar dan wel duidelijk ingekaderd. We hechten grote waarde aan het behoud van levendige winkelgebieden in stadscentra, wijken en dorpen. Naast de woning en de werkplek vormen zij de 'derde plaats' waar mensen elkaar graag ontmoeten. Onze gezamenlijke inspanningen moeten er op gericht zijn die in de steden een plek te geven. Maar ook hier is realiteitszin gevraagd. De grotere, aantrekkelijke steden zullen winnen; zij kunnen groeien en nieuwe, grote aantrekkelijke formules in hun centrum huisvesten. Horeca en verblijfsrecreatie winnen eveneens aan belang. Veel kleinere kernen en steden zullen de verliezers zijn. Zij moeten inzetten op aanpassen, krimpen en specialiseren, met meer focus op de dagelijkse voorzieningen. Wij zijn in elk geval geen voorstander van de bouw van nieuwe grootschalige winkels buiten bestaand stedelijk gebied. Binnen de steden is voldoende ruimte, ook voor de meeste grote formules, zo is de afgelopen jaren gebleken.

#### WE HECHTEN GROTE WAARDE AAN HET BEHOUD VAN LEVENDIGE WINKELGEBIEDEN IN STADSCENTRA, WIJKEN EN DORPEN.

Overheden en marktpartijen moeten oog houden voor de economische ontwikkeling van ons land en de concurrentiepositie van onze netwerkstad in *the war for talent*. In het werken staan ons grote veranderingen te wachten. Enerzijds de uitstoot van het middelbaar geschoold werk, maar ook de terugkeer van de maakindustrie, de grootschalige inschakeling van robots, de sterke groei van de logistieke sector en de ontwikkeling van technologie in combinatie met onze universiteiten. De herontwikkeling van bestaande verouderde bedrijfsterreinen aan de randen van het stedelijk gebied en langs de snelwegen kan de ruimtebehoefte van sommige van deze ontwikkelingen opvangen. Belangrijk voor de steden is tevens het verder doorzetten van de kenniseconomie en de gevolgen daarvan voor het werken in kantoren. Dat soort werk concentreert zich in de netwerkstad.



Vooral bij *OV-hubs* en bij hoogwaardige centrumvoorzieningen moeten we fysieke ruimte bieden aan de kenniswerkers. Niet in traditionele cellenkantoren, maar in veel inspirerender, multifunctionele omgevingen; in technologisch slimme en uiterst duurzame gebouwen, waarin verschillende functies een plek vinden. De contramal daarvan is dat overheden en marktpartijen moeten stoppen met het bouwen van kantoren langs de afrit van de snelweg.

De opgave waar overheden en belanghebbenden de komende jaren voor staan is om onze steden en dorpen – ondanks en dankzij de transitie – vitaal te houden en te maken. We moeten inspelen op de kansen en ruimte bieden aan nieuwe initiatieven en ondernemerschap; tegelijkertijd moeten we grenzen stellen aan ontwikkelingen die strijdig zijn met het algemeen belang.

## ONS NETWERK VAN HOOGWAARDIGE STEDEN IN HET OPEN GROENE LANDSCHAP HEEFT AAN HAAR BEWONERS HEEL VEEL TE BIEDEN.

### UITVOERING EN AFSPRAKEN

De NEPROM vraagt om een nieuw evenwicht tussen lokaal, regionaal en nationaal beleid. Het uitdijen van de stedelijke regio's, de groei van de netwerkstad en de toenemende internationale concurrentie maken het noodzakelijk dat het Rijk zich nadrukkelijker manifesteert waar het gaat om de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de komende decennia.

We staan met elkaar voor grote uitdagingen. Er zijn volop kansen, maar ook grote vraagstukken en dilemma's die een gecoördineerde aanpak vereisen. Meer dan ooit hebben marktpartijen, overheden en burgers behoefte aan een van onderop gegenereerd en breed gedragen beeld van hoe we Nederland de komende jaren ruimtelijk willen ontwikkelen. Maar tegelijkertijd is het noodzakelijk dat op nationaal niveau dat beeld mee vorm wordt gegeven en van een concreet uitvoeringsprogramma en van de benodigde instrumenten wordt voorzien.

Om vernieuwingen de ruimte te geven moeten gemeenten zich meer faciliterend opstellen. Samen met marktpartijen moeten zij bewoners, lokale ondernemers en andere belanghebbenden

vroegtijdig betrekken bij nieuwe ontwikkelingen. Daar waar wenselijk nemen marktpartijen taken van gemeenten over, bijvoorbeeld waar het gaat om omgevingsmanagement en het opstellen van op de uitvoering gerichte bestemmingsplannen. Uiteraard zonder in de publieke besluitvorming en bevoegdheden te treden.

Onze RO-systemen dienen gericht te worden op het mogelijk maken van flexibiliteit en dynamiek. Bij het verder vormgeven van de nieuwe Omgevingswet en van andere instrumenten zoals de Ladder voor duurzame verstedelijking, het kostenverhaal, planschade en onteigening dient faciliteren van verandering het uitgangspunt te zijn. Veel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, of het nu gaat om wonen, werken, winkelen of gemengde functies, kunnen op basis van de marktvrage van gebruikers en eigenaren gerealiseerd worden. De opbrengsten wegen tegen de kosten op. Ontwikkelaars, beleggers, corporaties en andere opdrachtgevers vragen van gemeenten en provincies vooral zekerheid, duidelijkheid en tempo. Onder die condities kunnen en willen marktpartijen investeren in planontwikkeling en realisatie.

Knelpunten doen zich voor bij de echt omvangrijke, langjarige binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. De daaraan verbonden voorinvesteringen en financiële risico's zijn van een zodanige omvang dat zij onder de huidige condities de slagkracht van marktpartijen en gemeenten te boven gaan. Wanneer daar geen oplossing voor komt is de kans reëel dat een groter deel van de woningproductie op buitenstedelijke locaties gerealiseerd gaat worden. Om dat te voorkomen dienen Rijk en provincies de risico's van omvangrijke binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen hanteerbaar te maken, bijvoorbeeld door een vorm van publieke achtervang te introduceren.

### AFSLUITEND

De leden van de NEPROM willen van harte meewerken aan de realisatie van de nieuwe opgaven op het terrein van het wonen, werken en winkelen in de komende decennia. Wij presenteren daarom onze visie. Natuurlijk niet als eindbeeld; we hebben niet de waarheid in pacht. Maar wel een visie gebaseerd op onze jarenlange ervaring van het ontwikkelen van projecten en gebieden. Als een uitnodiging aan andere partijen – gemeenten, provincies, Rijk, investeerders, ontwerpers en anderen – om hun kennis en ervaring daarmee te verbinden en gezamenlijk te werken aan een beter Nederland. Met u willen we ruimte maken voor ons nationaal geluk.





# DEEL 1:

# STRUCTUUR EN TRENDS



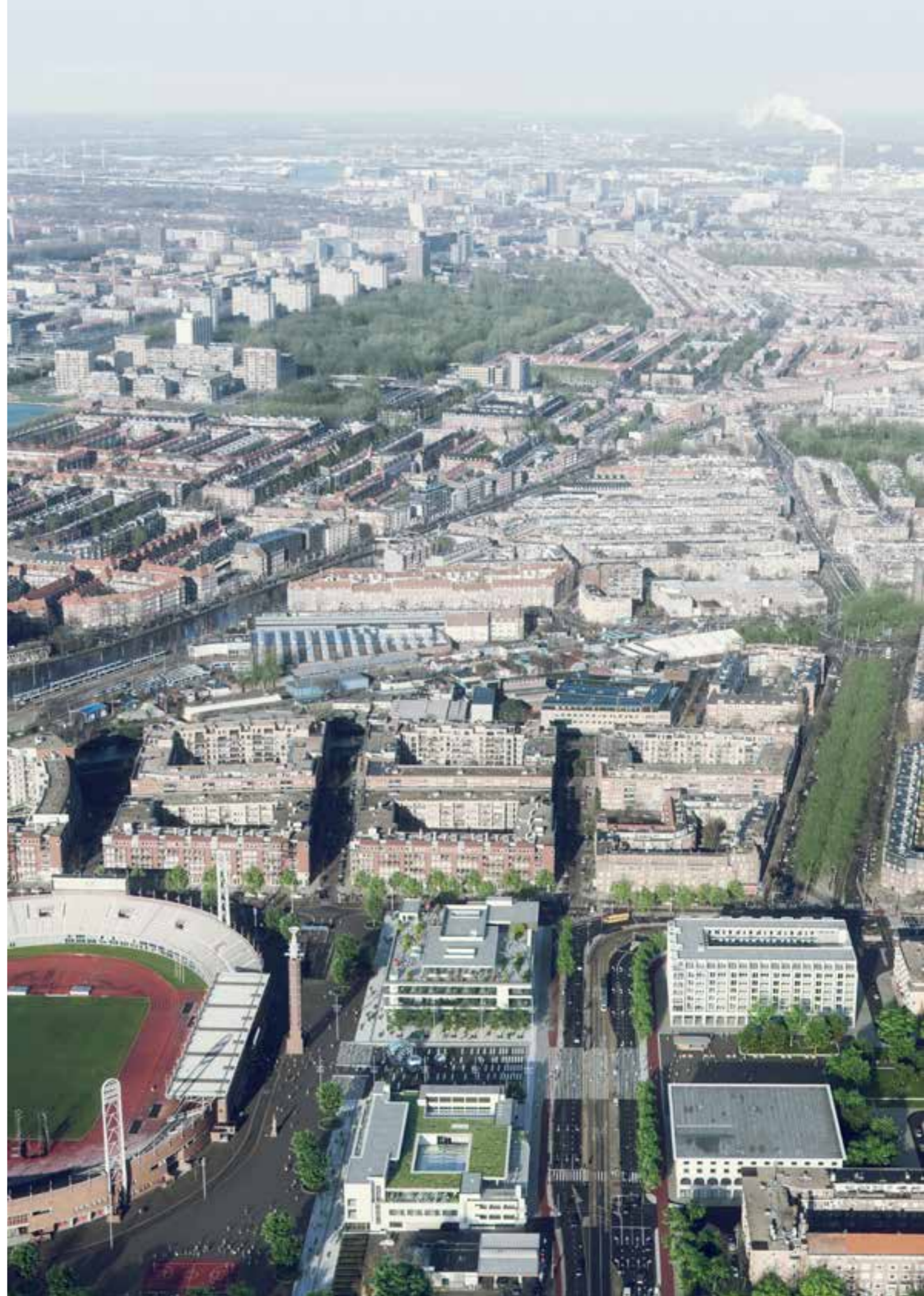
## NEDERLAND: EEN NETWERK VAN STEDEN

Wie Nederland vanuit de lucht bekijkt, ziet een bijzondere structuur. In eeuwen zo gegroeid, een verzameling van kleinere, middelgrote en grote steden. Gelegen in een karakteristiek rivierenlandschap: de Hollandse Delta. Hier wonen 17 miljoen mensen in relatief hoge dichtheid. Niet in één grote stedelijke metropool, zoals bijvoorbeeld in Londen, Tokio of Mexico-stad, maar gescheiden door groen en water. En verbonden door een fijnmazige infrastructuur: over weg, rails en water.

Aan deze structuur is planmatig gewerkt, al die eeuwen lang. Van de grachtengordel, via de polders naar de groeikernen en de uitbreidingswijken; Nederland is op de tekentafel bedacht. En vervolgens gebouwd. Met die structuur zijn we de 21ste eeuw ingegaan; een waardevolle erfenis. We hebben goud in handen! Wie deze erfenis zorgvuldig weet door te geven en waar nodig weet te verbeteren, maakt Nederland voor haar inwoners een blijvend aantrekkelijke plaats om te leven. Daarvoor is het noodzakelijk dat we bereid zijn ons echt te verdiepen in wat mensen willen – in al hun variëteiten – en wat het DNA is van de verschillende plekken waar ze willen wonen en verblijven. Alleen als we ons realiseren dat bij de inrichting en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland de samenleving onze opdrachtgever is, kunnen we succesvol zijn en daadwerkelijk collectieve meerwaarde leveren. En ons nationale geluk vergroten.

**INVESTEREN IN DE KWALITEIT VAN ONZE LEEFOMGEVING MAAKT NEDERLAND OOK INTERNATIONAAL TOT EEN BLIJVEND AANTREKKELIJKE BESTEMMING.**

Investeren in de kwaliteit van onze leefomgeving maakt Nederland ook internationaal tot een blijvend aantrekkelijke bestemming. Of het nu voor een vakantie is, een studie of permanente vestiging; ook mensen van buiten komen hier dan graag. Daarmee zet Nederland zich wereldwijd op de kaart. Onze traditie van geplande stedelijke uitleg, in combinatie met een nationaal aangestuurd beleid voor wonen, water en infrastructuur, heeft ons internationaal een goede reputatie bezorgd. Dat imago van kwaliteit en leefbaarheid moeten we vasthouden en verder versterken. Een opgave waar alle betrokken partijen een bijdrage aan moeten leveren. Een aantrekkelijke netwerkstad kan niet zonder een netwerksamenleving.





# DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR: BEHOUDEN EN VERSTERKEN

De afgelopen 200 jaar groeide de Nederlandse economie gemiddeld jaarlijks met 1,5 procent, met pieken en dalen. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat die groei de komende decennia veel lager zal liggen. De diensteneconomie staat aan de basis van onze economische ontwikkeling. Dat is de grote banenmotor, ook de komende jaren. Handel en transport zullen verder groeien; nijverheid, industrie en landbouw krimpen in werkgelegenheid. Er zijn wel nieuwe ontwikkelingen zichtbaar die dit beeld nuanceren, zoals de opkomst van kleinschalige maakindustrie. De zorg gaat de komende jaren veel werkgelegenheid opleveren. Bij de organisatie van het werk valt op dat het aantal zelfstandigen de laatste tijd fors is gegroeid. Deze ontwikkeling zet de komende jaren verder door. In algemene zin is sprake van een flexibilisering van de arbeidsmarkt. Bedreigingen zijn er ook, zoals de toenemende tweedeling tussen hoger en lager opgeleiden.

## STIJGENDE INKOMENS

Per hoofd van de bevolking stijgen de inkomens tot 2040 naar verwachting met circa 30 procent. Ook wanneer we rekening houden met de sterk stijgende zorguitgaven, zal de bestedingsruimte nog toenemen. Daarmee ontstaat er ook ruimte voor een kwaliteitsverbetering bij de huisvestingsopgave. Bepalend in de komende jaren is de verdere transitie naar een kenniseconomie, met dienstverlening als belangrijkste sector. Naar verwachting zal de arbeidsproductiviteit niet meer sterk stijgen. Tegenover een dalende omvang van de beroepsbevolking staat een hogere pensioenleeftijd.

## WERK IN HET WESTEN

In de stedelijke regio's is de economische groei veel hoger dan gemiddeld. Daar steeg in de afgelopen 20 jaar het aantal banen met 30%, tegen 20% daarbuiten. Na 1985 is de werkgelegenheid in toenemende mate geconcentreerd in de Randstad en de grotere steden. Vooral de vier grote steden doen het meer dan gemiddeld goed. Hun 'agglomeratiekracht' groeit, door een toenemend belang van kennis en creativiteit in de economie. De kenniseconomie blijkt in de praktijk grote behoefte te hebben aan onderlinge nabijheid, ook al maken ICT-ontwikkelingen ons werk steeds meer 'footloose'.

## DE STEDELIJKE REGIO

Dankzij openbaar vervoer en de auto valt de stad steeds meer samen met de stedelijke regio. De

stadsregio functioneert voor steeds meer mensen als het *daily urban system*, het schaalniveau waarbinnen wonen, werken, naar school gaan en voorzieningengebruik zich afspelen. In de afgelopen jaren zijn de regionale arbeidsmarkten en woningmarkten 'opgeschaald' en de stedelijke regio's – mede dankzij de goede verbindingen – uitgedijd.

## DE MULTI-NODALE STAD

Ook de intergewestelijke netwerken winnen aan belang. Er ontstaat één Nederlandse netwerkstad bestaande uit onderling verbonden steden met hun regio's. Stedelijke regio's kennen steeds meer hun eigen economische clusters van bedrijvigheid die ook op een internationale markt opereren. De kennisintensiviteit neemt daarbij steeds meer toe. Er bestaat een grote verwevenheid binnen en tussen die clusters, zowel nationaal als internationaal. Goede verbindingen zijn essentieel voor het goed functioneren van die clusters en netwerken.

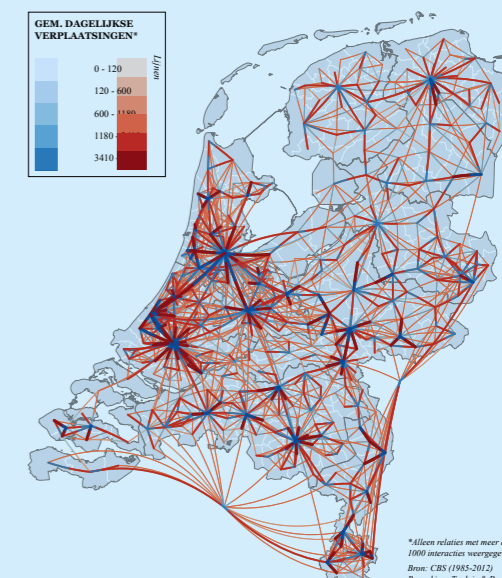
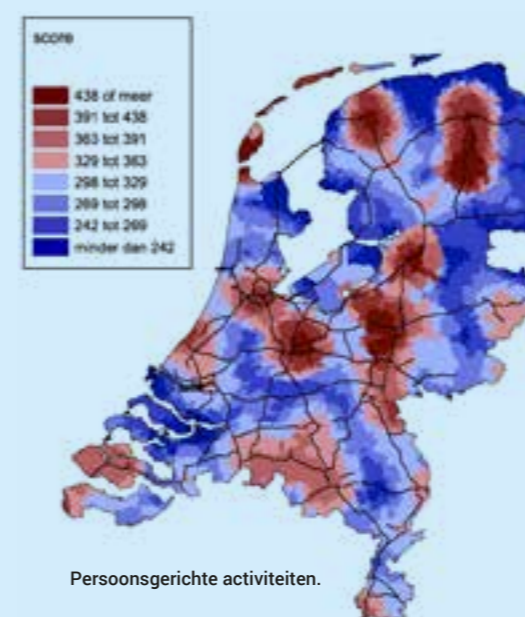
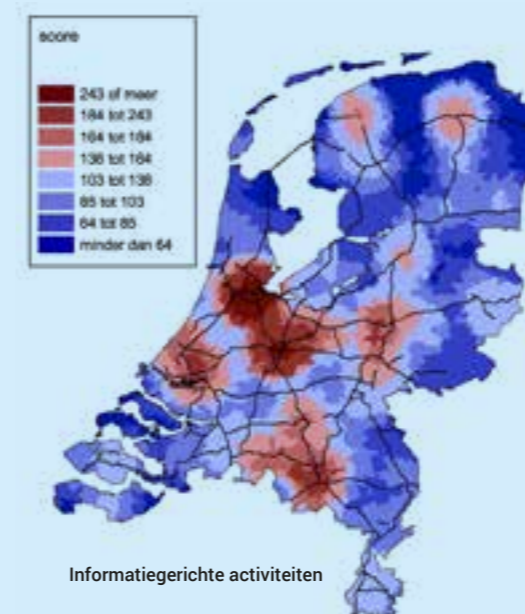
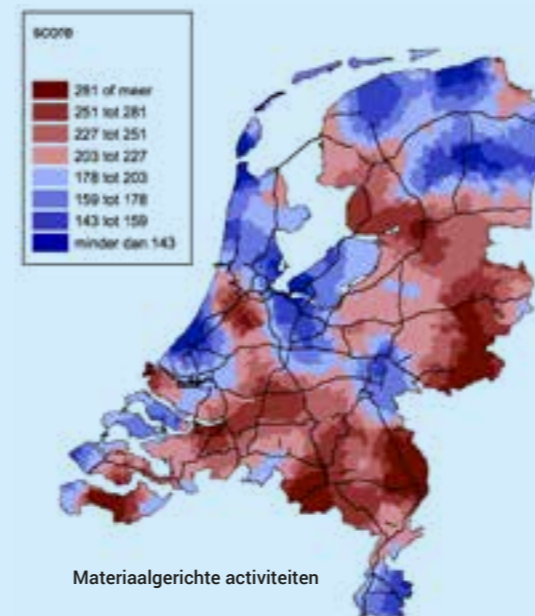
## IN HET UITERSTE GEVAL LEIDT MAATSCHAPPELIJKE ONGELIJKHEID TOT RUIMTELIJKE UITSORTERING EN SEGREGATIE.

## INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

In de afgelopen decennia zijn er wereldwijd tientallen supersteden ontstaan met meer dan 10 miljoen inwoners. Deze steden concurreren internationaal om investeringen en toptalent. Het stedelijk gebied in de driehoek Amsterdam-Brussel-Düsseldorf met ruim 30 miljoen inwoners en een ongelooflijk rijk palet aan voorzieningen neemt in deze internationale concurrentie een sterke positie in.

## DREIGENDE TWEEDELING

Onze kennisintensieve en steeds sterker internationaal georiënteerde economie, die steeds meer gelokaliseerd is in de (grote) steden, zorgt niet alleen voor een hoog welvaartsniveau. Zij genereert ook meer ongelijkheid. Hoog opgeleide stedelijke kenniswerkers profiteren het meest van 'the new economy'. Zij zien hun inkomen het meest stijgen en kunnen het meest gebruik maken van de stedelijke voorzieningen. De lager opgeleiden met banen profiteren ook van de



## Structuur van het werk. Aantal banen per 1000 inwoners (stand 2012)

Bron: De veranderende geografie van Nederland. De opgaven op mesoniveau.  
Prof. Dr. P. Tordoir, drs. A. Poorthuis, dr. P. Renooy Amsterdam, 2015

## Gemiddelde dagelijkse verplaatsingen

Bron: De veranderende geografie van Nederland. De opgaven op mesoniveau.  
Prof. Dr. P. Tordoir, drs. A. Poorthuis, dr. P. Renooy Amsterdam, 2015

groei, maar veel minder, waardoor de verschillen toenemen. Het deel van de bevolking dat structureel werkloos is profiteert het minst. Hun kansen nemen zelfs af.

De groeiende ongelijkheid heeft ook nadelige gevolgen voor de woningmarkt. In het uiterste geval leidt maatschappelijke ongelijkheid tot ruimtelijke uitsortering en segregatie. Dat is ongewenst. Een gebiedsgerichte aanpak van arbeidsmarkt- en onderwijsbeleid kan dan een effectieve beleids optie zijn. Ook ruimtelijke interventies zijn daarbij noodzakelijk, om voor alle groepen een aanvaardbaar kwaliteitsniveau van woon- en leefomgeving te kunnen garanderen en daarmee een 'ongedeelde' stad en samenleving.

#### DE TREK NAAR DE STAD

Het is niet alleen de bedrijvigheid die naar de stad trekt. Ook de bevolking neemt hier sneller toe dan in de rest van het land, het meest in de grote steden. Het stijgende opleidingsniveau en een meer stedelijke cultuur spelen hierbij – naast de aanwezigheid van werkgelegenheid - een belangrijke rol.

### DE LAATSTE JAREN VESTIGDEN ZICH MEER MENSEN IN DE STEDEN DAN ERUIT VERDWINEN.

Ook het beleid van stedelijke vernieuwing, compacte steden en Vinex heeft hier zeker aan bijgedragen. Veel hinderlijke bedrijven hebben de stad verlaten en de leefbaarheid is in de afgelopen decennia sterk verbeterd. Tegelijkertijd zijn de stadsgrenzen in die periode ook opgeschoven. Naast de woningbouw op binnenstedelijke locaties, heeft de stedelijke groei zich voor een groot gedeelte afgespeeld in de nieuwbouwwijken aan de randen van de steden.

#### AAN DE RAND VAN DE STAD

Veel gemeenten groeiden de afgelopen 25 jaar door de Vinex-uitbreidingen. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) had als doelstelling dat nieuwe woonwijken dichtbij bestaande stadscentra moesten worden gebouwd; de compacte stad. In een aantal gevallen gebeurde dit binnen de (nieuwe) gemeentegrenzen van de steden, zoals Leidsche Rijn in Utrecht, Ypenburg in Den Haag of IJburg in Amsterdam. De bouw vond ook plaats in gemeenten gelegen in de nabijheid van de grote steden in de stadsgewesten. In Barendrecht, nabij Rotterdam, groeide de

bevolking met meer dan 50 procent het sterkst, mogelijk gemaakt door de uitbreidingslocatie Carnisselande. Ook in Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, Albrandswaard, Hendrik-Ido-Ambacht, Aalsmeer, Houten en Almere droegen grootschalige uitbreidingen van woonwijken in deze gemeenten bij aan een bevolkingsgroei van meer dan 30 procent tussen 2001 en 2016.

#### ROLTRAP EN SPONS

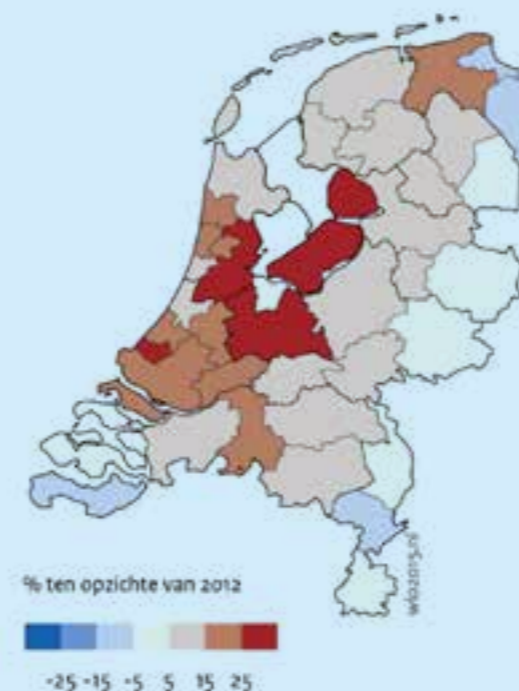
Steden worden wel vergeleken met een 'roltrap'. Jongeren trekken naar de stad om daar een opleiding te gaan volgen. Een deel van hen verlaat ook weer de stad, nadat de opleiding is afgerond en een baan is gevonden. Een deel blijft daar echter ook. Ook andere groepen melden zich in de stad, zoals immigranten en kenniswerkers. Daarnaast is er bij een deel van de ouderen een trend waarneembaar dat men de stad als woonmilieu opzoekt c.q. daarnaar terugkeert. De laatste jaren vestigden zich meer mensen in de steden dan eruit verdwijnen. De vergelijking met de 'spons' wordt in dit verband wel gemaakt.

#### DE AANTREKKELIJKHEID VAN DE STAD

De steden die het meest aantrekkelijk gevonden worden, combineren een gunstige ligging ten opzichte van werk én natuur met een gevarieerd aanbod aan stedelijke voorzieningen. Nabijheid en bereikbaarheid zijn essentieel. Gezinnen met tweeverdieners kunnen in hun beleving zeer stedelijk wonen op een Vinex-locatie of in een kleinere gemeente op enige kilometers afstand van een grote stad. Helemaal als zo'n locatie met hoogwaardig OV is aangesloten op de stad. Van daaruit kunnen ze hun verschillende werkkringen bereiken, gebruik maken van de hoogstedelijke voorzieningen en tegelijkertijd hun kinderen in een beschermde, groene omgeving laten opgroeien en naar school laten gaan. Dat kan omdat we ons zo gemakkelijk verplaatsen binnen onze stedelijke regio's en in toenemende mate ook daar tussen.

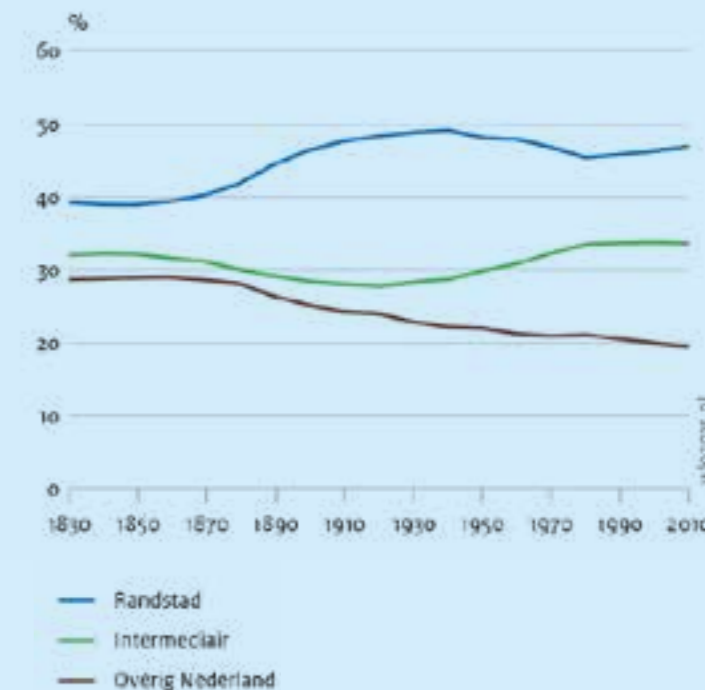
#### DE NIEUWE ECONOMIE EN DE STAD

Kenniswerk volgt het wonen en dat kan ook heel goed. Het stedelijke milieu is de natuurlijke habitat voor de kenniseconomie. Daar wordt de gewenste interactiviteit geboden en daar vinden de hoogopgeleide kenniswerkers de gewenste woonmilieus en voorzieningen. In de nieuwe economie is een scheiding van functies ook steeds minder noodzakelijk. Kenniswerk kent geen milieubelasting en ook de nieuwe *high tech* maakindustrie ('re-industrialisatie') past veel beter dan voorheen in een gemengde stedelijke omgeving. De nieuwe economie is echt een stedelijke economie, maar stelt wel andere eisen aan de inrich-



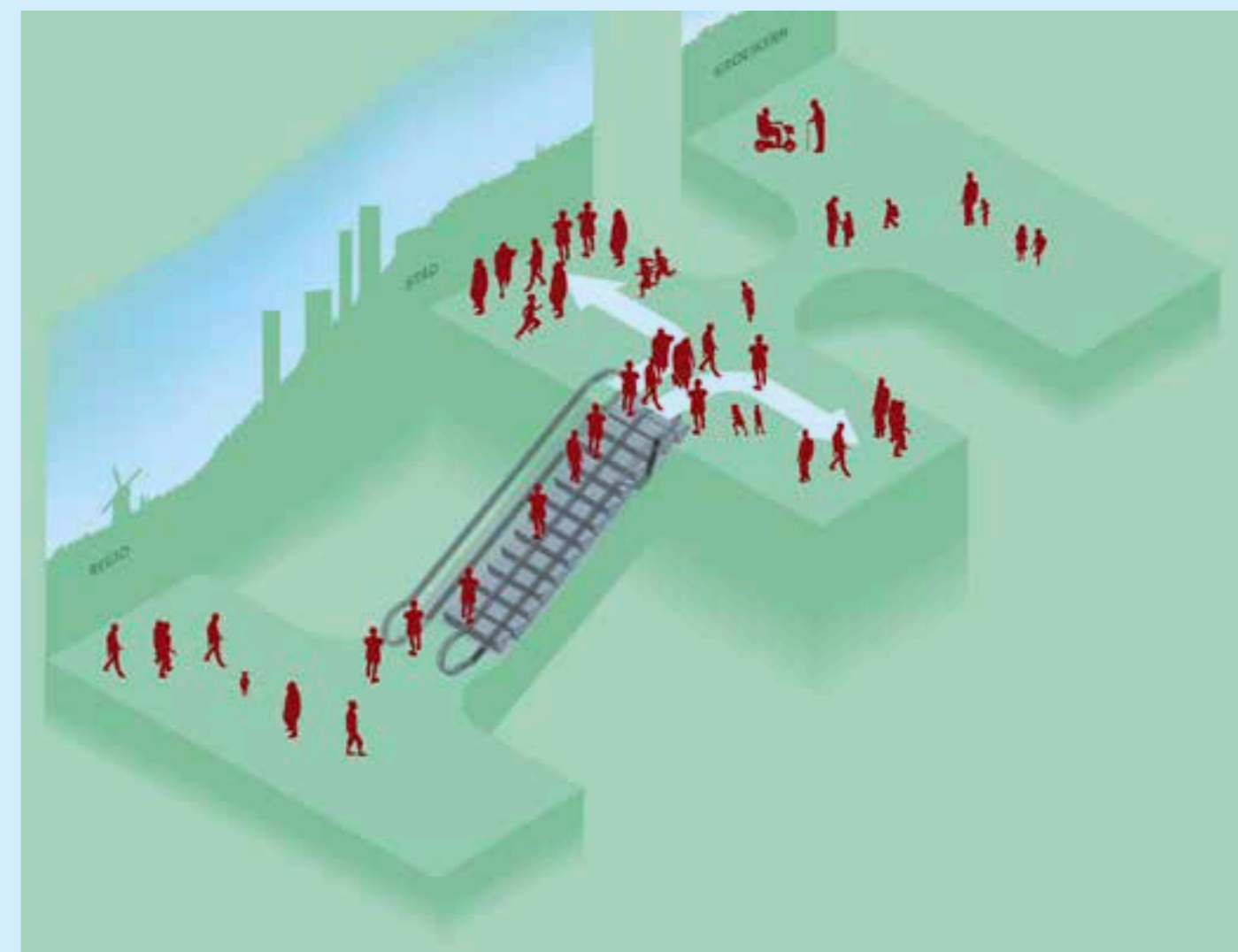
Verandering van werkzame bevolking, 2012-2050 (Scenario Hoog)

Bron: WLO 2015 Achtergronddocument Regionale ontwikkeling en verstedelijking



Bevolkingsomvang naar Landsdeel

Bron: WLO 2015 Achtergronddocument Regionale ontwikkelingen en verstedelijking



De stad als roltrap en als spons!

Bron: PBL 2014 De Nederlandse bevolking in beeld



ting van onze steden dan voorheen. Het gaat om verbinding, interactie, ontmoeting en beleving. Monofunctionele werk-, winkel- en woongebieden verschieten daardoor van kleur. Oude gebouwen krijgen nieuwe functies. Herprogramming, herontwikkeling en transformatie bepalen steeds sterker onze stedelijke ontwikkelingen.

#### DE OUDE ECONOMIE EN HET LANDSCHAP

Onze samenleving mag dan in snel tempo transformeren naar een kenniseconomie, ons landschap wordt voor een belangrijk deel nog bepaald door de 'oude' economie. Denk aan de bedrijventerreinen, de petrochemische complexen, de varkensstallen en de kassencomplexen. Voor een niet onbelangrijk deel verdienen we daar ons geld nog. De vraag is: hoe lang nog en wat dat gaat betekenen voor deze ruimteverslinders en de verkeersstromen die daarmee samenhangen? Vragen die het niveau van de lokale en regionale overheden overstijgen.

### DE MULTI-NODALE NETWERKSTAD BIEDT DE MOGELIJKHEID OM DUURZAAM DOOR TE GROEIEN.

#### HOE VERDER?

Onze economie verandert en we trekken steeds meer naar de steden. Tegelijkertijd dijen onze steden uit naar stadsgewesten en raken stedelijke regio's steeds meer onderling verknoopt. Daarbij hebben we in Nederland een heel bijzondere netwerkstructuur, die veel voordelen met zich meebrengt. Die structuur is niet toevallig ontstaan, maar mede gegroeid dankzij ons ruimtelijk beleid. De NEPROM is van mening dat we de komende decennia moeten proberen die structuur te behouden en te versterken, want dat sluit aan op onze cultuur en hoe de Nederlandse bevolking wil leven.

Hoewel onze netwerkstad niet te vergelijken valt met een echte concentrische metropool als Londen of Parijs, is het wel een structuur met veel voordelen. Misschien niet de maximale productiviteit en niet de internationale concurrentiekracht als Londen of Parijs, maar wel 'voor elk wat wils', met minder pieken en dalen en met minder ongelijkheid. Bovendien biedt de multi-nodale netwerkstad de mogelijkheid om duurzaam door te groeien, zonder tegen de beperkingen en de nadelen van concentrische metropolen aan te lopen. Ruimtelijk beleid moet daarom niet eenzijdig inzetten op het creëren

van één grote, concentrische stad, maar moet ook niet krampachtig streven naar de verdelende rechtvaardigheid. De typisch Nederlandse netwerkstad weerspiegelt de wensen van haar bewoners, de veranderingen daarin en ook de grote differentiatie in die wensen.





# DE MOBILITEITSTRANSITIE: SNELLER, VERDER, SLIMMER

In onze netwerkstad is bereikbaarheid essentieel. Daardoor kunnen we meer geschikte banen bereiken en van aantrekkelijke voorzieningen gebruik maken. Het vergroten van de bereikbaarheid is een belangrijke opgave voor de komende jaren. Maar dan moeten we er wel in slagen de negatieve effecten – ruimtebeslag, energiegebruik, milieuoverlast – te minimaliseren. Omdat het bij infrastructuur om grote investeringen gaat, zijn scenariostudies en toekomstbeelden nodig om meer vat te krijgen op de opgaven, oplossingsrichtingen en ruimtelijke consequenties.

Mobiliteit betreft voor een belangrijk deel het woon-werkverkeer, binnen en in toenemende mate tussen stadsgewesten. Ook op een hoger schaalniveau, tussen onze netwerkstad en stedelijke gebieden over de grens, nemen de relaties in frequentie en intensiteit toe. Dat komt zowel door de internationalisering van onze (kennis)economie, als door het veranderende vrijetijdsgedrag van de bevolking. We moeten daarom onze verbindingen met onze buitenlandse naar een hoger niveau te brengen. Zowel over rail en de weg, als ook door de lucht.

## DE AUTO

De auto is op dit moment veruit de meest gebruikte modaliteit, zowel voor woon-werkverkeer als voor verzorgend verkeer. Volgens het PBL (Cahier mobiliteit) vlakt echter de groei van het aantal auto's in de komende jaren sterk af. Verdere verstedelijking en concentratie in de Randstad zal bovendien van positieve invloed zijn op het openbaar vervoer. Ook het klimaatbeleid (duurder worden van het autorijden) en veranderende mobiliteitsbehoeften kunnen tot het verder afvlakken en zelfs een daling van het autogebruik leiden. Milieumaatregelen gericht op de (binnen)steden verdrijven reeds op actieve wijze de auto uit de stad. Op dit moment heeft al 60 procent van de huishoudens in stadsdeel Amsterdam Centrum geen eigen auto (Gemeente Amsterdam, Dienst O&S, 2015).

In de scenario's van het PBL wordt nog geen rekening gehouden met een mogelijk snelle opmars van deelplatformen en van zelfsturende voertuigen. Vraaggestuurde automobilititeit wint echter snel aan belang. In combinatie met de deelplatformen kunnen zelfrijdende auto's tot nieuwe vormen van 'openbaar vervoer op maat' leiden. Daar moeten we op anticiperen. Door de

deelplatformen zijn minder voertuigen voor een zelfde hoeveelheid verplaatsingen nodig, waardoor het ruimtebeslag van parkeren en infrastructuur wellicht zou kunnen afnemen.

Deelplatformen en zelfrijdende voertuigen kunnen echter ook nieuwe mobiliteit uitlokken. Omdat tijdens de rit in een autonome auto allerlei 'nuttige' activiteiten plaats kunnen vinden, en de reistijd niet meer als 'verloren' hoeft te worden beschouwd, kan dat er toe leiden dat de woon-werkafstanden toenemen. Ook kunnen groepen zonder rijbewijs, dankzij de autonome auto, aan het verkeer gaan deelnemen. De daarmee gepaard gaande sterke mobiliteitsgroei zou regulering zeer waarschijnlijk noodzakelijk maken. Zowel nationaal als lokaal overheidsbeleid is van grote invloed op de doorbraak van deze nieuwe technologieën en op de wijze waarop die geaccommodeerd worden. Essentieel is om daarop te anticiperen.

## DE GROOTSTE STATIONS EN HUN DIRECTE OMGEVING KUNNEN DE KOMENDE DECENNIA TRANSFORMEREN NAAR (INTER) NATIONALE HUBS.

## DE TREIN

In de verplaatsingen van stad naar stad groeit het aandeel reizigers dat kiest voor de trein met zes procent per jaar, terwijl het aandeel dat kiest voor de auto als vervoersmiddel met vier procent per jaar daalt. Om die groei ook in de toekomst mogelijk te maken moet de frequentie van treinverbindingen tussen de grote steden verder verhoogd worden, zodat 'spoorboekloos rijden' onder handbereik is. De daarvoor benodigde extra sporen, perrons en ruimte in de stations zijn in de afgelopen jaren voor een deel al gerealiseerd, voor een deel moet dat nog gebeuren. De grootste stations en hun directe omgeving kunnen daardoor de komende decennia transformeren naar (inter)nationale *hubs*, waardoor ze steeds meer een bestemming op zich worden en ook andere voorzieningen aantrekken.



### DE FIETS EN *EBIKE*

De waardering voor de fiets als vervoersmiddel voor de korte afstand in de stad groeit. Binnen de steden wordt de combinatie van OV en fiets steeds belangrijker. Ongeveer 80 procent van onze bevolking woont op een aanvaardbare fietsafstand van een treinstation. Bij steeds meer stations worden grote fietsstallingen gebouwd, die na korte tijd al weer te klein blijken te zijn. Ook veel fietspaden binnen de steden zitten aan de grenzen van hun capaciteit. Daar komt de opmars van de *ebike* bij. Buitenwijken en binnensteden komen hiermee dicht bij elkaar te liggen. Zelfs op stadsgewestelijk niveau kan de *ebike* een grote rol gaan spelen, als vervanger van de auto. Dan is het echter wel noodzakelijk dat meer prioriteit aan de fietsinfrastructuur in de steden en in de stedelijke regio's wordt gegeven. Dus fietssnelpaden, ongelijkvloerse kruisingen met snelfietspaden en verkeerslichten die fietsers voorrang geven. Omvangrijke investeringen zijn noodzakelijk.

## HET RIJK DIENT EEN LEIDENDE ROL TE SPELEN IN DE MOBILITEITSTRANSITIE.

### FLEXIBELE INFRASTRUCTUUR

Juist omdat investeringen in infrastructuur en in (gebouwde) parkeervoorzieningen veel ruimte en hoge investeringen met zich meebrengen en voor lange tijd het gebruik vastleggen, is het noodzakelijk om op korte termijn meer zicht en grip te krijgen op de mogelijke mobiliteitsontwikkelingen. Alleen dan kunnen we in onze planologie daar rekening mee houden, bijvoorbeeld door op stedenbouwkundig niveau flexibiliteit en veranderbaarheid in te bouwen.

Gemeenten, marktpartijen en andere betrokkenen moeten bijvoorbeeld goed nadenken over de wenselijkheid van de bouw van dure ondergrondse parkeergarages, bijvoorbeeld bij appartementsgebouwen. Misschien moet overwogen worden om vooralsnog te kiezen voor bovengrondse, demontabele parkeergebouwen, die later gemakkelijk vervangen kunnen worden door andere functies. Ook op het niveau van weginfrastructuur moet nagedacht worden over de aanpasbaarheid aan de nieuwe zelfrijdende voertuigen en aan een veel omvangrijker gebruik van de *ebike*.

### HOE VERDER?

Veranderingen in mobiliteit hebben grote gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om de ruimte in te richten. De NEPROM vindt het van groot belang dat overheden, marktpartijen en andere belanghebbenden meer inzicht krijgen in die mobiliteitstransitie en de mogelijkheden en gevolgen daarvan. Gezien het gemeente- en regiogrens overstijgende belang hiervan, dient het Rijk hierbij een leidende rol op zich te nemen.

Ten behoeve van onze stedelijke en stadsgewestelijke structuren en het versterken van onze netwerkstad moet naar mening van de NEPROM ook in de komende jaren het hoogwaardig OV verder versterkt worden en moet de bestaande infrastructuur nog beter worden benut door gerichte investeringen. In de stad moet het gebruik van de fiets worden bevorderd door de functionaliteit en het comfort van fietspaden en -routes te verbeteren en door voldoende fietsstallingen te realiseren. Daarnaast moet een uitgebreid en hoogwaardig netwerk voor *ebikes* binnen stedelijke regio's en tussen de steden worden gerealiseerd. Overheden moeten het (commercieel) delen van automobilititeit en de grootschalige invoering van zelfsturende voertuigen bevorderen.





Universit

an Houe

S

Den Haag

# DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING: STEEDS BELANGRIJKER

Onze steden worden omgeven door groen, dat soms tot diep in die steden doordringt. Het Groene Hart wordt door sommigen (vaak buitenlanders) als het Central Park van de netwerkstad in de delta aangeduid. Op een kaart of vanuit de lucht maakt het wellicht die indruk, maar de dagelijkse praktijk is een heel andere. Het groen dat de stedelingen omringt, is voor hen niet gemakkelijk bruikbaar en beleefbaar. We kennen bijvoorbeeld niet het 'right of way' dat Engelse landeigenaren verplicht wandelpaden vrij te houden. Wie de komende jaren het ruimtegebruik in de steden verder intensificeert, zal als 'contramal' dan ook moeten investeren in hoogwaardig en goed toegankelijk groen, in de steden en in de directe nabijheid hiervan. Dit groen moet primair voorzien in de recreatieve behoeften van stedelingen: goed voor de mensen, maar ook goed voor het milieu. Agrarische functies zijn goed mogelijk in zo'n park, maar aanvullend.

## VERROMMELING

De afgelopen jaren is veel open ruimte 'opgeofferd' aan woonwijken, bedrijventerreinen, logistieke functies, kassen en tal van andere gebouwde artefacten. Daar waar stedelijke functies op grote schaal aan elkaar vastgroeien, ontstaan bij velen negatieve gevoelens. Veel gebouwde functies – zeker de bedrijfsmatige – hebben een zodanige vormgeving en kwaliteit dat er weinig tot niets aan te genieten valt. Parken, groene gebieden en open landschappen dragen in de ogen van velen wél sterk bij aan de belevingskwaliteit. Dat geldt zowel voor recreërende stedelingen, als voor degenen die zich – al dan niet met hoge snelheid - tussen de stedelijke agglomeraties bewegen.

## WOONOMGEVING

Nederlanders zijn over het algemeen zeer tevreden met hun woonbuurt. Toch zijn aanmerkelijke kwaliteitsverbeteringen mogelijk en gewenst. Wanneer we de komende jaren meer in bestaand stedelijk gebied gaan bouwen, moeten de investeringen in de openbare ruimte, pleinen, straatprofielen, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen gelijke tred houden.

Een belangrijke opgave ligt ook bij de grote wegestructuren in en nabij de steden; denk aan ringwegen en autowegen die tot diep in het stedelijk weefsel doorlopen. Het intensieve autogebruik op die wegen veroorzaakt een grote milieubelasting, wat ten koste gaat van de woon- en verblijfskwaliteit in de aangrenzende gebieden. Juist daar liggen vaak de gebieden die voor transformatie, herontwikkeling en verdichting in aanmerking komen. De kwa-

liteit van die gebieden kan sterk verhoogd worden als delen van hoofdwegenstructuur nabij en rond de steden overkluisd worden. Dat vergt aanzienlijke investeringen, maar daar staat wel een aanzienlijke toename in woongenot en leefbaarheid tegenover.

## DE METROPOLITANE GROENSTRUCTUUR

De grootschalige metropolitane groenstructuur die de steden onderling verbindt is van nationaal belang. Deze kwaliteit moet dan ook op nationaal niveau verankerd worden. Harde, groene contouren, vast te stellen in overleg met provincie en gemeenten, moeten helder maken waar geen verdere verstedelijking wordt toegestaan. Een investeringsprogramma is noodzakelijk om er voor te zorgen dat de groene contour ook inhoudelijk meerwaarde krijgt.

## WIE HET RUIMTEGEBRUIK IN DE STEDEN INTENSIVEERT, MOET OOK INVESTEREN IN HOOGWAARDIG EN GOED TOEGANKELIJK GROEN.

## EEN BESTEMMING VOOR TOERISTEN

Wie onze delta hoogwaardig inricht doet de inwoners daarvan veel plezier. Maar het zet Nederland internationaal ook op de kaart als interessante bestemming. Het internationaal toerisme is de afgelopen jaren zeer sterk gegroeid. In Nederland steeg het aantal buitenlandse toeristen van 10 miljoen in 2009 naar 15 miljoen in 2015. Die groei zal met de opkomende middenklasse in Azië de komende jaren verder doorzetten. Onze historische (binnen) steden mogen zich in veel belangstelling verheugen; dat is uit te breiden naar het landschap dat de steden omringt. Met meerdaagse arrangementen kunnen stad en omgeving ook in dat opzicht veel intensiever worden 'verknoot'.

## HOE VERDER?

De NEPROM is van mening dat onze verstedelijgingsstrategie het noodzakelijk maakt dat overheden de komende jaren substantieel meer investeren in de omgevingskwaliteit, binnen en buiten bestaand stedelijk gebied. Voor onze metropolitane groenstructuren moet een nationale investeringsstrategie worden ontwikkeld, die hand in hand gaat met een groene-contourenbeleid. De kwaliteit van de leefomgeving is van cruciaal belang voor ons welbevinden en welzijn en voor de aantrekkelijkheid van ons land.



Urban Delta NL: groen-blaue contouren: bestaande waarden en nieuwe natuur

Bron: Kuiper Compagnons



# DE ENERGIETRANSITIE: STEEDS DUURZAMER

Fossiele brandstoffen raken op en Nederland wil in 2050 energieneutraal zijn. Het eerste meetpunt daarvoor wordt 2020. De energietransitie is in gang gezet, maar vraagt de komende jaren een verdere intensivering. Dat betekent op forse schaal omschakelen naar wind- en zonne-energie, aangevuld met duurzame warmteopwekking en het gebruik van biomassa. Voor de gebouwde omgeving heeft deze energietransitie grote consequenties.

## NIEUWBOUW

Omstreeks 2020 is alle nieuwbouw (afgezien van hoogbouw) op jaarbasis geheel zelfvoorzienend qua energie. De eerste stap daarin, die nagenoeg afgerond is, is het reduceren van de vraag. Dankzij hogere isolatiewaarden van de gebouwschil, standaardtoepassing van drielaags glas, luchtdicht bouwen, warmteterugwinning en LED-verlichting wordt de energievraag van nieuwe gebouwen sterk beperkt. Het restant aan energiebehoefte wordt vervolgens duurzaam opgewekt, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de plaats van gebruik.

Gezien de beperkingen van windenergie gaat het op gebouwniveau (en de onmiddellijke omgeving daarvan) in de komende jaren primair om het grootschalig gebruik van zonnepanelen. Daar waar dat op decentraal niveau gaat gebeuren, kunnen mogelijk energiecollectieven op buurtniveau een rol spelen. Zonnenvelden met goedkope panelen zullen gebruikelijk worden in woonbuurten of in de onmiddellijke nabijheid daarvan, windmolens (gezien de overlast) niet of veel minder. Op het moment dat de salderingsregeling wordt afgeschaft, moeten andere vormen van CO<sub>2</sub>-belasting worden ingevoerd om te voorkomen dat de toepassing van zonne-energie in de gebouwde omgeving stagneert.

## BESTAANDE VOORRAAD

De grootste opgave voor de komende jaren zit in de bestaande bouwvoorraad. Voor veel woningen en andere gebouwen kan een uitgekende, op maatwerk gebaseerde prefab methode die de energieprestatie sterk verbetert (zoals ook ontwikkeld wordt in de Stroomversnelling) een oplossing zijn. Een belangrijk deel van de kosten daarvan kan worden terugverdiend door besparingen in de exploitatiefase. Voor veel woningen en andere gebouwen die tegen het einde van hun levensduur aanzitten, of die vanwege locatie of woonomgeving minder geliefd zijn, ligt sloop en herontwikkeling meer voor de hand.

Om de grootschalige verduurzaming van de bestaande bouwvoorraad op gang te brengen is het noodzakelijk dat dwingende energieprestatie-eisen worden gesteld, zoals die al decennia voor de nieuwbouw gelden. Dat geeft eigenaren, investeerders én gebruikers de noodzakelijke duidelijkheid. In het verlengde daarvan moeten gebouweigenaren, overheden en marktpartijen werken aan een langjarige investeringsstrategie voor die gebouwen en gebieden waar sloop/nieuwbouw een betere keuze is dan ingrijpend verbeteren.

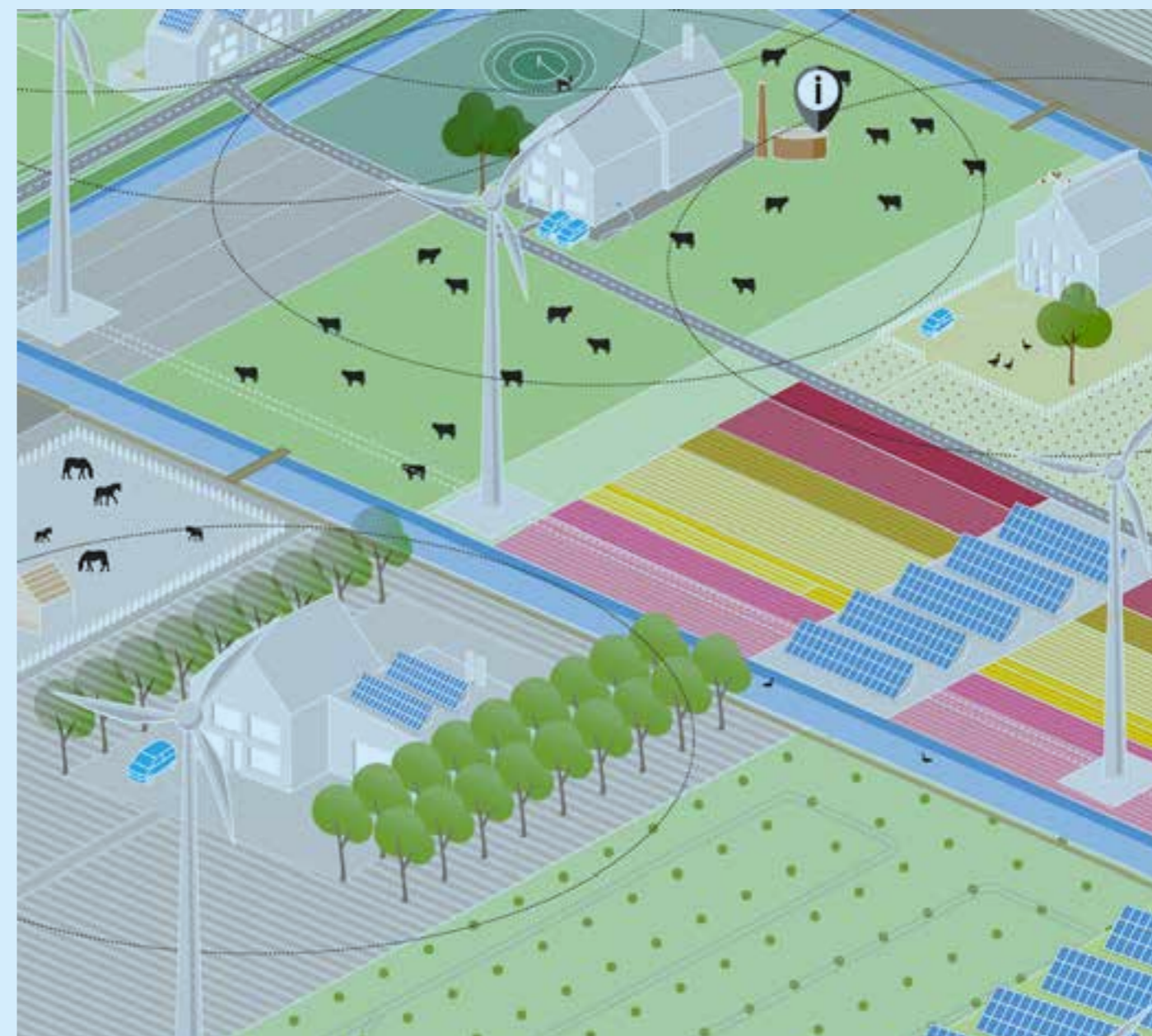
## OM DE VERDUURZAMING VAN DE BESTAANDE GEBOUWVOORRAAD OP GANG TE BRENGEN MOETEN DWINGENDE ENERGIEPRESTATIE-EISEN WORDEN GESTELD.

## STEDELIJK EN REGIONAAL NIVEAU

Ook op stedelijk en regionaal niveau moet worden ingespeeld op een energieleverende woon- en leefomgeving. Er moeten bijvoorbeeld *smart grids* worden aangelegd die de verschillende energieleverende en -vragende functies verbinden. Wanneer dat energienetwerk onder de netwerkstad gelegd wordt, kan er ook op stads-regionaal niveau 'gesaldeerd' worden, om zo op een energieneutrale situatie uit te komen. Dat kan er bijvoorbeeld toe leiden dat collectieven/overheden contracten afsluiten met producenten van duurzame energie elders in de regio. Daarbij zal het in veel gevallen gaan om extra op te stellen vermogen aan zonnepanelen en windmolens.

## RUIMTELIJKE IMPACT

Als we echt alle benodigde energie in 2050 met hulp van zon en wind opwekken, dan zal het ruimtelijk beeld van ons land bijna onherkenbaar veranderen. Grote gebieden zullen dan bedekt zijn met zonnenvelden en in geheel Nederland zal de windmolen het overheersende landschapselement zijn. Alleen dan komen we in de buurt van totale duurzame opwekking. De vraag is of dat beeld als wenselijk wordt ervaren. Een alternatief is een veel grotere benutting van het potentieel aan zonne- en windenergie op zee. Maar ook dat is niet zonder grote uitdagingen. Daarbij laten we



De ruimtelijke gevolgen van de energietransitie in beeld.

Bron: Energietransitie in de regio. Aan de slag. Posad en Buck, in opdracht van Ministeries IenM en EZ. Maart 2016



de grote vraag met betrekking tot de opslag van elektrische energie nog buiten beschouwing.

#### HOE VERDER?

Overheden en marktpartijen moeten naar de mening van de NEPROM investeren in de realisatie van energieleverende nieuwbouwbuurt en -wijken. Voor de bestaande bouwvoorraad zijn dwingende energieprestatie-eisen noodzakelijk. In het verlengde daarvan moeten omvangrijke sloop/nieuwbouwprogramma's voor zwaar verouderde woongebouwen en -gebieden worden ontwikkeld, waarbij gebouweigenaren, overheden en marktpartijen samenwerken. Om op een realistisch niveau verduurzaming van de gebouwde omgeving te versnellen dient CO<sub>2</sub>-uitstoot belast te worden en de vorming van lokale energiecollectieven bevorderd te worden. Het Rijk moet in nauw overleg met provincies, gemeenten en marktpartijen een strategie (laten) ontwikkelen voor de ruimtelijke inpassing van duurzame energieopwekking op de verschillende schaalniveaus.

**VOOR DE RUIMTELIJKE INPASSING VAN DUURZAME ENERGIEOPWEKKING MOET HET RIJK SAMEN MET LAGERE OVERHEDEN EN MARKTPARTIJEN EEN STRATEGIE ONTWIKKELEN.**





# DE DEMOGRAFISCHE TRANSITIE: HUISHOUDENS IN SOORTEN EN MATEN

De afgelopen decennia nam de bevolking van Nederland van jaar op jaar toe. Inmiddels wonen hier 17 miljoen mensen, verdeeld over 7,5 miljoen huishoudens. De groei gaat nog een tijd door. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft verschillende scenario's doorgerekend. Zowel in het 'hoge' als 'lage' scenario blijft de bevolking tot 2030 groeien. Daarna lopen de lijnen uit elkaar. In het hoge scenario groeien we door naar 19,2 miljoen inwoners, in het lage scenario krimpen we naar 16,4 miljoen.

## MEER HUISHOUDENS

Bij de aantallen huishoudens loopt de bandbreedte uiteen van 9,6 miljoen tot 7,8 miljoen. Wij gaan in deze visie uit van 8,6 miljoen huishoudens in 2040, op basis van de actuele Primosprognoses van ABF: ruim 1,1 miljoen huishoudens er bij in 25 jaar! Het zwaartepunt van die groei bevindt zich bovendien in eerste tien jaar: een toename van 0,6 miljoen. Vergeleken met de toename van 1 miljoen huishoudens in de afgelopen 20 jaar hebben we ook in de komende 10 jaar dus nog een forse groei voor de boeg.

## VOORAL VERGRIJZING EN INDIVIDUALISERING LEIDEN DE KOMENDE TIJD TOT STERKERE HUISHOUDENSGROEI.

Met name vergrijzing en individualisering leiden de komende tijd tot sterkere huishoudensgroei. Vanaf circa 2030 zijn die effecten uitgewerkt. De groei van het aantal huishoudens houdt dan gelijke tred met die van de totale bevolking. Regionaal doen zich grote verschillen voor. Over de langere termijn laat de binnenlandse migratie een trek naar het westen zien, de randen van Nederland verliezen bevolking.

## INSTROOM VAN BUITEN

Een belangrijke en lastig te voorspellen variabele is de buitenlandse migratie. Met name de immigratie fluctueert sterk. Ons jaarlijks migratiesaldo van circa 3.000 inwoners (2008 – 2012) lag aanzienlijk lager dan in andere West-Europese landen. Niettemin is al sinds jaren sprake van een positief saldo: er vestigen zich hier meer mensen dan er weg gaan. Zonder immigratie zou onze bevolking op termijn gaan krimpen. Het is

zeker niet uitgesloten dat ons migratiesaldo gedurende langere tijd aanzienlijk hoger zal komen te liggen.

## STARTERS EN DOORSTROMERS ZIJN DOOR HUN HOGE VERHUISMOBILITEIT STERK BEPALEND VOOR DE VRAAG NAAR WONINGEN.

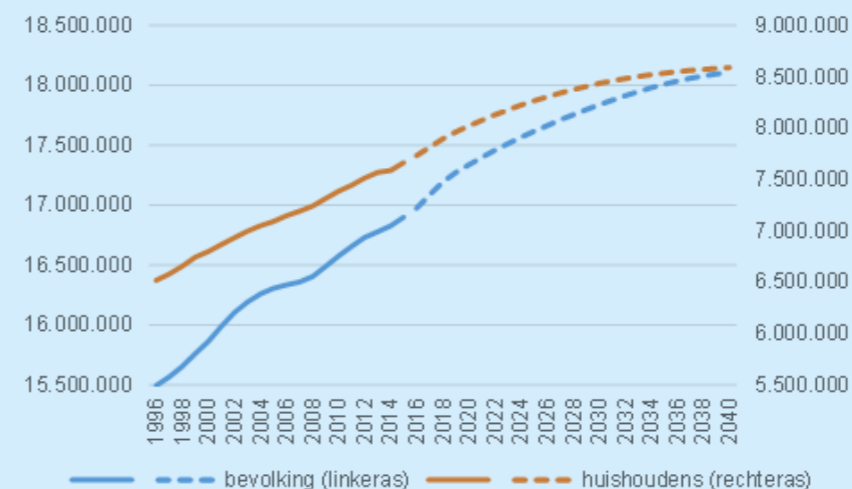
## MEER STARTERS EN GEZINSVORMERS TOT 2025

De huishoudensgroei is van groot belang voor de woningproductie in de komende jaren. Vrij bepalend naast de individualisering en de migratie is dat de babyboomgeneratie collectief ouder wordt. Wat direct in het oog springt is de forse toename van het aantal 65 plussers: van 2 miljoen nu, naar 2,6 miljoen in 2025 en 3,3 miljoen in 2040. Hierin gaat een effect van dubbele vergrijzing schuil: door steeds langere levensduur stijgt het aantal 75-plussers. Vergrijzing en huishoudensverdunning leiden ertoe dat tot 2025 de aandelen van oudere alleenstaanden en eenoudergezinnen stijgen, ten koste van de gezinnen.

De starters – 830.000 personen, 11 procent van het totaal in 2015 – en de gezinsvormers – 590.000 of 8 procent – nemen in aantal eerst nog toe, tot respectievelijk 880.000 en 640.000 huishoudens in 2025. Nadien neemt hun aantal af. Deze twee groepen zijn door hun hoge verhuismobiliteit sterk bepalend voor de vraag naar (nieuwe) woningen.

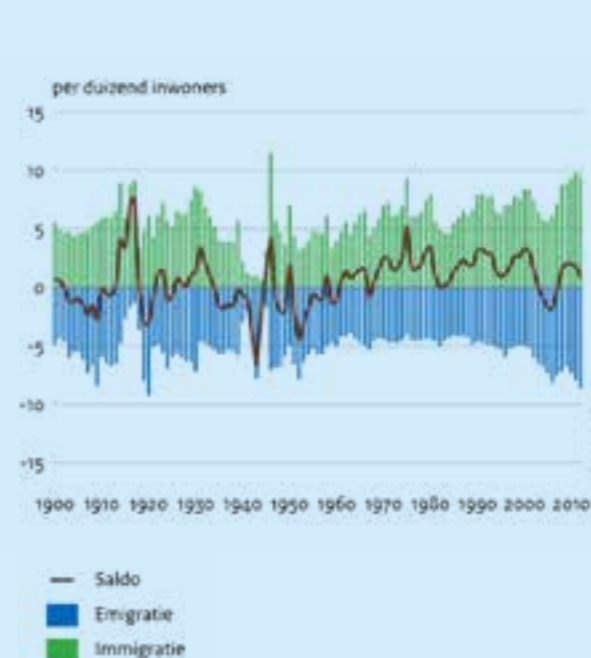
## HOE VERDER?

Bij de visievorming op het nieuwe wonen is het van groot belang rekening te houden met de dubbele vergrijzing en de daarmee gepaard gaande voortgaande huishoudensverdunning. Van nog grotere invloed zijn echter de starters en gezinsvormende huishoudens die door hun grote verhuismobiliteit ook in de komende jaren voor de meeste dynamiek op de woningmarkt zullen zorgen.



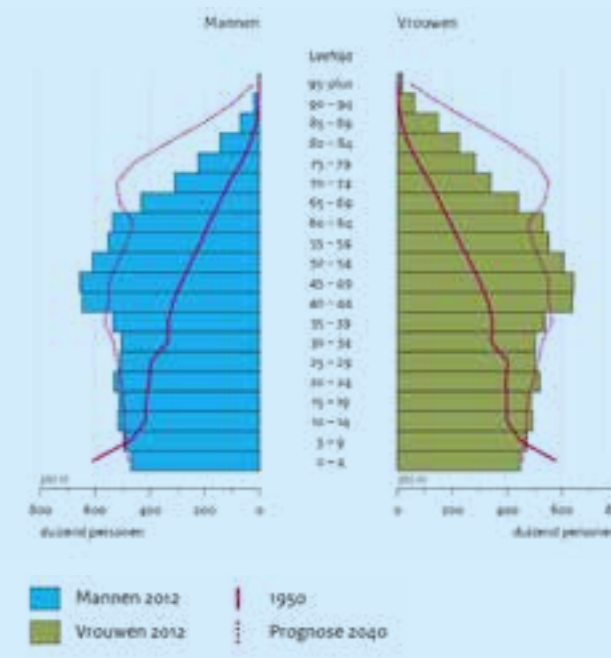
Toename van bevolking en van aantal huishoudens

Bron: Mobiliteit van starters, gezinsvormers en empty nesters op de woningmarkt. ABF



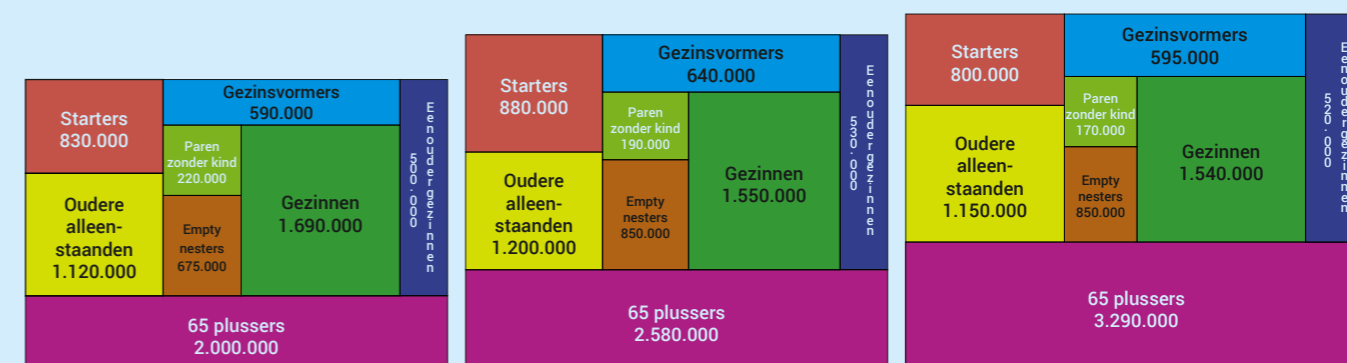
Buitenlandse migratie in Nederland, 1900-2012

Bron: Achtergrondstudie Demografie. WLO – Welvaart en Leefomgeving, CPB/PBL 2016.



Bevolkingsopbouw naar leeftijd en geslacht

Bron: PBL 2014 vergrijzing en Woningmarkt



Huishoudensverdeling in 2015, 2025 en 2040

Bron: Mobiliteit van starters, gezinsvormers en empty nesters op de woningmarkt. ABF





DEEL 2:

DE NIEUWE OPGAVE



De komende 25 jaar kunnen we minimaal nog ruim een miljoen nieuwe huishoudens verwachten. De eerste vijf jaar gaat het zelfs jaarlijks om 70.000 nieuwe huishoudens. De daaruit voortvloeiende vraag naar woningen zal zich vooral manifesteren in de stedelijke regio's, en dan vooral in de Randstad en de daaraan grenzende gebieden, de intermediaire zone. Die groei vergt investeringen in nieuwe woningen.

Want in principe zullen we voor elk nieuw huishouden een nieuwe woning aan de woningvoorraad moeten toevoegen. Daarnaast moeten woningen die gesloopt worden, vervangen worden door nieuwbouw. Dat gaat op dit moment om ongeveer 15.000 gesloopte woningen per jaar, maar dat aantal kan de komende jaren mede als gevolg van de energietransitie fors oplopen. De vervangende nieuwbouw zal lang niet altijd op dezelfde locatie of in dezelfde gemeente of regio plaatsvinden.

## INDIVIDUEEL EN COLLECTIEF BELANG

De grote vraag is: waar gaan we die nieuwe woningen bouwen, in welke vorm, in welk woonmilieu en in welke woningtypen? En hoe gaan we dat proces, waarin vraag en aanbod bij elkaar komen, inrichten? Bij het beantwoorden van die vragen moeten we beginnen bij de gebruiker: de bewoner. Wat voor typen huishoudens komen op de woningmarkt, wat willen die en op welke wijze kunnen we zoveel mogelijk aan hun verlangens en dromen tegemoet komen? Beginnen bij de individuele gebruiker is voor de projectontwikkelaar logisch. Maar we kunnen vanwege collectieve belangen hieraan niet onbeperkt tegemoetkomen. Die collectieve belangen zijn bijvoorbeeld: het versterken van de typisch Nederlandse netwerkstad in de komende jaren, het ruimtelijk ondersteunen van de kennis- en diensteneconomie, het beschermen en versterken van de metropolitane groengebieden, het bevorderen van de mobiliteit in combinatie met het beperken van de nadelige effecten daarvan, etc. Overheden zijn gewend om vanuit de collectieve belangen kaders te stellen.

Wanneer we een beeld schetsen van hoe het nieuwe wonen vormgegeven en ingericht kan worden, moeten individueel belang en collectief belang met elkaar in evenwicht worden gebracht.

## ROLTRAP OF SPONS?

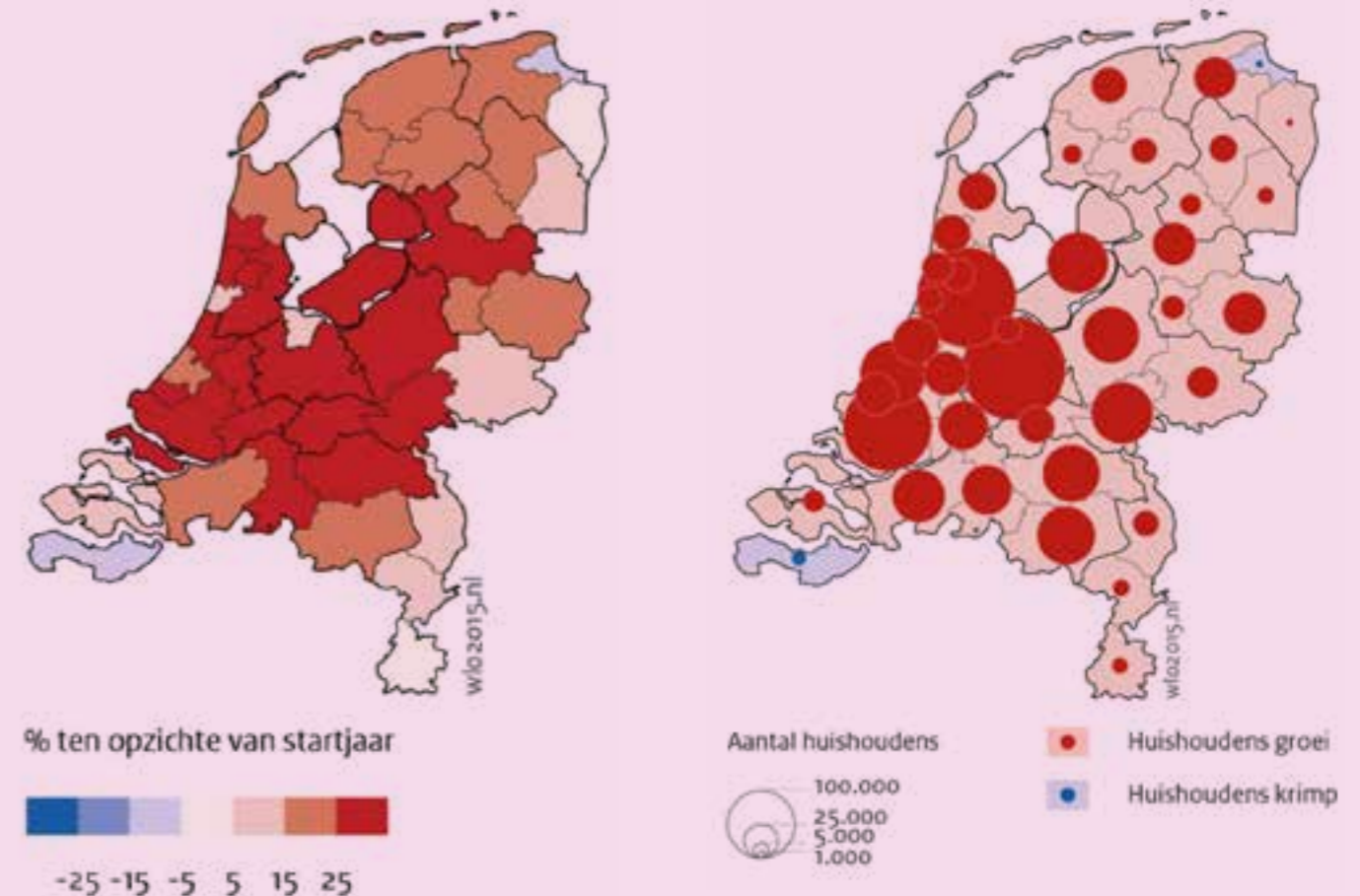
De laatste jaren bleven gezinsvormende huishoudens langer in de stad wonen dan voorheen.

De vraag kwam op of de aantrekkingskracht van de stad structureel op een hoger niveau terecht was gekomen voor gezinsvormende huishoudens. Recent werd duidelijk dat voor een deel sprake is geweest van een 'crisiseffect', waardoor huishoudens minder snel durfden en konden verhuizen. Nu huishoudens weer meer vertrouwen in de woningmarkt beginnen te krijgen en bereid zijn om te verhuizen, begint de roltrap weer op gang te komen. Het zijn vooral de gezinnen die de stad weer verlaten en het stadsgewest intrekken. Vooral bij het snel duurder wordende Amsterdam is dit het geval: veel jonge gezinnen nemen hier de wijk naar Almere, Amstelveen en Haarlem. Maar in hoeverre is daarbij sprake van een vrije keuze en zouden die gezinnen, mits een geschikt en betaalbaar aanbod voorhanden is, liever in de stad zelf willen blijven wonen in plaats van aan de rand of in de regio? En is zo'n betaalbaar aanbod te realiseren? Om hierop meer grip te krijgen, moeten we dieper inzoomen op de woonwensen.

## VERHUISGEDRAG EN VERHUISWENSEN

De verhuismobiliteit verschilt sterk tussen leeftijdsklassen en levensfasen. Het zijn vooral de jongste huishoudens die de grootste mobiliteit laten zien als ze voor hun studie of voor hun eerste baan het ouderlijk huis verlaten. De huishoudens die een gezin gaan vormen en om die reden naar een grotere (eengezins)woning trekken, vertonen een vergelijkbaar hoge verhuismobiliteit. Bij beide groepen verhuist circa 20 tot 25 procent jaarlijks (WoON 2015/ABF 2016). Bij de andere groepen op de woningmarkt ligt die verhuismobiliteit veel lager, (fors) onder de 10 procent. Ook zijn er grote verschillen in de locatie waar naar toe verhuist wordt. De jongste groep verhuist het vaakst naar een woning buiten de eigen woningmarktregio. Bovendien vertrekken relatief meer jongeren uit de minder verstedelijkte woningmarktregio's dan uit de grote steden.

## DE KLASSIEKE INDELING IN DOELGROEPEN NAAR LEEFTIJDEN EN INKOMEN WORDT STEEDS MEER VERVANGEN DOOR EEN BENADERING WAARIN LEEFSTIJLEN CENTRAAL STAAN.



Verandering van aantal huishoudens per Corop-gebied volgens WLO-scenario Hoog 2012-2050 (relatief en absoluut)

Bron: WLO 2015 Achtergronddocument Regionale ontwikkelingen en verstedelijking

De klassieke indeling in doelgroepen naar leeftijden en inkomen wordt steeds meer vervangen door een benadering waarin leefstijlen centraal staan. Daarbij wordt gekeken naar waarden en drijfveren, in relatie tot de samenleving, de overheid en de politiek. Mensen laten zich niet meer in één 'hokje' opsluiten, maar kunnen gedurende de levensloop tot allerlei kleinere subgroepen behoren. Door het toevoegen van de variabele 'levensstijl' krijgen ook de woonwensen van doelgroepen een nadere kleuring. Het zorgt ervoor dat er binnen een 'traditionele' doelgroep van bijvoorbeeld jonge en vitale ouderen toch nog verschillen ontstaan. Verschillen ten aanzien van de plek waar men wil wonen en welke woning men daar dan ambieert. De kunst voor ontwikkelaars en gemeenten is om juist die groep of 'niche' op het spoor te komen, die het beste past bij de kenmerken van een locatie of het mogelijk te ontwikkelen woonprogramma. Het gebruik van leefstijlen maakt duidelijk dat het een hachelijke onderneming is om op basis van periodiek grootschalig woonbehoefteonderzoek te bepalen waar, welke type woningen voor welke doelgroepen gebouwd moeten worden. Tegelijkertijd onderstreept het de veelvormigheid van de woonwensen en de noodzaak om in zeer uiteenlopende woonmilieus en woningtypen te voorzien en daarbij ook de nodige flexibiliteit in te bouwen.

#### GEWENST WOONMILIEU

Zowel uit grootschalig onderzoek (WoON 2015) en onderzoeken gebaseerd op leefstijlen als uit de praktijkervaring van ontwikkelaars blijkt dat het centrumstedelijke woonmilieu de laatste jaren bij veel doelgroepen op de woningmarkt iets populairder is geworden. Het meest in trek is dat milieu bij de starters, hoewel het ook daar beperkt blijft tot ruim 20 procent van de actieve woningzoekers. Gezinsvormende huishoudens zijn opvallend stabiel in hun woonmilieuvoorkeur. Zo'n 13 procent geeft als woonvoorkeur centrumstedelijk aan, 40 procent heeft als voorkeur buitencentrum en 13 procent groenstedelijk. De uitgesproken voorkeur voor hoogstedelijke woonmilieus is dus relatief beperkt, maar daar staat tegenover dat er ook slechts een beperkt aantal woningen beschikbaar is in dat milieu, waardoor de woningprijzen daar doorgaans ook fors hoger liggen. Het valt niet te zeggen of en in welke mate die hoge prijzen bij voorbaat al de woonvoorkeuren bepalen.

De 'mismatch' tussen het huidig woonmilieu en het gewenste woonmilieu is volgens het WoON 2015 in de afgelopen jaren wel aanzienlijk afgenomen. Dat komt onder andere doordat relatief

veel woningen in groenstedelijke woonmilieus zijn toegevoegd. Wat resteert zijn relatief kleine tekorten ten aanzien van centrumstedelijk en in minder mate van het groenstedelijk en landelijk wonen. Bij de nieuwbouwprogrammering moet hier rekening mee worden gehouden.

Op landelijk niveau verhuizen huishoudens overwegend binnen hun eigen landsdeel en regio. Het westen van het land is echter wel steeds meer in trek. Dat geldt voor de jongeren en in mindere mate ook voor gezinsvormende huishoudens en de emptynesters. Hier zal dan ook meer nieuwbouwproductie moeten landen.

#### GEWENST WONINGTYPE

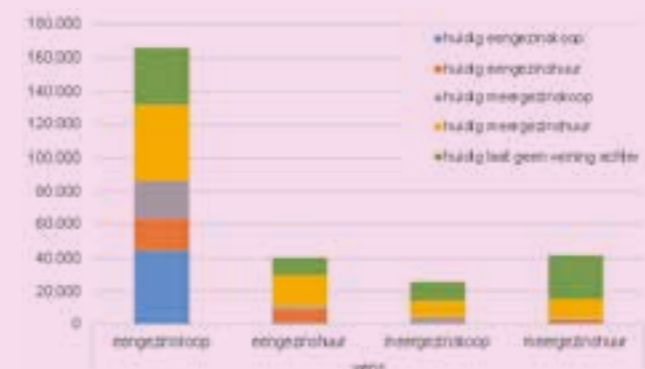
Starters opteren vooral voor een meergezinswoning en dan vooral in de huursector. Ze laten bij verhuizing geen lege woning achter, omdat ze bijvoorbeeld het ouderlijk huis verlaten. Gezinsvormende huishoudens willen in overgrote meerderheid naar een eengezinswoning verhuizen, bij voorkeur in de koopsector. In de meeste gevallen laten ze een (huur)appartement achter.

Voor de starters moet de komende jaren op aanzienlijke schaal gebouwd worden in de centrumstedelijke woonmilieus. Voor de huisvesting van startende gezinnen kan het interessant zijn om emptynesters te verleiden te verhuizen; zij wonen nu vaak in (geliefde) eengezinswoningen. Zij kunnen, als de kinderen het huis hebben verlaten, een volgende stap op de woningmarkt overwegen en daarmee plaatsmaken voor startende gezinnen. De praktijk is echter dat die emptynesters veel minder verhuis geneigd zijn dan de starters en de startende gezinnen. Als ze verhuizen hebben ze een lichte voorkeur voor een appartement.

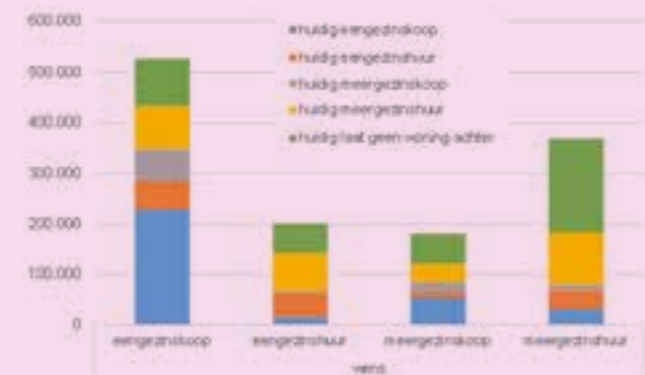
Wanneer we de balans voor geheel Nederland opmaken dan zien we (op basis van het Socrates-model, gevoed met de gegevens uit WoON 2015) in absolute zin in alle segmenten tekorten – koop en huur; eengezins en meergezins. Het grootste tekort zien we echter bij de eengezinskoopwoningen. Voor wat betreft woonmilieus is er een klein tekort aan centrumstedelijk en in minder mate aan groenstedelijk en landelijk wonen.

#### WAAR TE BOUWEN?

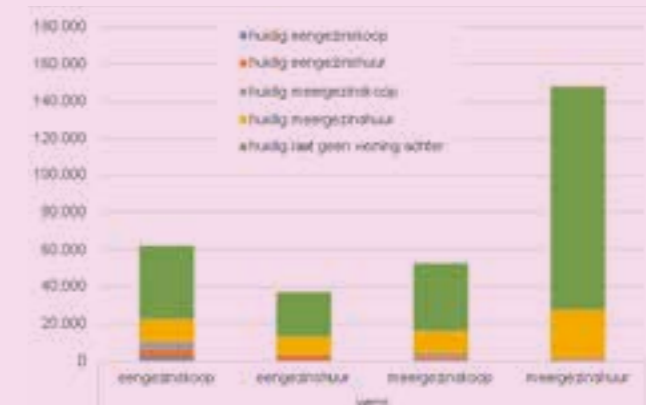
In de grote stedelijke regio's zit de grootste woningvraag bij de jongeren en de gezinsvormende huishoudens. De instroom van jongeren die voor studie of eerste baan naar de steden en met name de meer centrumstedelijke woonmilieus trekken, houdt de komende jaren aan. Daarnaast blijft de voorkeur voor het centrumstedelijke



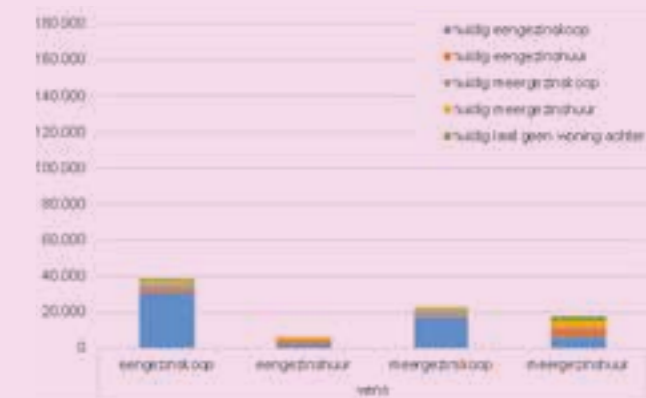
Alle actieve vragers



Gezinsvormers



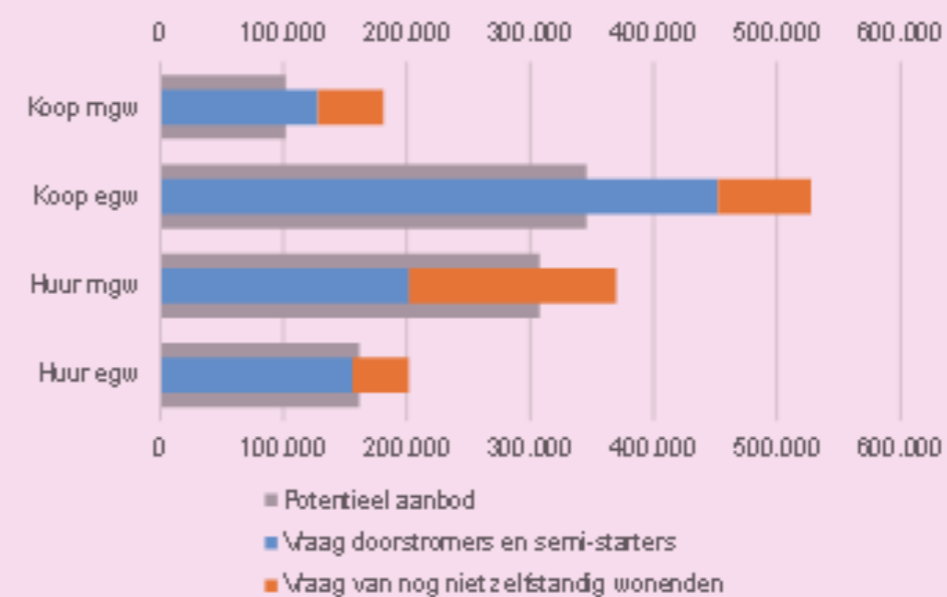
Starters



Empty nesters

#### Gewenste en huidige woning naar eigendomsvorm en type van actieve vragers in de markt.

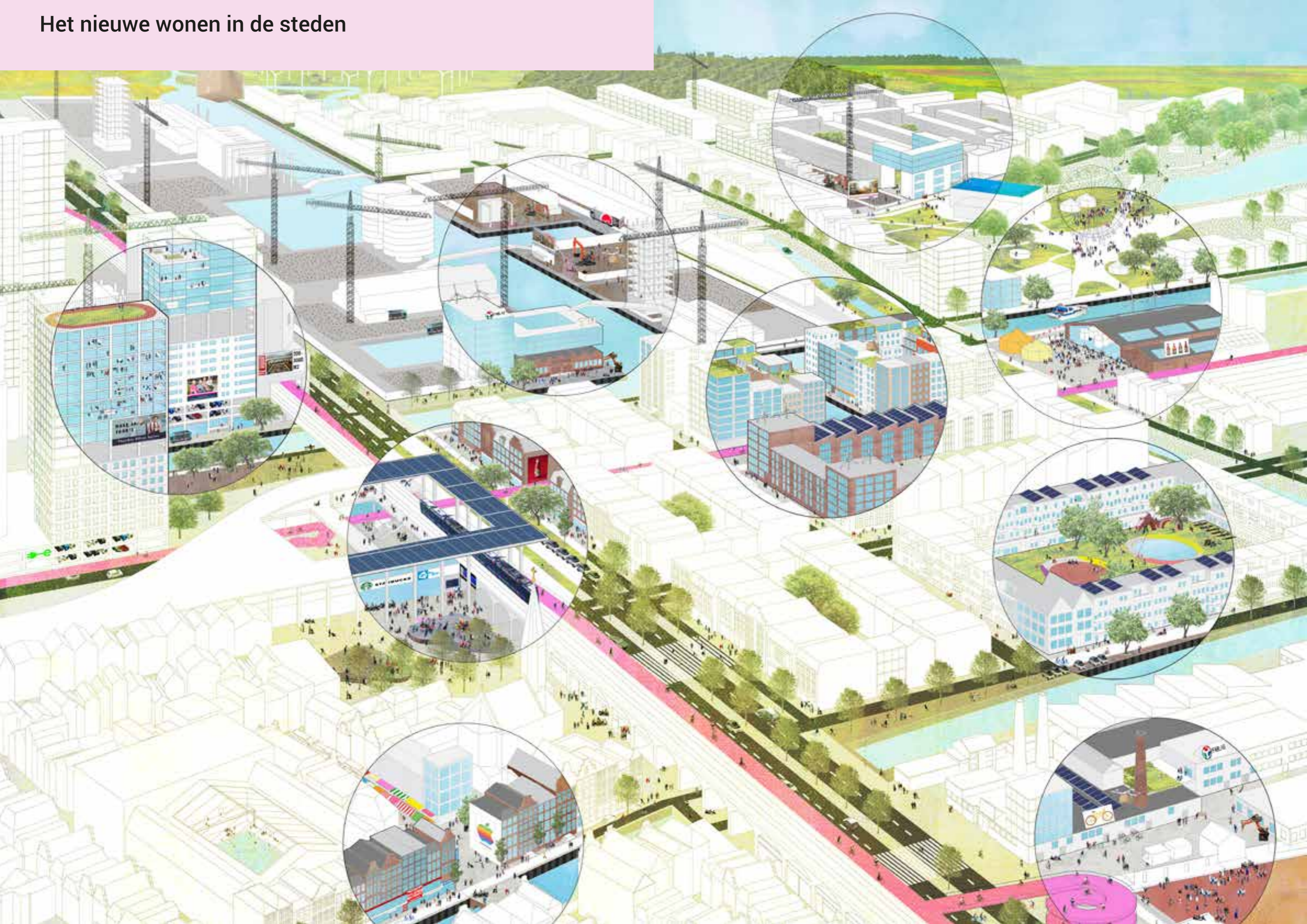
Bron: Mobiliteit van starters, gezinsvormers en empty nesters op de woningmarkt. ABF



#### Vraag naar en potentieel aanbod van woningen op basis van actieve vragers in de markt volgens WoON 2015

Bron: Mobiliteit van starters, gezinsvormers en empty nesters op de woningmarkt. ABF

# Het nieuwe wonen in de steden





# Het nieuwe wonen buiten de steden



woonmilieu bij alle doelgroepen op de woningmarkt de komende jaren licht stijgen. Gezien het tekort aan geschikte woonruimte in deze woonmilieus, moet daar dus een aanzienlijk deel van de productie plaatsvinden. Voor een deel kan die vraag wellicht ook worden opgevangen door transformatie van buiten-centrummilieus naar meer centrummilieus.

### EEN AANZIENLIJK DEEL VAN DE HUISHOUDENS HEEFT EN HOUDT EEN VOORKEUR VOOR 'BUITEN WONEN'.

Veel gezinsvormende huishoudens vonden de afgelopen jaren hun weg naar de groenstedelijke woonmilieus die veelal op Vindex-locaties aan de rand van de stad of in de stadsregio zijn gerealiseerd. Nu die grote bouwstroom opdroogt moeten we nieuwe aantrekkelijke woongebieden voor deze groep ontwikkelen, vooral op basis van grondgebonden woningen. Gebleken is dat ook in de komende jaren een belangrijk deel van die gezinsvormende huishoudens de voorkeur blijft houden voor een klassieke rijtjeswoning en twee-onder-eenkappers in het groenstedelijke woonmilieu, waarbij de wat grotere afstand van centrale voorzieningen op de koop toe wordt genomen. Voor een belangrijk deel kunnen die startende gezinnen in de bestaande voorraad van eengezinswoningen in de buitencentrum en in groenstedelijke milieus terecht, maar gezien de beperkte verhuismobiliteit van de groepen die daar nu wonen, biedt dat onvoldoende soelaas. Dat betekent dat nieuwbouw voor deze doelgroep in heel beperkte mate in centrumstedelijke milieus plaats moet vinden, maar vooral op binnenstedelijke herontwikkelingslocaties buiten het centrum en in de groenstedelijke woonmilieus.

Bovenstaande maakt duidelijk dat het om forse aantallen nieuwe woningen in stedelijke woonmilieus gaat, waarvoor omvangrijke herontwikkelings- en transformatiegebieden in de steden gevonden moeten worden en aanvullend ruimte aan de randen van de steden.

#### HET NIEUWE WONEN IN DE STEDEN

Het nieuwe wonen in de stad landt in hoofdzaak op drie typen transformatie- en herontwikkelingslocaties: de echte binnenstadmilieus, de centrum-randgebieden en de naoorlogse gebieden daaromheen. Het gaat om ontwikkelingen van een heel verschillende 'korrel'-grootte: van individueel pand/gebouw-niveau tot en met de transformatie of herontwikkeling van een compleet gebied. Daarbij valt te denken aan spoorzones die worden herontwikkeld, maar ook aan kantoor- en bedrijventerreinen aan de rand van de stad. Het zal nog een hele opgave worden om in voldoende tempo grotere herontwikkelings- en transformatiegebieden tegen aanvaardbare kosten beschikbaar te krijgen. We komen hier later op terug. Ook in de naoorlogse woonwijken bestaat nog de nodige ontwikkelpotentie, zij het dat daar wel eerst sloop noodzakelijk is van bestaande woongebouwen.

Voor jongeren die de stad inkomen zijn compacte studio's in het centrumstedelijke milieu zeer geschikt. Senioren geven de voorkeur aan ruimere, levensloopbestendige appartementen in het buiten-centrum milieu. Goede buitenruimte is voor beide groepen van belang.

Voor het gezin in al haar vormen kan gedacht worden aan het 'gezinsappartement', maar dit type is nog maar net in opkomst en de vraag is of dat doorbreekt. Over het algemeen zijn gezinnen in de stad op zoek naar rustig stedelijk wonen, met voorzieningen als een goede basisschool in de directe nabijheid. Stadswoningen in een wat hogere dichtheid en besloten binnenterrein hebben dan de voorkeur. Als er geen of nauwelijks parkeervoorzieningen gerealiseerd hoeven te worden, hetgeen zeer goed voorstelbaar is in de nabije toekomst, ontstaat meer vrijheid. Essentieel is dat er verschillende niveaus van openbaarheid en collectiviteit in de onmiddellijke omgeving zijn, waardoor kinderen geborgenheid en veiligheid kan worden geboden.



01  
Transformatie van voormalige kantoren tot ouderenwoningen en flexwerkplekken



02  
Herontwikkeling van voormalige stedelijke industrie- en havengebieden



03  
Transformatie en verdichting van na-oorlogse woningbouw



04  
Moderne vervoersknooppunten  
met ruime publieke ruimte



07  
Grote winkelformules en  
bedrijven vestigen zich  
in de historische binnenstad



05  
Diversiteit van woonmilieus  
in de binnenstad

08  
Woningbouwprojecten  
met focus op het gezin



06  
Transformatie van voormalige  
industrie tot innovatieve  
productie-clusters en  
evenement locaties



09  
Transformatie van oude industrie  
tot innovatieclusters

## HET NIEUWE WONEN BUITEN DE STEDEN

Hiervoor hebben we gezien dat een aanzienlijk deel van de huishoudens een voorkeur heeft en houdt voor 'buiten wonen'. De locaties waar het hierbij om gaat grenzen direct aan de stad of bevinden op korte (fiets)afstand daarvan, in de stadsregio. De opgave betreft relatief kleinschalige woonmilieus, met veel groen en water, die slim worden 'ingeprikt' op de bestaande stedelijke structuur – daarmee maken ze de steden 'af'. Het wonen is nadrukkelijk het hoofdbestanddeel; voor de voorzieningen wordt gebruik gemaakt van de bestaande stadswijken waar de nieuwe woongebieden aan grenzen. Mocht deze woningvraag dermate groot zijn dat de steden deze onvoldoende met relatief kleinschalige ontwikkelingen kunnen invullen dan komen enkele grootschalige post-Vinex uitbreidingen in beeld. Enkele daarvan zijn reeds in ontwikkeling c.q. realisatie (Bloemendalerpolder, Zuidplaspolder, Vliegveld Valkenburg).

In termen van doelgroepen gaat het om gezinnen in allerlei vormen, maar ook de medioren die nog een stap in de wooncarrière willen zetten en al dan niet terugkeren naar de stad die ze destijds als jong gezin hebben verlaten. Er wordt ingezet op heterogene woongebieden met daarbinnen homogene buurten (buurtschappen) voor gelijkgestemden met een overeenkomstige leefstijl.

In termen van de gewenste woonmilieus zijn alleen op een paar plekken hogere dichtheden mogelijk. Verder is het ook buiten de stad zaak de wens van de gebruiker te volgen: ontspannen en relaxed wonen, met veel groen en water. In de Vinex hebben we hier al een aantal goede voorbeelden van gezien, maar qua dichtheden kan het nog meer 'ontspannen' – deze milieus hebben de steden nu vaak nog niet. De woningtypen betreffen de hele range in de grondgebonden sfeer; van levensloopbestendige patio's via rijen naar 2/1 kap en vrijstaand. Het gaat niet aan één concept overal neer te leggen; de uitdaging is om goed te kijken naar wat passend is voor de plek. Dat bepaalt het karakter en (daarvan afgeleid) het aantal woningen. Meer nog dan in het verleden wordt waarde gehecht aan eigenheid en herkenbare identiteit. De inrichting van de woonomgeving, de stedenbouw en het groen zijn daarbij belangrijker dan de architectuur. Deze nieuwe buitenwijken wijken dus wat betreft schaalgrootte, voorzieningen en karakter sterk af van de gerealiseerde Vinex-locaties. Overigens worden ook die grootschalige woongebieden uit het recente verleden over het algemeen hoog gewaardeerd door hun bewoners.

## RUIMTE OM TE WONEN?

[Uitbreiding van woningvoorraad als aandeel van daarvoor beschikbare ruimte (2012-2050)]  
De vraag naar woningen is duidelijk, maar is er wel voldoende ruimte voor? Een analyse van het PBL waarbij woningvraag en ontwikkelruimte met elkaar zijn geconfronteerd, laat zien dat het er op een aantal locaties echt om gaat spannen.

**DE HOOGSTE RUIMTEDRUK  
DOET ZICH VOOR IN EN ROND  
AMSTERDAM EN HAARLEM,  
GEVOLGD DOOR DEN HAAG EN  
ZAA NSTAD.**

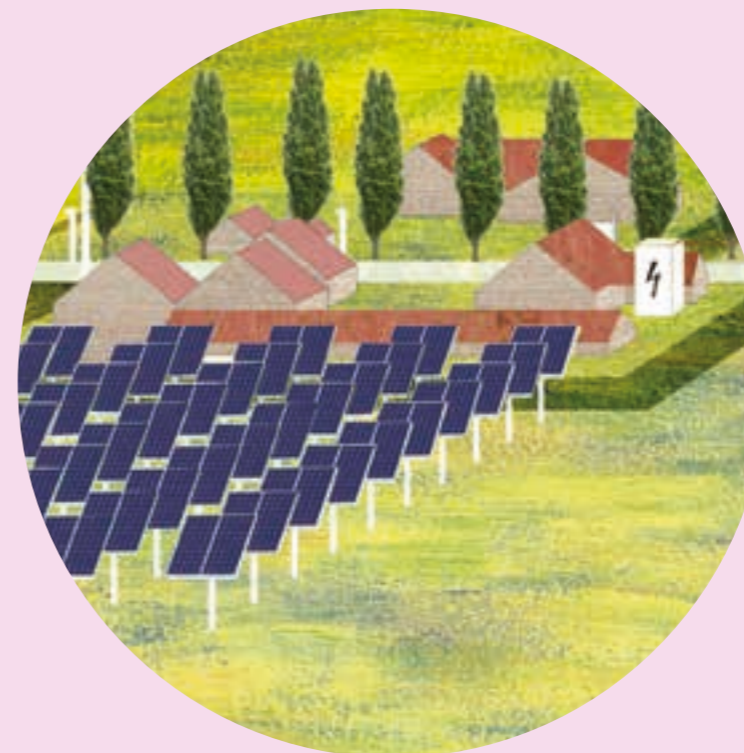
De hoogste ruimtedruk doet zich voor in en rond Amsterdam en Haarlem. Maar ook in de regio Den Haag en de regio Zaanstad is het aantal ontwikkelingsmogelijkheden beperkt. Alleen als alle beschikbare binnenstedelijke en buitenstedelijke ruimte volledig benut zou worden, zou de vraag in deze gebieden geacommodeerd kunnen worden. Maar het is een illusie om te denken dat dit gaat gebeuren. Voor een deel kan de oplossing gevonden worden in het bouwen in hogere dichtheden. Op centrumstedelijke locaties kan dat een oplossing bieden, zeker in Amsterdam, maar voor gezinnen is dat op dit moment niet echt een alternatief. Dit dilemma vraagt een serieuze discussie, waarbij dogma's weinig behulpzaam zijn. Daarbij moet het ook gaan over de financiële risico's en haalbaarheid, over wet- en regelgeving en over de belangen van reeds aanwezige stakeholders die alle van grote invloed zijn op het snel genoeg beschikbaar kunnen krijgen van omvangrijke binnenstedelijke herontwikkelings- en transformatielocaties.

## HOE VERDER?

In de visie van de NEPROM zijn de volgende thema's van belang om het wonen in de netwerkstad de komende tijd goed te kunnen accommoderen:

***Maak ruimte voor meer wonen in de stad,  
maar ook daarbuiten***

De NEPROM is er van overtuigd dat de belangstelling voor het stedelijk wonen ook de komende decennia zal blijven. Daar moeten we ruimte voor creëren. Vooral bij jongere en oudere een- en tweepersoonshuishoudens houdt de stad haar aantrekkingskracht. Jongeren blijven na de studie langer in de stad wonen en vragen om een 'instap' in de stedelijke woningmarkt, na de



01  
Grootschalige zonne-energie  
opwekking



02  
Sloop van oude bedrijfsterreinen  
aan de rand van de stad



03  
Transformatie van karakteristieke  
industrie naar centra voor onderwijs,  
cultuur en vermaak



04  
Wonen met water



07  
Landbouw en boomgaarden  
in hybride woonwijken

05  
Innovatie, bedrijvigheid en  
technologie in historische  
dorspkernen



08  
Transport hubs voor  
deelauto's, (e-)bikes en  
regionaal openbaar vervoer



06  
Woningbouw in  
nieuwe duingebieden



studentenhuisvesting. Maar ook jongeren met een lager inkomen en een minder hoog opleidingsniveau willen in de stad blijven wonen. Zij vragen om betaalbare en bereikbare woningen. De emptynesters hebben de laatste tijd de stad herontdekt en vestigen zich in de nabijheid van culturele voorzieningen. Ook voor hen moeten passende woningen en woonmilieus worden ontwikkeld, met levensloopbestendigheid als nieuwe standaard. Voor de gezinnen in alle soorten en maten kan de stad een alternatief blijven, mits passend bij hun woonvoorkeuren. Een belangrijk deel hiervan kan in de stad vervuld worden, maar er zal ook vraag blijven bestaan naar meer groen en ontspannen wonen.

De NEPROM vraagt met name aandacht voor het beschikbaar krijgen van omvangrijkere binnenstedelijke herontwikkelings- en transformatielocaties. Willen de steden in de komende jaren echt tegemoet komen aan de groeiende vraag naar stedelijke woonmilieus, dan zal met prioriteit aan die opgave gewerkt moeten worden, waarbij aanzienlijke barrières geslecht moeten worden. Naast de vraag naar binnenstedelijke woonmilieus is er in de komende jaren ook behoefte aan woningen in nieuwe buitenwijken aan de stadsrand, met stedelijke voorzieningen en goede verbindingen (OV, fiets) onder handbereik. Die nieuwe buitenwijken zullen wat betreft schaalgrootte en karakter duidelijk anders zijn dan de huidige Vinex-locaties.

#### Let op de betaalbaarheid en bereikbaarheid

Naarmate steden meer in trek komen, stijgen daar de grond- en woningprijzen. We hebben nog geen Londense of Parijse toestanden, maar ook in de netwerkstad worden met het aantrekken van de woningmarkt de stedelijke gebieden duurder. Daar komt bij dat woningcorporaties geen sociale huurwoningen meer mogen toewijzen aan huishoudens met een hoger inkomen. Daarmee komt het principe van de 'ongedeelde stad' onder druk te staan. Anders gezegd: kunnen ook de onderwijzers en de politieagenten en de jongeren met opleidingsniveau MBO straks nog in de stad wonen? In sommige steden (Rotterdam voorop) wordt al hardop geroepen dat sociale huurwoningen moeten worden afgebroken ten faveure van duurdere woningen voor gezinnen. De NEPROM is van mening dat ook in de toekomst betaalbaarheid en bereikbaarheid belangrijke thema's moeten zijn in het stedelijke woningbouwbeleid.

#### Werk de belemmeringen weg

Het is met name voor jongere huishoudens de laatste jaren niet gemakkelijker geworden om een passende woning in de stad te vinden. Dat heeft met het beschikbare aanbod te maken,

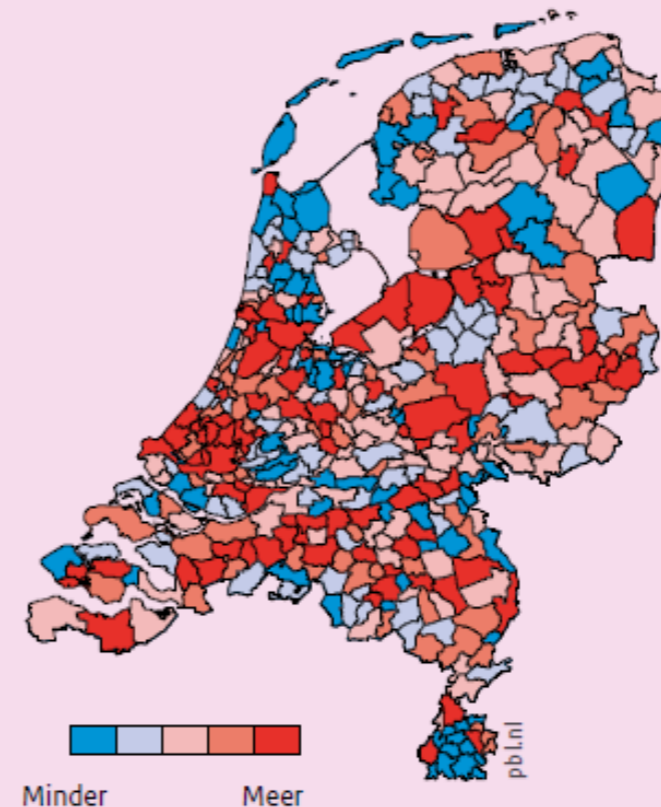
maar ook met de regels waarmee zij te maken krijgen. Sociale huurwoningen zijn door het aangescherpte toewijzingsbeleid voor hen moeilijker bereikbaar. Datzelfde geldt voor koopwoningen, gezien de strenger geworden hypotheekvoorschriften. Vooral voor jongeren zonder vast dienstverband is het lastiger om aan het benodigde startkapitaal te komen. Lang niet iedereen kan ook een vrije sectorhuurwoning betalen. Daarom moet naar mening van de NEPROM goed bekeken worden hoe de belemmeringen op de stedelijke woningmarkt kunnen worden weggewerkt.

#### Zet in op de niche als nieuwe standaard

In korte tijd hebben woningontwikkelaars de omslag gemaakt – mede gedwongen door de crisis – van het aanboddenken naar vraaggericht werken. Ook het steeds diverser worden van huishoudens in al hun verschijningsvormen heeft eraan bijgedragen dat er geen eenvoudige 'standaarden' meer zijn waarop de ontwikkelproductie kan worden afgestemd. De NEPROM is er van overtuigd: de toekomst is aan maatwerk en niche-ontwikkeling, heel gericht per locatie en in een kleinere 'korrel' ontwikkelen voor een bewezen vraag. Die vraag wordt met nieuwe media en technieken (big data) opgespoord. Vervolgens wordt in een proces van co-creatie het woonproduct ontwikkeld. Het opsporen en accommoderen van allerlei verschillende subdoelgroepen is een van de kernkwaliteiten van de nieuwe ontwikkelaar. Een schaalniveau hoger gaat het om het ontwikkelen van aantrekkelijke woongebieden, waarbinnen het scala aan uiteenlopende woonwensen een plek kan krijgen. De aspirant-bewoner kan daar zeker ook over meedenken, maar hier blijft een belangrijke eigen verantwoordelijkheid voor de ontwikkelaar zelf weggelegd. Zeker op transformatielocaties moet hij door de bestaande situatie 'heen kunnen kijken' en kunnen dromen: wat kan hier voor milieu ontstaan?

#### Zorg voor adaptieve en flexibele planvorming

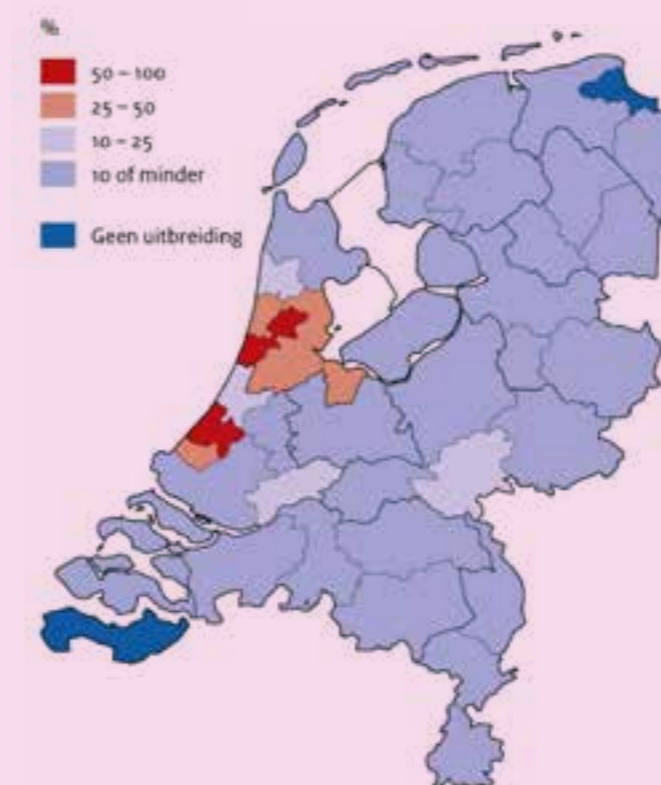
Nu de woningbouwopgave niet meer door het Rijk centraal wordt aangestuurd en gesubsidieerd, bestaat het geheel aan ontwikkelproductie uit de optelsom van kleinere plannen. Alleen op de grotere transformatielocaties en de buitenstedelijke 'groen/blauwe' woongebieden zal nog een zekere schaal en massa gehaald kunnen worden, maar vermoedelijk niet meer in de aantallen die we uit de Vinex-periode kennen. Dat betekent dat er sneller geschakeld moeten kunnen worden: wanneer zich een kansrijk initiatief aandient, moet dit ook in een kortere *time to market* kunnen worden gerealiseerd. Dit vraagt volgens de NEPROM om een flexibel ontwikkelingskader aan de kant van de gemeentelijke en provinciale overheid.



#### Ruimte voor woningbouw

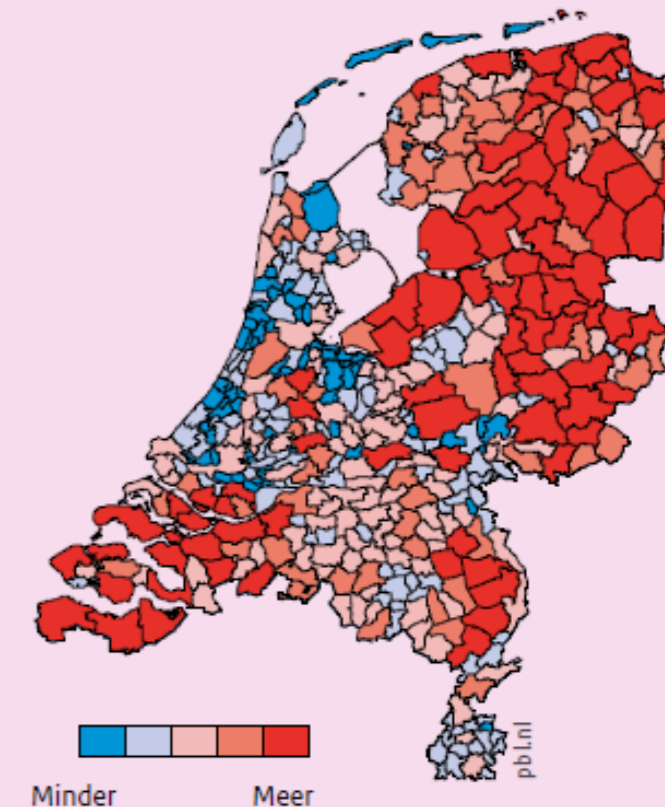
Bron: PBL obv data CBS & PBL 2015

In bestaand bebouwd gebied is er vrij veel ruimte voor inbreiding, op enkele platelandsgemeenten verspreid over het land na. Grote delen van Nederland bieden ruimte voor uitleglocaties, behalve gemeenten in, vooral, de Randstad.  
NB: De kaarten geven de ruimte voor woningbouw aan als aandeel van het bestaande aantal woningen per gemeente. Deze ruimte is bepaald op basis van aannames over de transformatiemogelijkheden (uitkoopkosten, transformatieplannen), de mate van restrictiviteit (Rijks- en provinciaals beleid) en aannames over de dichtheid (sluit aan op huidige dichtheid ter plekke en in de regio).



#### Uitbreiding van woningvoorraad als aandeel van daarvoor beschikbare ruimte (2012-2050) Scenario Hoog

Bron: WLO 2015 Achtergronddocument regionale Ontwikkeling en verstedelijking



#### Aantal gebouwde woningen op uitleglocaties 2012-20150 volgens WLO-scenario Hoog

bron: WLO 2015 Achtergronddocument regionale Ontwikkeling en verstedelijking







# WINKELN EN WERKEN IN DE VITALE STAD

De aantrekkelijkheid van de stad is voor een belangrijk deel gebaseerd op de beschikbaarheid van hoogwaardige voorzieningen, waaronder winkels, uitgaansgelegenheden, en scholen. Ook de aanwezigheid van werkgelegenheid telt hierin van oudsher mee. Zowel bij het winkelen als het werken zien we in de komende jaren ingrijpende veranderingen door het veranderend gedrag van consumenten, werknemers en van bedrijven. Met name de grotere steden lijken succesvol in het aantrekken van nieuwe, grootschalige winkelformules en het aantrekkelijk houden van hun binnensteden. Kleinere steden moeten daar aanzienlijk meer moeite voor doen en zijn daar lang niet allemaal succesvol in. Wat betreft de werkgelegenheid zien we dat ook de kennis-economie zich vooral in de grotere steden concentreert. Herontwikkeling en transformatie neemt bij werken en winkelen een belangrijkere plaats in dan de afgelopen jaren. Grootschalige nieuwbouw buiten bestaand stedelijk gebied verdwijnt zowel voor winkelen als voor werken uit beeld. Voor steden is het zaak om de ontwikkelingen scherp in de gaten te houden en binnen de mogelijkheden van de markt ruimtelijk bij te sturen waar dat gewenst is.

## HERONTWIKKELING EN TRANSFORMATIE NEEMT BIJ WERKEN EN WINKELN EEN BELANGRIJKERE PLAATS IN DAN DE AFGELOPEN JAREN.

**DE TRANSITIE VAN HET WINKELLANDSCHAP: MINDER METERS, MEER KWALITEIT**  
Nederland kent van oudsher een fijnmazige en zeer gewaardeerde winkelstructuur. In de centra van de (middel)grote steden bevinden zich de grote winkelgebieden met hun aanbod van dagelijkse en vooral niet-dagelijkse artikelen. De grotere steden hebben daaromheen vaak nog een of meer stadsdeelcentra, waarna de hiërarchie verder afloopt naar wijk- en buurtwinkelen – tot en met het bekende ‘winkelstripje’ dat we uit veel naoorlogse woongebieden zo goed kennen. Elk huishouden moest vroeger binnen een straal van 400 meter (‘kinderwagenafstand’) de dagelijkse boodschappen kunnen doen. Deze structuur is afgeleid van de ideeën van de Duitse geograaf Christaller en stond lange tijd aan de

basis van het zogenaamde distributieplanologisch beleid in Nederland. Met dat beleid werden toevoegingen aan de winkelstructuur beoordeeld op hun plek in de hiërarchie en hun afstand tot andere winkelgebieden.

Dit overzichtelijke beeld is – samen met het beleid dat partijen in de markt houvast verschafte – de afgelopen tientallen jaren flink door elkaar geschud. De goed bereikbare en functionele nieuwe winkelgebieden snoepten klanten af van de oorspronkelijke centrumgebieden. Autoafstand en parkeergelegenheid werden belangrijker dan loopafstand. In de jaren tachtig ging de structuur steeds meer knellen. Grootschalige winkels pasten niet goed meer in de bestaande stad. Met het PDV-beleid werd eerst ruimte gecreëerd voor de specifieke branches met volumieuze goederen op nieuwe locaties. In de jaren negentig kwam daar beleid voor GDV-locaties bij, formeel zonder noemenswaardige branchebeperking, maar wel met de voorwaarde dat het om grootschalige bedrijven moest gaan. In de praktijk werden mode en food op deze locaties uitgesloten. Met de Nota Ruimte decentraliseerde het Rijk het detailhandelsbeleid, waardoor gemeenten meer verantwoordelijkheid (en vrijheid) kregen.

Belangrijkste drivers in de veranderingen zijn stijgende welvaart, stijgende mobiliteit, voortgaande verstedelijking en oprukkend internetgebruik, waardoor het winkelgedrag van de consument ingrijpend is veranderd. De consument beweegt zich gemakkelijker door het stedelijk ‘veld’ en vindt overal de winkels die hij op dat moment nodig heeft. In het ene geval een kort bezoek voor een dagelijkse behoefte, in het andere geval een langer verblijf in een omgeving die ook andere zaken te bieden heeft, zoals horeca en cultuur. Beleving wordt in dat laatste geval steeds belangrijker; winkelen is een vorm van vrijetijdsbesteding geworden. En als de consument zijn luie stoel niet wil verlaten en beleving veel minder telt, dan winkelt hij of zij vanachter de computer op een moment dat het hem of haar het beste schikt.

Stijgende welvaart zorgt ook voor een sterke differentiatie in vraag en dat betekent automatisch minder ruimte voor het grijze midden. Dat geldt voor de vraag naar producten, de vraag naar winkelformules en dat geldt ook voor de aantrekkelijkheid van winkelgebieden. Die ont-



wikkeling zorgt op alle niveaus voor grote verschuivingen.

Volop dynamiek dus aan de vraagkant. Het aanbod heeft hierop ingespeeld en voor een deel ook weer een nieuwe vraag geschapen. Het gevolg: een explosie van winkelmetrages, vooral in de vorm van bestaande winkelketens en deels nieuwe formules. In de binnensteden, maar ook in de vorm van perifere en grootschalige detailhandel (waaronder de bekende meubelboulevards), *high traffic*-locaties en *outlet centres*. Dit gebeurde in de jaren voor de crisis mede onder invloed van de internationale *wall of money* van beleggers en andere partijen, die tot een enorme investeringsdruk leidde.

Daarnaast groeit de laatste jaren in hoog tempo het online winkelen, waarbij de consument niet meer naar de fysieke winkel toe hoeft om het product aan te kunnen schaffen. Gevolg daarvan is een sterke groei aan logistieke voorzieningen aan de rand van en net buiten de steden. Van daaruit beweegt zich dagelijks een steeds groter wordende zwerm aan bestelbusjes door onze woonwijken, met alle gevolgen van dien. Een ontwikkeling die vroeg of laat om maatregelen vraagt.

### ER IS GEEN RUIJTE MEER VOOR NIEUWBOUW VAN GROOTSCHALIGE WINKELS BUITEN BESTAANDE STEDEN.

Voor de uitbraak van de crisis en de doorbraak van het internetwinkelen was de winkelstructuur al uit zijn voegen gegroeid. Er vindt nu – versneld door de crisis – een correctie plaats. De leegstand is in korte tijd fors opgelopen en de recente faillissementen onder grote winkelbedrijven duiden erop dat het winkelen zoals we dat zo lang hebben gekend onder grote druk staat. Tegelijkertijd zien we dat er nieuwe concepten worden ontwikkeld, voor bestaande en nieuwe gebouwen. Bijzonder is bijvoorbeeld de trend dat online winkels zich toch weer fysiek gaan presenteren in ‘ouderwetse’ etalagepanden, waar de producten weer bekeken en uitgetoet kunnen worden.

De heftige ontwikkelingen die mede tot uiting komen in faillissementen van winkelketens en zelfstandige winkeliers en de oplopende winkellegegstand, leiden tot een sterker wordende

vraag naar sturing, zowel op lokaal en provinciaal niveau als op Rijksniveau. Een aantal steden en provincies neemt daarin inmiddels het voortouw, waarbij naast regionale afstemming en teruggedringing van de leegstand in een aantal gevallen gelukkig ook oog blijft voor het faciliteren van de dynamiek en van innovatieve ondernemers.

#### HOE VERDER MET HET WINKELN?

Bij het winkelen zet de NEPROM in op de volgende punten:

##### *Behoud winkels in de stad, maar zet gebieden niet op slot*

De NEPROM hecht grote waarde aan het behoud van levendige winkelgebieden in stadscentra, wijken en dorpen. Naast de woning en de werkplek vormen zij de ‘derde plaats’ waar mensen elkaar ontmoeten en verblijven. Tegelijkertijd moeten we de ogen niet sluiten voor de andere manieren waarop de consument van nu en morgen wil winkelen. Vernieuwende initiatieven en verrassende concepten die daarop inspelen moeten de ruimte krijgen, ook al kan dat ten koste gaan van bestaande gebieden of zelfs van andere functies. Het uitgangspunt daarbij is wat de NEPROM betreft wel dat nieuwe ontwikkelingen moeten worden ingepast op bestaande binnenstedelijke locaties, die gezien hun ligging en verzorgingsgebied potentie hebben om een aantrekkelijke bestemming te worden of te blijven voor de consument. Dat vraagt creativiteit, maar die is volop aanwezig. Voorbeelden uit het buitenland laten bijvoorbeeld zien dat een outlet center ook prima – in pandsgewijze vorm – op binnenstedelijke plekken vorm kan krijgen (de *city outlet*). Ook zien we dat de grote formules de laatste tijd overschakelen naar kleine, meer ‘stadse’ vestigingen. Zie bijvoorbeeld de bouwmarkten die in de binnensteden weer kleine *front stores* openen.

##### *Zet in op herstructurering, geef winkelgebieden betere plek in winkelhiërarchie*

Voor de komende jaren gaat het volgens de NEPROM vooral om de herontwikkeling van bestaande winkelgebieden. Sommigen beweren dat er tientallen procenten winkeloppervlak gesaneerd moet worden, dat is wellicht té pessimistisch. Duidelijk is wel dat er geen ruimte is voor grootschalige uitbreidingen buiten de dorpen en steden. De mix van vernieuwing, herpositionering en het compacter maken van centra verdient volgens de NEPROM de voorkeur. Bepaalde winkelgebieden moeten zichzelf opnieuw uitvinden. Dit geldt vooral voor de stadsdeelcentra en wijkwinkelcentra. Stadsdeelcentra zijn de





afgelopen jaren flink gegroeid, maar kunnen de concurrentie met het stadscentrum – waar zich nog wel nieuwe formules melden, ook uit het buitenland – niet altijd aan. Dat vraagt om aanpassingen, afhankelijk van de situatie. Ook wijkwinkelcentra staan voor deze opgave, vooral door het verdwijnen van modezaken. Zij kunnen in sommige gevallen ‘opschalen’ door functies als wonen, food, horeca en gespecialiseerde winkeltjes toe te voegen, of juist ‘downsizen’ naar volwaardig boodschappencentrum. Daar horen andere huurprijsniveaus bij; die pijn moet worden genomen. Ook aan krimp van het winkelareaal valt uiteindelijk niet te ontkomen. Dit speelt met name bij slecht functionerende buurtwinkelcentra. Uitbreiding is voor deze categorie geen optie, zeker wanneer nabijgelegen wijkwinkelcentra de boodschappenfunctie overnemen. Concentreren en compacter maken is hier het devies. Dat geldt ook voor een aanzienlijk aantal wijkwinkelcentra en winkelconcentraties van kleinere steden en dorpen.

#### *Maak plinten flexibel*

De solitaire winkelplint heeft in het Nederlandse winkellandschap de langste tijd gehad, zeker op locaties in de buitenwijken van onze steden. Ontwikkelaars werden vaak verplicht bij woningbouwontwikkelingen om op de begane grond vierkante meters voor winkels te realiseren. Dit zou, indachtig het gedachtegoed van de Amerikaanse auteur Jane Jacobs over ‘eyes on the street’, goed zijn voor sociale controle en levendigheid. In werkelijkheid staan veel plinten te verkrommen; de leegstand heeft juist een omgekeerd effect op het gevoel van welbevinden ter plaatse. Wat overigens niet wil zeggen dat winkels geen onderdeel meer kunnen uitmaken van nieuwe woningbouwplannen. Het is echter zaak om eventuele plinten veel breder te bestemmen, zowel voor tijdelijk als meer permanent gebruik.

#### *Faciliteer branchevervaging en stimuleer ontmoeting*

Lange tijd zijn functies in ons planologisch beleid streng gescheiden geweest. Het was bijvoorbeeld niet toegestaan om in een boekwinkel een kop koffie te serveren of een glas wijn te schenken. Ook het mixen van branches werd afgekeurd. In de beleving van de consument is dat echter vaak een kunstmatige scheiding. Retailers die inzetten op de beleving van bezoekers kiezen daarom steeds vaker voor ‘blurring’: het in elkaar over laten lopen van functies en branches. Met nieuwe concepten wordt ingespeeld op de wens van de consument naar verrassing en vermaak. Dat zorgt tegelijkertijd voor een toegevoegde waarde ten opzichte van het internetwinkelen.

Restrictief beleid op dit punt moet naar mening van de NEPROM overboord worden gezet.

#### *Gebruik leegkomende winkelruimtes voor andere functies*

Winkelpanden liggen, zeker in de centrumgebieden en de randen daaromheen (de ‘aanloopstraten’), vaak op aantrekkelijke locaties. Ze lenen zich daarmee goed voor andere functies, wanneer de winkelfunctie eruit gaat. Herbestemming biedt kansen om leegstand aan te pakken en tegelijkertijd bijvoorbeeld het woon- en werkklimaat te verbeteren. Meer ruimte ook om elkaar te ontmoeten en te verpozen. Dit vraagt van eigenaren de bereidheid om mee te denken over functieverandering en van lokale overheden een passend planologisch kader (flexibele bestemmingsplannen, soepele procedures).

#### HET NIEUWE WERKEN:

##### OOG VOOR DE MENSELIJKE MAAT

Ook op het gebied van het werken – waarbij we ons in deze visie concentreren op kantoorgerelateerde bezigheden – hebben we de laatste tijd veel ontwikkelingen gezien. Op het hogere schaalniveau is sprake van een concentratie van het werken. Steeds meer kantoorbanen zijn in de netwerkstad te vinden, dichtbij de werknemers. Het werk volgt daarmee in toenemende mate het wonen, in plaats van andersom. Hoeveel kantoorbanen er in de toekomst zullen zijn is nog ongewis. Tussen 1996 en 2000 was er sprake van een sterke groei, maar na de eeuwwisseling zwakte de groei in de meeste sectoren af. Tot 2020 wordt nog een beperkte toename in het aantal kantoorbanen verwacht, gevolgd door een stabilisatie. Als er al groei plaatsvindt, dan zal dat voornamelijk in Utrecht, Amsterdam en Den Haag plaatsvinden. Veel is echter afhankelijk van de verdere verstedelijking, de economische groei en de toename van het aantal hoger opgeleiden. Een schaalniveau lager verschieten de kantoorgebieden en (vooral) de kantoorgebouwen snel van kleur. Een belangrijke drijvende kracht daarachter is dat de werkomgeving steeds meer een secundaire arbeidsvoorwaarde is geworden bij werknemers. Zij nemen geen genoegen meer met een standaard kantoorcel. Tegelijkertijd is de drukke kantoorruimte met een te krap aantal flexplekken hier geen aantrekkelijk alternatief voor.

In de *war for talent* – die ook internationaal gaande is – is het zaak de schaarser wordende hoogopgeleiden een aantrekkelijke werkomgeving te bieden. Ook hier is overigens een tegenbeweging gaande; waar het eerst erop leek dat het aantal benodigde vierkante meters per werknemer steeds verder omlaag gebracht kon worden,



wordt daar nu aan getwijfeld. De verwachting is ook niet dat het thuiswerken nog substantieel zal toenemen. In de eigentijdse kantoren voor de hoogopgeleide kenniswerkers moeten zowel individuele werkplekken, teamomgevingen, stilteplaatsen als collectieve verblijfsplekken gecreëerd worden: het is én-én. Daarmee zal het kantooroppervlak per werknemer mogelijk de komende jaren weer gaan stijgen. De sfeer die hierbij hoort is vergelijkbaar met die van een hotel, met veel nadruk op gastvrijheid en comfort.

De kwaliteitsopgave geldt ook voor de gebieden waarin het werken plaatsvindt. Het monofunctionele kantorengedrag heeft zijn langste tijd gehad. De kwaliteit van de omgeving en het bevorderen van de ontmoeting zijn essentieel. De werknemer van nu wil andere, aanvullende voorzieningen in de directe nabijheid: winkels, sportmogelijkheden, horeca. Opvallend genoeg worden daarmee oudere, bestaande bedrijventerreinen aantrekkelijker. Deze zijn in de vorige eeuw in de ring rond de stedelijke centra gebouwd en liggen inmiddels veel centraler dan de snelweglocaties die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld – en nu vaak voor een aanzienlijk deel leeg staan. Andere kansrijke locaties zijn de binnenstedelijke gebieden rond de stations. Met het verder verbeteren van de openbaar vervoersmogelijkheden in de netwerkstad worden dit de best ontsloten werkgebieden, met een veelheid aan voorzieningen direct onder handbereik. En met hoogwaardig wonen in de nabije omgeving, dat ook met de fiets gemakkelijk en filevrij bereikbaar is.

### NIEUWE KANTOREN WORDEN BIJ VOORKEUR GEREALISEERD OP OV-ONTSLOTEN, MIXED-USE LOCATIES IN DE GROTE STEDEN.

Voor bestaande kantoorgebouwen is de komende tijd het perspectief gemengd. De leegstand is nog steeds erg groot, met 14 procent. Sommige gebouwen (op betere locaties) blijken echter uitstekend herontwikkeld of getransformeerd te kunnen worden naar andere functies (wonen, hotels, studentenhuisvesting, asielzoekers). Het tempo in transformatie (op de goede locaties) is de laatste jaren fors omhoog gegaan. Zo verwacht de gemeente Den Haag dat in 2020 reeds 1 miljoen vierkante meter kantoren getransformeerd zal zijn, terwijl dat als doelstelling voor 2030 was geformuleerd. Ook uit Amsterdam en Rotterdam komen optimistische berichten over

transformatie en sloop/nieuwbouw van kantoren. De provincie Utrecht heeft zich voorgenomen om kampioen te worden in het normaliseren van de kantorenmarkt.

Bij een groot deel van de leegstaande kantoren op minder gunstige locaties is echter duidelijk dat zich hier waarschijnlijk nooit meer een gebruiker voor zal melden. Sloop is dan uiteindelijk onvermijdelijk.

Bij het aantrekken van de economie zien we de hoogste kantooropname in Amsterdam, op enige afstand gevolgd door de andere drie grote steden. Het ziet er naar uit dat de kloof met de rest van Nederland toeneemt. De kantoordynamiek concentreert zich op de beste locaties in de kernsteden. Daar zijn kantoorgebouwen met grote vloeren - die geschikt zijn voor flexibele en activiteitgerelateerde werkplekconcepten – het meest kansrijk. Voor deze gebouwen is grote interesse van gebruikers. Eventuele nieuwbouw zal daar plaats moeten vinden.

#### HOE VERDER MET HET WERKEN?

Het werken in de toekomst vraagt volgens de NEPROM om deze ingrepen:

##### *Ontwikkel nieuwe kantoren alleen nog op gewilde locaties*

Kantoorwerkgelegenheid blijft belangrijk in onze economie. Naar overtuiging van de NEPROM komt de gebruiker echter veel meer centraal te staan, in plaats van het aanbod-denken dat we decennia lang hebben gezien. Het werkend talent heeft een nadrukkelijke voorkeur voor aantrekkelijke woon- en werkmilieus en kan wereldwijd hier uit kiezen. De gebieden met voorsprong in aantrekkingskracht bevinden zich in de verstedelijkte gebieden van de netwerkstad. De komende jaren zullen nog steeds nieuwe kantoren worden gebouwd, maar dat zal niet meer solitair langs de snelweg gebeuren. De locaties die nu reeds succesvol zijn, daarop wordt voortgebouwd. In het ontwerp van deze nieuwe werkgebouwen wordt een mix van individuele en collectieve plekken gehanteerd. De standaard typologie en bouwwijze van kantoren wordt daarmee verlaten en vervangen door gebouwconcepten die een wisselend gebruik – ook in de tijd – mogelijk maken.

##### *Heb meer oog voor welzijn van de werknemer*

Werknemers moeten zich goed kunnen voelen in hun werkomgeving. Zij zijn waarschijnlijk niet de hele week op kantoor te vinden, maar als ze er zijn moeten comfort en welzijn voorop staan. Dat stelt eisen aan de aanwezigheid en inrichting



van individuele werkplekken; privacy is voor veel werkers een belangrijk issue. Ook de collectieve voorzieningen moeten tiptop zijn. Een kantoor is ook een 'honk' waar mensen elkaar ontmoeten. Zeker in kennisintensieve en creatieve beroepen moeten werknemers zelf de afwisseling van rust en dynamiek kunnen bepalen en opzoeken. Zij willen zelf keuzes kunnen maken voor de werkplek die past bij de activiteit die zij willen uitvoeren. Daarbij worden hoge eisen gesteld aan akoestiek, temperatuurregeling en binnenklimaat.

## DE KWALITEIT VAN DE OMGEVING EN HET BEVORDEREN VAN DE ONTMOETING ZIJN ESSENTIEEL IN HET NIEUWE WERKEN.

### *Stuur kantoren naar gewenste plekken, saneer de plancapaciteit op ongewenste plekken*

Daar waar kantoorwerkgelegenheid gewenst is (en gewild vanuit het perspectief van de werknemer), moeten gemeenten en provincies naar mening van de NEPROM gebieden aanwijzen waar de vestiging van kantoren wordt toegestaan. Daarbij is de inzet zoveel mogelijk een *mixed-use* omgeving, met ruimte voor wonen, voorzieningen en vermaak – en ontsloten per OV en fiets. Waar sprake is van plancapaciteit op minder geschikte locaties, moet deze versneld worden teruggedrongen of zelfs gesaneerd. Gemeenten en provincies moeten ook hier het voortouw nemen, gesteund door het Rijk met het juiste instrumentarium.

### *Revitaliseer bestaande kantoor- en bedrijventerreinen*

De afgelopen decennia zijn in Nederland op tal van plekken bedrijven- en kantorenlocaties gerealiseerd. Sommige daarvan zijn – onderbroken door de crisis en de gevolgen van het nieuwe werken – nog niet eens compleet afgebouwd. Gezocht moet worden naar mogelijkheden om gebieden een nieuwe invulling te geven, of het nu gaat om onbebouwde kavels of reeds gerealiseerde gebouwen. Voor een deel pakt de markt die opgave zelf al op. De overheid kan een steun in de rug geven door bestemmingsplannen aan te passen en – wanneer zij zelf actief is als grondbedrijf – vestigingsvoorwaarden te versoepelen.

### *Herontwikkel lege kantoorgebouwen*

De transformatie van leegstaande kantoorgebouwen heeft op sommige locaties de afgelopen tijd een hoge vlucht genomen. Die ontwikkeling zet de komende jaren verder door, mede door de instroom van groepen in de netwerkstad die ruimte zoeken (zoals statushouders). Van eigenaren vraagt dit de bereidheid om af te waarden op huurprijzen en leegwaarden. Overheden kunnen helpen met adequaat planologisch beleid.

### VERDER MET DE VITALE STAD

We zitten in een turbulente tijd die grote veranderingen in het gebruik van de stad en de stedelijke bebouwing met zich meebrengt. Het overall beeld voor de komende jaren is positief, maar dat neemt niet weg dat er winnaars en verliezers zijn en dat er grote inspanningen nodig zijn om de steden en de stedelijke bebouwing aan te passen aan de nieuwe eisen en verwachtingen. Overheden, ondernemers en burgers moeten de komende jaren aan de slag om kansen te benutten en bedreigingen te keren. Voor een blijvend vitale stad is het essentieel dat ruimte wordt geboden aan nieuwe functies en nieuw ondernemerschap. De behoefte groeit aan gemengde stedelijke milieus, waar veel meer dan nu het geval is verschillende functies naast elkaar bestaan en van elkaar kunnen profiteren en elkaar versterken. Daar waar winkelen minder ruimte vergt, kan wonen, werken, horeca en andere stedelijke functies de vrijgekomen ruimten opvullen.







**DEEL 3:**

**UITVOERING  
EN AFSPRAKEN**



# SAMENWERKING, PLANOLOGIE, WET- EN REGELGEVING EN FINANCIËN

In het laatste deel van deze publicatie besteden we aandacht aan de randvoorwaarden om de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland de komende jaren in goede banen te leiden. Daarbij gaat het om de samenwerking tussen overheid en markt, nieuwe manieren van planning, de wetten en regels en de financiën.

## EEN TERUGTREDENDE RIJKSOVERHEID

Het Rijk trekt zich steeds verder terug. Die ontwikkeling is al enkele jaren geleden ingezet, op alle maatschappelijke domeinen. Dat geldt zeker voor de wereld van ruimtelijke ordening. De Vinex was de laatste operatie waarbij de Rijksoverheid zich actief bemoeide met waar we in Nederland zouden gaan wonen, hoe het landschap ingericht moest worden en waar bedrijvigheid op lokaal niveau geacommodeerd moest worden. Die tijd ligt achter ons.

In de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR) van 2012 werd een duidelijk onderscheid gemaakt tussen zaken die van nationaal belang zijn en al het andere waarvan de verantwoordelijkheid bij de provincies en de gemeenten werd neergelegd. Kort gezegd, het Rijk zag vooral een actieve rol voor zichzelf weggelegd op het gebied van water en infrastructuur aangevuld met enkele gebiedsontwikkelingen van nationaal belang. De planning van al het overig 'rood' en 'groen' werd overgelaten aan provincies en gemeenten. Daarbij werd de Ladder voor Duurzame Verstedelijking ingevoerd als panacee om uitsluitend conform de aantoonbare vraag van bewoners, bedrijven en organisaties te ontwikkelen. Naar onze mening is die decentralisatie doorgeschoten en moeten we op zoek naar een nieuw evenwicht.

**DE DECENTRALISATIE VAN DE RUIMTELIJKE ORDENING IS DOORGESCHOTEN EN WE MOETEN OP ZOEK NAAR EEN NIEUW EVENWICHT.**

## ONTWIKKELINGEN VAN ONDEROP

Waar de top down-planning aan belang inboette, is in de crisisjaren op tal van plaatsen de aandacht verschoven naar initiatieven van onderop.

Bij gebrek aan financiële middelen en initiatieven vanuit de markt werkte de gebruikelijke manier van grootschalige gebiedsontwikkeling nauwelijks meer en ontstond ruimte om meer naar kleinschaliger initiatieven te kijken. Meer organische vormen van gebiedsontwikkeling deden hun intrede met meer ruimte voor gevarieerde initiatieven, minder vanuit een duidelijk eindbeeld. Een – haast noodgedwongen – vorm van open-eindeproces met als resultaat een optelsom van relatief kleinschalige lokale (her)ontwikkelingen, met meer stedelijke diversiteit en met een grotere mate van flexibiliteit dan de projectmatige, grootschalige en integrale planningstraditie. Daarvoor noodzakelijk was dat gemeenten de regierol minder naar zich toetrokken en zich afhankelijker van initiatiefnemers durfden op te stellen. Dat zien we terug bij de doelstellingen van de nieuwe Omgevingswet. Bij alle partijen is doorgedrongen dat de overheidsbureaucratie van planning en beleid met alle goede bedoelingen de ingebouwde neiging heeft om in de loop van de tijd steeds meer regels en belemmeringen op te werpen, in plaats van barrières te slechten. Daardoor komen vernieuwingen steeds lastiger van de grond. Zeker in binnenstedelijke gebieden met een breed spectrum aan belanghebbenden speelt dit sterk.

**MARKTPARTIJEN ZIEN IN TOENEMENDE MATE HET BELANG VAN HET VROEGTIJDIG BETREKKEN VAN BEWONERS, ONDERNEMERS EN ANDERE BELANGHEBBENDEN.**

## SAMEN MET GEBRUIKERS

Projectontwikkelaars en vastgoedbeleggers ondersteunen de meer open en faciliterende houding van gemeenten, ook nu de markt weer aantrekt en zij weer over meer financiële ruimte beschikken om te acteren. Marktpartijen zien ook in toenemende mate het belang van het vroegtijdig betrekken van bewoners, lokale ondernemers en andere belanghebbenden. Niet alleen om tegenkrachten te voorkomen, maar vooral om dat zij vaak beter de waarde en de identiteit van de plek kennen en een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het benoemen en



naar boven halen van die kwaliteiten. Zij kunnen de plek een gezicht geven in de stad en zo bijdragen aan het succesvol transformeren en vernieuwen.

Tegelijkertijd moeten we ons niet blindstaren op het belang van participatie van de gebruiker. Vaak blijkt het lastig bewoners voldoende geïnteresseerd te krijgen om aan dergelijke processen deel te nemen. Het SCP heeft recent aandacht gevraagd voor mogelijke overvraging van participatie en voor de spanning tussen participatieve en representatieve democratie. Mensen hebben meer te doen en er komen meer claims op hen af, wat tot onvolledige en niet-representatieve participatie kan leiden. Een punt van aandacht is ook de borging van het belang van toekomstige generaties die niet aan tafel zitten. En bovendien zijn netwerken en kennis ongelijk over de bevolking verdeeld, waardoor bepaalde groepen gemakkelijker toegang krijgen en een veel grotere invloed uitoefenen dan andere groepen.

**SAMENWERKING TUSSEN PUBLIEK EN PRIVAAT**  
Vanouds komt gebieds- en projectontwikkeling in Nederland tot stand in een vorm van samenwerking tussen gemeenten en marktpartijen. De provincies hebben zich hier de afgelopen tijd bijgevoegd. Als investeerder, maar bijvoorbeeld ook als de partij die regionaal het overzicht houdt en ontwikkelingen op elkaar afstemt. De toetsing in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking – die naar verwachting de komende jaren wordt doorontwikkeld, om beter aan te sluiten op de ontwikkelingspraktijk – maakt daar eveneens deel van uit.

Op lokaal niveau komt ruimtelijke ontwikkeling voor gemeenten steeds meer in het teken te staan van het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen en het bevorderen van de dynamiek in plaats van het reguleren van de groei. Het gaat om uitnodigingsplanologie en om een ontwikkelingsgerichte houding bij gemeenten. Hoe kan je als gemeente sneller inspelen op initiatieven die daadwerkelijk tot investeringen leiden? En hoe kun je – als de wenselijkheid van het initiatief eenmaal is vastgesteld – er voor zorgen dat eventuele hindernissen daarbij omzeild of geruimd kunnen worden? Welke eisen stelt dat aan de gemeentelijke organisatie? Hoe kan je aan initiatiefnemers snel duidelijkheid geven; ook bij politieke wisselingen betrouwbaar blijven en snelheid in je processen brengen? Daar gaat het om.

Van hun kant moeten ontwikkelaars inspelen op deze nieuwe situatie aan de publieke kant. Waar overheden bijvoorbeeld aangeven dat zij

bepaalde taken aan de markt willen laten – zoals het ‘omgevingsmanagement’ en het vroegtijdig betrekken van omwonenden en andere stakeholders – moeten private partijen daartoe wel in staat zijn. Dit vergt passende competenties, zoals empathisch vermogen en het soepel kunnen schakelen tussen verschillende trajecten (bestuurlijk, beleidsmatig, commercieel).

Onze RO-systemen moeten minder dan voorheen eendimensionale groei faciliteren en zich meer richten op het mogelijk maken van flexibiliteit en dynamiek.

#### PLANOLOGIE NIEUWE STIJL

Het is een cliché, maar maatschappelijke en technologische veranderingen gaan steeds sneller en kapitaal- en tijdsintensieve ruimtelijke ontwikkelingstrajecten lopen het risico dat ze steeds meer achter de maatschappelijke en economische feiten aan hobbelen en achterhaald zijn voordat ze goed en wel gerealiseerd zijn. Kapitaalvernietiging en een niet optimale ruimtelijke inrichting liggen op de loer. Onze RO-systemen dienen veel minder dan voorheen eendimensionale groei te faciliteren en zich steeds meer te richten op het mogelijk maken van flexibiliteit en dynamiek. In nieuwe planfiguren moet meer met globale functietoedelingen (‘bestemmingen’) gewerkt kunnen worden. In de Omgevingsvisies die in de komende periode op de verschillende schaalniveaus worden opgesteld, moeten keuzes gemaakt worden waar functies geaccommoderd gaan worden. Dat begint met analyses van wat de sterke punten van het gebied zijn en wat een gewenste ontwikkelingsrichting is. Bij de ruimtelijke toedeling daarvan is op het niveau van de Omgevingsvisies het redeneerschema dat ten grondslag ligt aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking zeer bruikbaar, omdat het partijen ondersteunt bij het zorgvuldig benutten van de ruimte. Op het niveau van de omgevingsvergunning, en zeker bij binnenstedelijke ontwikkelingen, heeft de Ladder geen toegevoegde waarde en werkt eerder als barrière. Daar dient de wetgeving echt op aangepast te worden.

#### NIEUWE DYNAMIEK VERSUS NIMBY

Gezien de grotere inzet op bestaand stedelijk gebied zullen gemeenten op een andere manier om moeten leren gaan met de belangen van reeds aanwezige partijen en bewoners in het gebied. Het is goed om vernieuwende initiatieven aan te moedigen met meer flexibele planvormen, maar dat is niet altijd voldoende om de gewenste dynamiek te faciliteren. Het werken met ‘planschade’ en ‘kostenverhaal’ zoals we dat van de grootschalige uitleglocaties kennen – en



waarbij een maximale bijdrage vanuit de nieuw te ontwikkelen functies wordt gevraagd – is in bestaand stedelijk gebied niet meer op dezelfde wijze toepasbaar. Zeker niet in een tijd (zie hieronder bij 'Financiën') dat er geen stedelijke investeringsbudgetten vanuit de overheid meer bestaan.

Bij binnenstedelijke veranderingen werken deze instrumenten vooral als rem op vernieuwing en dynamiek. Aanwezige eigenaren en zittende belangen die toch al sterk profiteren van waarde-stijgingen als gevolg van een ruimtelijk restrictief beleid, remmen daarmee de nieuwkomers dubbelop. Gemeenten zullen andere omgangsnormen moeten ontwikkelen voor vernieuwende initiatieven – richting die initiatieven zelf, maar ook tegenover de partijen die er al zitten. Dat zal vaak niet gemakkelijk zijn, omdat ook op lokaal politiek niveau de zittende belangen hun stempel drukken. Als hiervoor geen oplossing wordt gevonden dreigt stilstand.

Dit geldt in nog sterkere mate in gevallen waar bestaande, verouderde gebouwen en bebouwde gebieden niet optimaal meer worden benut, bijvoorbeeld bij langdurig leegstand. Nu is het zo dat de eigenaren daarvan jarenlang nuttiger gebruik van de binnenstedelijke ruimte kunnen frustreren. Leegstandsheffingen blijken tot op heden geen effectief instrument om die processen te versnellen. Het is wenselijk dat er instrumenten worden ontwikkeld die sneller en gemakkelijker zijn in te zetten dan het huidige onteigeningsinstrumentarium, met als doel de maatschappelijk gewenste functieverandering versneld dichterbij te brengen. Uiteraard met een verantwoorde weg van de belangen.

#### FINANCIËN

Algemeen uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen voor de markt is dat ze zichzelf financieel bedruipen en dat ze in redelijkheid bijdragen aan de kosten voor te realiseren publieke voorzieningen. Op veel locaties, ook binnenstedelijk, is de vraag zodanig dat de nieuwe ontwikkelingen daadwerkelijk vanuit de marktopbrengsten gerealiseerd kunnen worden. Om tempo te kunnen maken en de kosten te beperken is het noodzakelijk dat gemeenten ook volop meewerken aan de vernieuwingen en waar nodig ook zelf in publieke voorzieningen investeren. Voor wat betreft de programmering en noodzakelijke bestemmingsplanaanpassingen dient nauw aangesloten te worden op de behoeften en voorkeuren van de eindgebruikers en eigenaren, die ook daadwerkelijk over de middelen beschikken om de realisatie mogelijk te maken. Marktpartijen vragen van ge-

meenten vooral zekerheid, duidelijkheid en tempo. Dat klinkt simpel, maar veel te vaak ontbreekt het daar nog aan. Als dan de businesscase klopt zijn ook financiers bereid om in te stappen en kunnen marktpartijen investeren.

De voorafgaande passage heeft vooral betrekking op minder omvangrijke locaties, waarbij het gaat om een meer kavelsgewijze vernieuwing binnen een visie van een gemeente. Die ontwikkelingen kunnen zoals gezegd, als de overheid zorgt voor de juiste condities, vaak op eigen kracht tot realisatie komen. Een belangrijk deel van de binnenstedelijke opgave moet echter – om voldoende tempo en massa te maken – gerealiseerd worden op veel omvangrijkere herontwikkelings- en transformatielocaties. Vaak gaat het dan om een zodanige programmering dat er een geheel nieuw milieu wordt gerealiseerd, waarvan pas op termijn voor gebruikers de kwaliteit duidelijk wordt. Dat soort grootschalige locaties is veel lastiger tot ontwikkeling te brengen, omdat daar naast hoge verwervingskosten ook complexe saneringstrajecten en omvangrijke proceskosten een rol spelen. Bovendien moet daar vaak vroeg in het proces zeer fors in infrastructuur en eventueel in andere publieke voorzieningen geïnvesteerd worden. Op dat soort omvangrijke herontwikkelings- en transformatielocaties kun je alleen een geheel nieuw en afwijkend milieu maken als je het hele gebied in één keer aanpakt.

De leden van de NEPROM willen actief meewerken aan de oplossingen die nodig zijn om vaart te krijgen in dat soort binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. De situatie waarin we ons bevinden is echter fors anders dan bijvoorbeeld eind jaren negentig van de vorige eeuw, toen de vorige 'groeisput' in de woningmarkt zich aandiende. Toen was nog sprake van een omvangrijke stimulering van de zijde van de Rijksoverheid. Niet alleen via het centraal aangestuurde Vindex-woningbouwprogramma, maar ook via het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Toeval of niet, beide zijn in 2015 aan hun einde gekomen. Dat zorgt voor een nieuwe, bijna subsideloze uitgangssituatie. Daar komt bij dat op lokaal niveau de investeringskracht van betrokken partijen aanmerkelijk is afgenomen.

Woningcorporaties hebben aan investeringscapaciteit ingeboet en werken de komende jaren op een beperkter speelveld. Niettemin blijven zij een belangrijke partner, zeker in die gevallen waar zij woningbezit hebben op transformatielocaties. Gemeentelijke overheden hebben de afgelopen jaren verliezen geleden op grondexploitaties en



planontwikkelingskosten. Zij zijn terughoudend in het doen van nieuwe risicodragende investeringen. Bovendien neemt de politieke druk toe om gemeenten te beperken in hun grondverwerkingen; steeds vaker wordt gezegd dat zij zich zouden moeten beperken tot faciliterend grondbeleid. Ook voor marktpartijen is het lastiger geworden risicodragend te investeren in omvangrijke gebiedsontwikkelingen met een lange doorlooptijd. De nieuwe financiële context zet aan tot balansverkorting. Banken en andere financiers zijn eveneens terughoudend. Dit maakt onder meer de aankoop van (dure) binnenstedelijke posities waar de transformatie zich over een periode van tien jaar of langer zal voltrekken lastiger. Slechts in zeer beperkte mate zien andere partijen wel mogelijkheden om te investeren.

Natuurlijk moeten bij dergelijke omvangrijke binnenstedelijke herontwikkelingsgebieden eerst de mogelijkheden van de verschillende partijen goed in beeld worden gebracht en waar mogelijk verbonden. Daarmee kan wellicht een eerste financiële basis onder de nieuwe gebiedsontwikkelingen worden gelegd. Met het verder aantrekken van de markt zullen PPS-construc-ties opnieuw in beeld komen. De vraag is echter of dat snel genoeg zal gebeuren en of op lokaal niveau de omvangrijke financiële risico's van de grote gebiedsontwikkelingen hanteerbaar gemaakt kunnen worden. De kans is groot dat die de spankracht van veel partijen overstijgen, dat die partijen op elkaar gaan zitten wachten en dat daardoor de noodzakelijke omvangrijke herontwikkelings- en transformatielocaties in de vertraging schieten, waarmee de druk op de woningmarkt verder oploopt. Die druk verplaatst zich dan naar de buitenstedelijke locaties, met als gevolg dat een groter deel van de woning-productie daar gerealiseerd gaat worden. Dat is ongewenst.

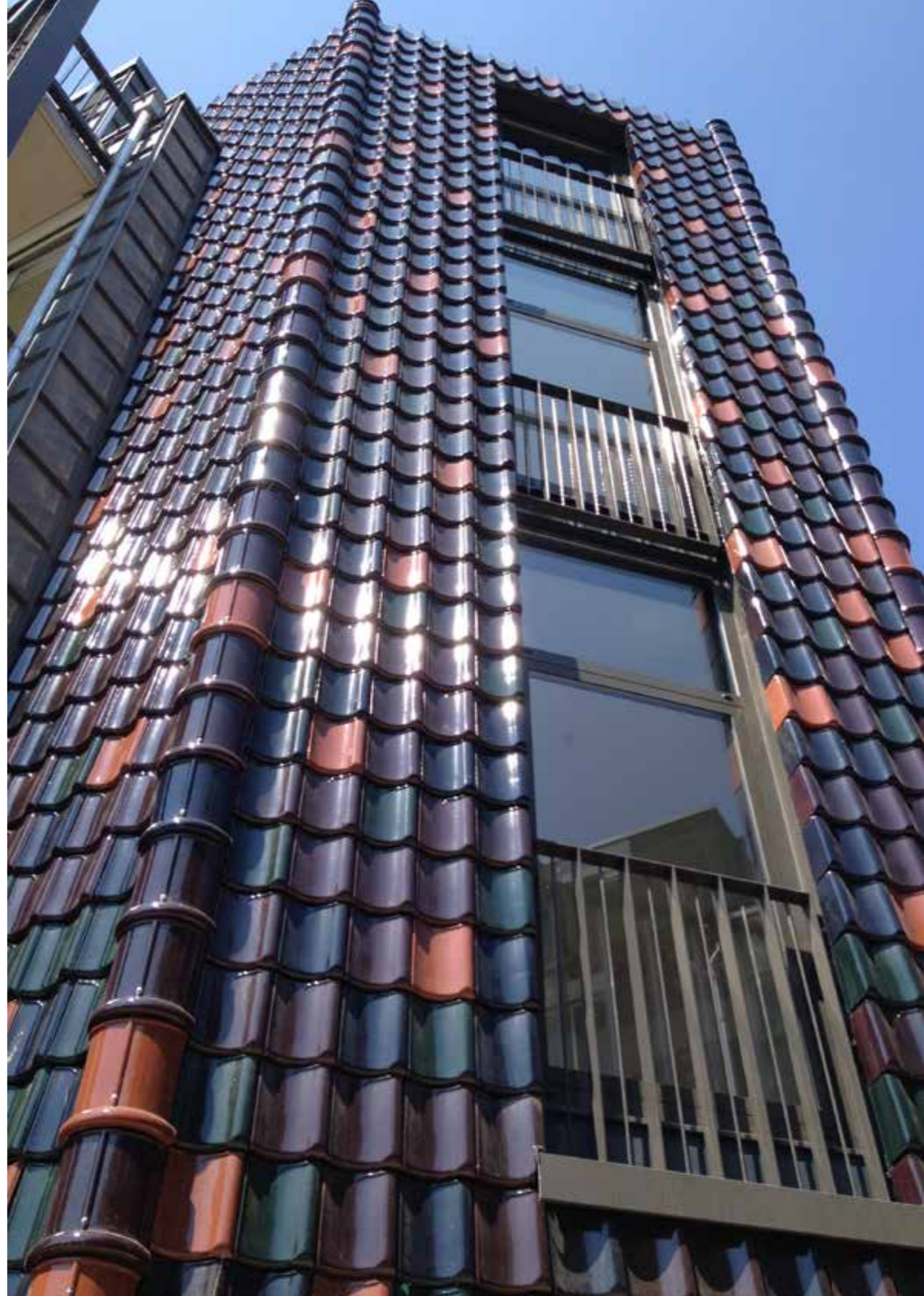
Daar waar lokale partijen onvoldoende bij machte zijn om in het vereiste tempo de omvangrijke binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen vlot te trekken, terwijl dat wel de wens is van veel gebruikers en van de verschillende overheden, zullen provincies en het Rijk een bijdrage moeten leveren. Daarbij gaat het primair om het hanteerbaar maken van de langjarige investeringsrisico's, niet om subsidiëring. Te denken valt aan een binnenstedelijk transitiefonds, dat gevuld wordt door de verschillende partijen en waarbij rijk en eventueel provincies bepaalde risico's afdekken. Een dergelijk *revolving* transitiefonds helpt dan om voorinvesteringen in omvangrijke binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen hanteerbaar te maken (de badkuip te vullen).

**DE NIEUWE ROL VAN HET RIJK**  
Het Rijk heeft zich voor een belangrijk deel teruggetrokken uit de ruimtelijke ontwikkelingspolitiek en laat veel over aan provincies en gemeenten. Tegelijkertijd neemt de globalisering en de internationalisering toe en vindt er steeds meer concurrentie plaats tussen stedelijke gebieden. De netwerkstad in wording strekt zich uit over verschillende gemeentegrenzen, metropolitane regio's en provincies. Ook internationale verbanden worden belangrijker. Dat maakt het noodzakelijk dat over lokale en regionale grenzen heen ruimtelijk beleid wordt ontwikkeld en lokale en regionale inspanningen op elkaar afgestemd worden. De omvangrijke transities met betrekking tot mobiliteit, energie en technologie brengen vraagstukken en afwegingen met zich mee die op nationaal niveau opgepakt moeten worden en waar op nationaal niveau besluiten moeten worden genomen. De nieuwe economie mag dan wel vooral stedelijk zijn, die vergt wel degelijk keuzes op nationaal niveau.

### DE NIEUWE ECONOMIE MAG DAN WEL VOORAL STEDELIJK ZIJN, DIE VERGT WEL DEGELIJK KEUZES OP NATIONAAL NIVEAU.

Wij zijn daarom van mening dat het Rijk zich weer actiever met de ruimtelijke ontwikkeling dient te bemoeien dan in de afgelopen jaren het geval was. Niet vanuit een traditionele top-down benadering (met bijpassende regelgeving), maar wel als het niveau waarop initiatieven gecoördineerd en gebundeld worden en zo nodig van instrumenten en een uitvoeringsprogramma worden voorzien.

Dat geldt eerst en vooral voor de ontwikkeling en aanleg van infrastructuur, het bevorderen van mobiliteit, investeringen in de metropolitane groenstructuren en in de energietransitie. Maar te gemakkelijk is met de SVIR ook de kwaliteit van onze dagelijkse leefomgeving en de inrichting van onze stedelijke regio's bij het Rijk van de radar verdwenen. Hoewel de tijd van blauwdrukken en het *top-down* aanwijzen van woningbouwlocaties ook wat ons betreft terecht achter de horizon is verdwenen, wil dat niet zeggen dat de kwaliteit van onze stedelijke ontwikkelingen alleen van lokaal belang is. Onze stadsgewesten dijen uit en interstedelijke relaties worden belangrijker in onze kenniseconomie. Dat geldt ook voor de kwaliteit van onze leefomgeving in



relatie tot de internationale concurrentie van onze stedelijke gebieden. Om al deze redenen is het wenselijk dat het Rijk daar een grotere bemoeienis mee heeft dan zij in de afgelopen jaren ten toon spreidde. Tussen de onduidelijkheid en willekeurigheid van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking en het op de kaart prikken van Vinex-locaties is een niveau denkbaar, waarbij het Rijk een bemiddelende, faciliterende en op onderdelen meer sturende rol op zich neemt.

De krachtiger te ontwikkelen groene-blauwe metropolitane structuur, die de compacte steden in het stedelijk netwerk verbindt en ruimte biedt aan ontspanning en recreatie, moet van een zodanige kwaliteit zijn dat alle inwoners van de metropolitane regio daar van profiteren. De structuur moet onze netwerkstad ook in internationaal opzicht aantrekkelijk maken. Dat vergt langjarige beleidsinspanningen en investeringen die het niveau van de steden en de betreffende provincies overstijgt. Uiteraard zal zo'n Rijksrol in nauw overleg en in nauwe samenwerking met de lagere overheden haar beslag moeten krijgen (dus niet: 'je gaat er over, of je gaat er niet over'). Het is het Rijk dat de planvorming van onderop dient te stimuleren, faciliteren, coördineren en uiteindelijk ook moet codificeren en praktisch vertalen in een meerjarig uitvoeringsprogramma, voorzien van investeringsmiddelen.

### DE GROOTSTE OPGAVE ZIT IN HET AAN DE GANG KRIJGEN VAN DE OMVANGRIJKE BINNENSTEDELIJKE GEBIEDSONTWIKKELINGEN.

Als we zien hoeveel moeite het nu al kost om keuzes te maken ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen, logistieke centra, kassen en grootschalige winkel- en kantoorontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, dan moet de conclusie zijn dat het Rijk daar dichterbij moet gaan zitten. De kans is groot dat de nieuwe economie ertoe leidt dat in de komende decennia op grote schaal de tot de oude economie behorende bedrijventerreinen, agrarische complexen en logistieke centra overbodig worden. Het anticiperen op een dergelijke ontwikkeling kan niet louter aan het lokale en regionale niveau worden overgelaten. Hier moet ook het Rijk haar verantwoordelijkheid nemen.

Daar komt bij dat ook wanneer plannen steeds meer 'van onderop' worden vormgegeven, die plannen – waar ook nationale belangen in het geding zijn – op landelijk niveau wel moeten worden bekrachtigd. Op dat niveau moeten lokale en regionale plannen tot een wervend en verbindend nationaal beeld aaneen worden gesmeed. Verder heeft het Rijk een taak in het beantwoorden van nieuwe opgaven, zoals die zich bijvoorbeeld voordoen in de krimpgebieden van Nederland. Ontwikkelingen komen ook hier niet vanzelf meer 'vanuit de markt' tot stand en ontstijgen vaak de slagkracht van lokale overheden.

*Last but not least*, ook wat betreft het versnellen van de grote binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen is zoals gezegd Rijksbemoeienis nodig. Zeker daar waar omvangrijke gebiedsontwikkelingen de (financiële) spankracht van steden en marktpartijen overstijgen, is het noodzakelijk dat ook het Rijk een rol speelt. Niet langs de lijn van de gouden subsidiekoorden, maar wel bij het creëren van de juiste condities waardoor investeringsfondsen beschikbaar komen die marktpartijen en gemeenten in staat stellen om langjarig en risicovol te investeren. Als hoogwaardige gebiedsontwikkelingen de aantrekkelijkheid van onze steden gaan bepalen, dan is het alleszins verantwoord om deze tijd van lage rentes aan te grijpen om door middel van een binnenstedelijk transitiefonds risico's hanteerbaar te maken en investeringen uit te lokken. Wanneer deze problematiek onvoldoende onderkend wordt en geen maatregelen worden getroffen, dan is de kans groot dat de spanningen op de woningmarkt verder oplopen en dat vanuit het publieke belang gezien minder wenselijke ontwikkelingen, elders van de grond komen.







# LITERATUUR

Amsterdam. Koers 2025.  
Ruimte voor de stad. Januari 2016.

Booi H.; Stojmenovska, D.; Slot, J. Wonen in de regio. Stadsregio Amsterdam, gemeente Almere, Zuid-Kennemerland/IJmond. Een onderzoek naar woonsituatie, woonwensen en verhuisbewegingen van huishoudens. Gemeente Amsterdam, Bureau Onderzoek en Statistiek (O+S) 2014.

BPD Mosaic. Doelgroepsegmentatie en woonmilieuvoorkeuren. BPD, 2016.

Buitelaar, E. e.a. De verdeelde triomf. Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid. Ruimtelijke Verkenningen 2016. PBL, 2016.

EIB. Investeren in Nederland. Scenariostudie. Amsterdam 2015

Gemeren, J. van e.a. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Achtergronddocument WLO Regionale ontwikkeling en verstedelijking, CPB/PBL 20165.

Groenemeijer, L.; Koopman, M.; Poulus, C. Mobiliteit van starters, gezinsvormers en empty nesters op de woningmarkt. ABF, maart 2016.

Groot, C. de; Dam, F. van; Daalhuizen, F. Vergrijzing en woningmarkt. PBL 2013.

Jong, A. de, Daalhuizen, F. De Nederlandse bevolking in beeld, PBL 2014.

Jong, A. de. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Cahier Demografie. CPB/PBL 2015.

Jong, A. de. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Achtergrondstudie Demografie. CPB/PBL 2016.

Ministerie BZK. Wonen in beweging. De resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2015

Posad; Buck. Energietransitie in de regio. Aan de slag. In opdracht van Ministeries IenM en EZ. 2016.

REOS. Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie. Bestuurlijke notitie, januari 2016.

Ritsema van Eck, J.; Zwaneveld, P.; Gemeren, J. van; Gerwen, O. van. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Cahier Regionale ontwikkeling en verstedelijking. CPB/PBL 2015.

Snellen, D.; Romijn, G. ; Hilbers, H. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Cahier Mobiliteit. CPB/PBL 2015.

Tordoir, P.; Poorthuis, A.; Renooy, P. De veranderende geografie van Nederland. De opgaven op mesoniveau. Amsterdam, 2015.

# BEELDEN

10-11 Fenixlofts, Rotterdam. Heijmans  
13 Pontsteiger, Amsterdam.

15 Een blok stad, Rotterdam.  
ERA Contour

17 Reimerswaalhof,  
Amsterdam. Ymere

19 Xavier, Zuidas Amsterdam. AM

20-21 Coolhaven Waterfront,  
Rotterdam. ERA Contour

25 Het Olympisch gebied,  
Amsterdam. Bouwinvest REIM

26-27 Handelskade, Nijmegen. BPD

33 Hof van Sevenhuijsen,  
Haarlem. Ymere

34-35 Duin, Almere. Amvest

37 Markthal, Rotterdam. Provast

39 Wijnhaven, Den Haag. Heijmans

40-41 KJ-plein, Den Haag.  
Synchroon, Amvest

44-45 De Verborgten Tuin  
(Park16Hoven), Rotterdam.  
Kalliste Woningbouwontwikke-  
ling. Bron: Park 16Hoven

49 RijswijkBuiten, Rijswijk.  
Dura Vermeer

50-51 Meyster's Buiten, Utrecht.  
Blauwhoed, Vorm Ontwikkeling,  
Heijmans

54-55 Holenkwartier, Hoorn, Terra  
Marique; samenwerkingsver-  
band ZeemanVastgoed en Inter-  
maris Projecten. i.s.m. Delva

56-57 Landscapes Architects  
Paradijs, Arnhem. Blauwhoed

76-77 Zijdebalen, Utrecht. Van Wijnen

77-78 The Sax, Rotterdam BPD,  
Synchroon

81 Brouwhuis, Enschede.  
Jansen de Jong

83 Entre Deux, Maastricht,  
herontwikkeling. 3W real estate,  
Multi Vastgoed, Fotograaf Hugo

Thomassen

84-85 Holland Outlet Mall,  
Zoetermeer. Provast

87 Noordgebouw, Utrecht. Dura  
Vermeer, Vorm Ontwikkeling

89 Capgemini, Utrecht. AM RED,  
Fotograaf Ewout Huibers

91-93 The Edge, Amsterdam. OVG  
Projectontwikkeling, Fotograaf  
Ronald Tillemann

94-95 Cruquiuswerf Amsterdam, AM  
97 AmstelTower, Amsterdam.  
Provast

99 Crooswijk, Rotterdam.  
Heijmans, ERA Contour

101 Buurtschuur, Almere. Ymere

103 De Hulk, Almere (transformatie).  
De Alliantie Fotograaf  
Rik Lagerwaard

105 Defensie-eiland, Woerden.  
Vorm Ontwikkeling, Blauwhoed

106-107 Damplein, Leidschendam-Voor-  
burg Centrum. BPD

108-109 Sterrewacht, Leiden.  
Jansen de Jong

# NEPROM-LEDEN

3W Real Estate

ABB Ontwikkeling B.V.

ABN AMRO Bank N.V.

Ahold Europe Real Estate & Construction B.V.

Altera Vastgoed NV

AM

AM Real Estate Development bv

Amvest Management BV

ASR Vastgoed Ontwikkeling N.V.

Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling b.v.

Bemog Projektontwikkeling B.V.

Blauwhoed

Bouwinvest REIM

BPD

De Alliantie B.V.

DID Vastgoedontwikkeling bv

Dura Vermeer Divisie Bouw en Vastgoed BV

ERA Contour B.V.

FGH Bank N.V.

Heijmans

Hurks groep

J.P. van Eesteren B.V.

Janssen de Jong Projectontwikkeling B.V.

Kalliste Woningbouwontwikkeling BV

Kikx development B.V.

Koopmans Bouwgroep b.v.

LATEI projectontwikkeling BV

N.V. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht

NS Stations B.V.

OVG Projectontwikkeling bv

Propertize

Provast

Schiphol Real Estate B.V.

Stadgenoot

Staedion

Synchroon B.V.

Syntrus Achmea Real Estate & Finance

TBI Holdings B.V.

Van Wijnen Groep N.V.

Vesteda

VolkerWessels Vastgoed bv

VORM Ontwikkeling B.V.

Waaier Projectrealisatie

Waal

Ymere

ZeemanVastgoed



# COLOFON

## TEKST

Margriet Schepman, Jan Fokkema (NEPROM)  
Kees de Graaf (Studio Platz)

## BEELDEN

ZUS [ZONES URBAINES SENSIBLES], Rotterdam  
ABF, Delft  
Kuiper Compagnons, Rotterdam

## VORMGEVING

75B, Rotterdam

## MET SPECIALE DANK AAN

De leden van de NEPROM  
Leden Tijdelijke Werkgroep Wonen  
Leden Commissie Woningmarkt  
Leden Commissie Commercieel Vastgoed

© 2016, NEPROM Voorburg

Juni 2016

Deze publicatie is met grote zorg samengesteld.  
U kunt er echter geen rechten aan ontlenen.  
De NEPROM, samenstellers en auteurs zijn niet  
aansprakelijk voor de inhoud. Overname van  
(delen van) de visie met bronvermelding is in  
overleg met de NEPROM mogelijk.

