

AEDES LEZING DE WAARDE VAN WONEN

4 FEBRUARI 2024



vereniging van
woningcorporaties



VOORWOORD

Volkshuisvesting is terug: het vorige kabinet sloeg een andere koers in met haar woonbeleid. De overheid neemt weer meer regie op woningbouw. De omvattende ambitie is om een miljoen woningen bij te bouwen om het grote woningtekort te lijf te gaan.

Ook ruimtelijke ordening maakt een comeback. We hebben weer een ministerie van VRO: Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Een ministerie dat, aldus haar eigen website, eraan werkt dat 'iedereen kan wonen en leven in een prettige omgeving' en dat zorgt voor 'een goede verdeling van de schaarse ruimte in Nederland'. Woningbouw moet in evenwicht worden gebracht met andere claims op de beperkte ruimte. Er is weer behoefte om integraler na te denken over de inrichting van ons land.

Ook woningcorporaties onderkennen die behoefte. Corporaties beheren samen bijna een derde van de Nederlandse woningvoorraad. Vanuit die verantwoordelijkheid willen corporaties gesprekspartner zijn in vraagstukken van ruimtelijke ordening. Inmiddels is binnen de vereniging een traject gestart om tot een richtinggevend standpunt te komen.

Om deze discussie te voeden, hebben we dit jaar prof. dr. J.J.M. (Zef) Hemel gevraagd de Waarde van Wonen-lezing te houden. Zef Hemel is stedenbouwkundige en planoloog en hoogleraar op de Rijksuniversiteit Groningen en de Technische Universiteit Delft (de Abe Bonnemaleerstoel). We hebben hem gevraagd zijn visie te geven op ruimtelijke perspectieven voor ons land en het evenwicht tussen meer en minder stedelijke gebieden.

De lezing is de vierde editie van de Waarde van Wonen-lezing, die Aedes jaarlijks organiseert. Ieder jaar bieden we een spreker de kans om vanuit eigen perspectief een reflectie te geven op het belang van wonen en op woonbeleid.

Met veel genoegen beveel ik de lezing van Zef Hemel bij u aan.

Liesbeth Spies
Voorzitter Aedes



DE WAARDE VAN WONEN

Gehouden op 4 februari 2025 door Zef Hemel in Den Haag

Het gesproken woord geldt

EEN WARE RAVAGE

We moeten het over de ruimtelijke ordening hebben. Zeker, net als de drie sprekers uit voorgaande jaren zal ik het hebben over de waarde van wonen. Bij mij als planoloog gaat dan het vooral over *waar* wij in de toekomst zullen wonen. 'Locatie, locatie, locatie' zegt de makelaar als het om de waarde van wonen gaat. Hij denkt dan vooral aan geld. Als planoloog echter meet ik de waarde af aan de vraag hoe wonen bijdraagt aan een goed ingerichte ruimte. En ook hoe wonen van een goede ruimtelijke ordening zou kunnen profiteren. Bij mij gaat het om het goede leven in de verre toekomst.

VOLKSHUISVESTING ALS MEEKOPPELEND BELANG

Wonen en ruimtelijke ordening. We kunnen gerust spreken van een naorlogs huwelijk. Ooit waren ze verliefd op elkaar, en eigenlijk al sinds de eerste Woningwet van 1901 onafscheidelijk. Dat had een duidelijke reden. Zoals u ongetwijfeld weet is het systeem van Nederlandse ruimtelijke ordening voortgekomen uit het streven de verstedelijking in goede banen te leiden. Het ging om beheersing van een woekerend fenomeen dat in die tijd nieuw was: lintbebouwing, wilde speculatie, felle concurrentie tussen buurgemeenten, bouwgrond in de aanbieding. De ruimtelijke ordening heeft echter nooit over machtsmiddelen of uitvoeringsinstrumenten beschikt, en ze werkt vanouds decentraal. Ze vertrouwt en vertrouwt op anderen overtuigen. Dus vanaf het allereerste begin werkte ze met beelden, visies, plannen en natuurlijk met erg veel overleg.

Daarnaast heeft ruimtelijke ordening altijd vrienden gezocht, zoals de landbouw en, jawel, de volkshuisvesting. Want zonder vrienden gaat het niet. Volkshuisvesting leek zelfs even partner voor het leven te worden. Want de economie kun je maar mondjesmaat sturen. Volkshuisvesting daarentegen kende vooral direct na de Tweede Wereldoorlog een centrale aansturing via de ruimtelijke toedeling van woningcontingenten. Beide vonden elkaar in 1965 binnen de muren van 1 ministerie, het ministerie van VROM. En geef toe, met woningen kun je mooie dingen doen: je kunt ze concentreren, stapelen, mengen, of juist spreiden, differentiatie aanbrengen in woonmilieus, hiërarchie en sociale samenhang creëren en ook, erg belangrijk, door ergens geen woningen te bouwen kun je open ruimten open houden. Dat laatste is ook fijn voor de landbouw, de waterhuishouding en de natuur. En zoals gezegd, de woningbouw liet zich decennialang gemakkelijk door de overheid sturen, ook ruimtelijk. Men noemde volkshuisvesting in mijn kringen daarom ook liefdevol: een 'meekoppelend belang'.

Een vorige generatie richtte in de (eerste) Nota Ruimtelijke Ordening de volkshuisvesting op de toen gangbare industriepolitiek: bouwen van overwegend woningwetwoningen in oude en nieuwe industriekernen, bij de Tweede Nota volgde ze met groeikernen de gradiënten in het landschap om zo de suburbanisatie te imiteren, in de Derde Nota kwam een splitsing tussen stad en land – er kwam een Verstedelijkingsnota en een aparte Nota Landelijke Gebieden -, bij de Vierde Nota ging de volkshuisvesting de dynamiek van de infrastructuur volgen. Economisch bleek dat zeer profijtelijk. Alles draaide om netwerken, mainports en achterlandverbindingen. Er kwamen stedelijke knooppunten, sleutelprojecten, corridors. Achterlandverbindingen werden verdubbeld en kregen een eigen kleur en vorm. Met de zogenoemde VINEX-locaties sloot de volkshuisvesting daar keurig bij aan.

RUIS OP DE LIJN

Daarna kwam er ruis op de lijn, er ontstond zelfs ernstige verwarring. Dat gebeurde toen rond de eeuwwisseling de Vijfde Nota RO werd voorbereid. Door in die nota te kiezen voor de zogenoemde 'lagenbenadering' kwam bij de voorbereiding al nadruk te liggen op de netwerkenlaag. Die heette structurerend. De occupatielaag met de woningbouw en de bedrijventerreinen beschouwde men als dynamisch en van de twee andere tragere lagen een afgeleide. Een focus op de infrastructuur dus. Hield de ruimtelijke ordening nog wel van de volkshuisvesting? Toegegeven, met de volkshuisvesting ging het op dat moment niet goed. De corporaties verzelfstandigden en het woonbeleid liberaliseerde. In 2002 kwam er zelfs vennootschapsbelasting voor woningcorporaties. Dat waren nu ineens gewoon bedrijven. Wat had de ruimtelijke ordening nog te zoeken bij het woonbeleid? En omgekeerd, in

het liberale woonbeleid werd de ruimtelijke orde van Nederland voortaan gezien als de optelsom van individuele woonvoorkeuren.

De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid adviseerde om snel de bakens te verzetten. Ruimtelijke ordening moest op zoek naar een ander 'meekoppelend belang'. Achteraf beschouwd bleek het daarvoor echter al te laat. Met de teloorgang van de volkshuisvesting en de opheffing van het ministerie van VROM in 2010 kwam aan het huwelijk dan ook een einde. Zelf kreeg het ruimtelijke facetbeleid te maken met een drastische decentralisatie naar de provincies. Wat overbleef ging naar het ministerie van Infrastructuur. Daarmee verdween de ruimtelijke ordening als beleidsterrein van het toneel, althans op rijksniveau. In 2015 liep de laatste Actualisering VINEX-periode stilletjes ten einde. Niemand die er nog op lette. Marktpartijen en gemeenten hadden het roer overgenomen. Die waren inmiddels bezig met de nasleep van de financiële crisis.

Nu is het belangrijk om hier vast te stellen dat de ruimtelijke ordening de greep op de verstedelijking al eerder was kwijtgeraakt. Eind jaren negentig concludeerde de WRR dat het niet meer lukte om de verstedelijking te concentreren, stedelijke gebieden liepen in elkaar over, stedelijke functies kwamen steeds verder uit elkaar te liggen, reisafstanden bleven groeien, er trad segregatie op tussen bevolkingsgroepen, de ruimtelijke hiërarchie nam af, de *suburb* bleek de grote winnaar, er was sprake van vervlakking van het economische landschap, de tegendruk van de landbouw verminderde en schaalvergroting deed zich gelden. Congestie op het hoofdwegennet was van dit alles het gevolg. Zelden is er daarna zoveel asfalt en beton gestort om het groeiende snelverkeer te accommoderen als de afgelopen 25 jaar.

EEN MINISTERIE IS GEEN GARANTIE VOOR GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Men moet dan ook niet denken dat met de terugkeer van ruimtelijke ordening op rijksniveau alles automatisch weer goed zal komen. Met de recente terugkeer van een ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is er bijvoorbeeld geen enkele garantie dat goede ruimtelijke ordening op de beproefde wijze zal worden hervat. Het huwelijk op rijksniveau is dan misschien hersteld, maar wat hebben de twee partners nou eigenlijk van elkaar te verwachten? Niet voor niets waren ze midden jaren negentig al op elkaar uitgekeken.

Trouwens, de volkshuisvesting is nog lang niet terug van weggeweest en ook de infrastructuuragenda biedt deze keer weinig (er is daar geen geld en ambitie); zelfs de landbouw is niet meer in goeden doen. Als het het nieuwe ministerie menens is, dan moet ze eigenlijk met een compleet nieuw verstedelijkingsbeleid komen. Dat is immers altijd de kern van goede ruimtelijke ordening geweest, en zeker bij de opgave om een miljoen nieuwe woningen te bouwen is visie op waar wij zullen wonen weer van groot belang. Maar daarbij zal ze wel op wonen als een nieuw meekoppelend belang moeten kunnen vertrouwen. Zolang die laatste alleen hamert op 'bouwen, bouwen, bouwen' terwijl de woningproductie ernstig achterblijft, ziet ze de ruimtelijke ordening eerder als een sta-in-de-weg. Want het zijn niet alleen de nestkastjes die eraan moeten geloven!

Dat bleek al tijdens het relatief korte intermezzo, toen wonen en ruimtelijke ordening gezamenlijk een tijdelijk thuis vonden op het ministerie van Binnenlandse Zaken. De woondeals, de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en de 105 Versnellingslocaties deden vermoeden dat het ministerie vooral het wonen vooropstelde. Waar was de ruimtelijke ordening? Als ik goed heb geteld, ging het om 35 deals, 1100 betekenisvolle woningbouwlocaties. Ze dekken driekwart van de bouwopgave, veertig procent is buitenstedelijk. De locaties betreffen feitelijk heel Nederland. Ruimtelijk kon en kan ik er geen chocola van maken. De belangrijkste reden lijkt mij het vlottrekken van de woningproductie te zijn. De ruimtelijke ordening als instrument in handen van de volkshuisvesting, en niet omgekeerd.

Het werd nog pijnlijker, want even later omarmde de vorige minister van Ruimtelijke Ordening het principe van 'overal een straatje erbij'. Wie had dat bedacht? Spreek gerust van extreme verwarring. Inzicht in wat goede ruimtelijke ordening behelst ontbrak. Met zijn voorkeur voor overal 'kleine groene woonlocaties' koerste het departement van Wonen regelrecht op 'Belgische toestanden'. Zeker, het leek praktisch en oplossingsgericht, maar dan wel als noodmaatregel waar je als rijksoverheid naar grijpt als helemaal niets meer blijkt te werken en iedere gemeente moet leveren. Ik constateer trouwens dat het Planbureau voor de Leefomgeving aan de opbrengst twijfelde: nog geen 100.000 woningen extra. Maar het Economisch Instituut voor Bouwnijverheid reageerde boos. Het kwam tot veel hogere aantallen.

Wonen als meekoppeland belang terugvinden. Kan dat? Zou het niet toch de volkshuisvesting kunnen zijn? Maar dan ruimtelijke ordening in een sturende rol en volkshuisvesting volgend. Nu is dat, zoals gezegd, eerder omgekeerd. Met alle nare gevolgen van dien.

RO: WONEN DICHTERBIJ WERKEN SITUEREN

Ik zie wel een kans. En ook een noodzaak. Nabijheid tot werk wordt in mijn ogen steeds belangrijker, ook voor werkgevers. Neem de politie, de zorg, het onderwijs, in eigen regio kan men geen personeel meer vinden. Of neem ASML in Veldhoven. Waar zijn de woningen? Wonen en werken zouden weer veel sterker op elkaar betrokken moeten worden, ook omdat normen voor CO₂-uitstoot steeds zwaarder gaan wegen. Duurzaamheid, weet u wel. Het halen van de afgesproken Parijs-doelen. Dat gaat verder dan de woning energieneutraal maken. Maar ook sociale problemen met gebrekkige gezondheid, eenzaamheid en stress door veel te lange reistijden.

De ideale reistijd voor woonwerkverkeer is een kwartier, maar de meeste Nederlanders zijn tegenwoordig drie kwartier onderweg, heen en terug. Zeker, volgens de BREVER-wet gaat het om 70 tot 90 minuten die we bereid zijn dagelijks af te leggen. Bereid zijn. De 'wet' schetst beslist geen ideaal. In Noord-Nederland lukt dat net; daar is de gemiddelde woonwerkafstand (heen en terug) al meer dan 36 kilometer. En elk jaar neemt deze toe. Uitgerekend buiten de Randstad worden we hypermobiel. Maar omdat de salarissen daar gemiddeld lager zijn, komen mensen er klem te zitten. Omdat de gemiddelde afstand maar blijft groeien en congestie op de wegen en op het spoor telkens terugkeert als netelig probleem, kiezen sommigen voor werken op afstand. Dat klinkt mooi, maar het maakt mensen niet gelukkig. In Noord-Nederland wordt overigens het minste vanuit huis gewerkt. Woonwerkverkeer bedroeg in Nederland in 2022 liefst 44 miljard kilometer, waarvan 70 procent met de auto. Kunnen we de gemiddelde reistijd niet terugbrengen naar een kwartier? De ruimtelijke orde van Nederland zou er drastisch door verbeteren.

En het mooie is, op deze wijze zou de ruimtelijke ordening weer een duidelijk en herkenbaar langetermijndoel hebben en zich, zoals ooit voordat het gejubel over liberalisering begon, om de woonagenda bekommeren. Ze zou het wonen dichterbij het werken willen situeren. Op die bagagedrager zou de volkshuisvesting de komende decennia kunnen meerijden!

BANENGROEI EN WONINGBOUW

Waar is de grootste banengroei? Een steeds groter deel van de nieuwe banen bevindt zich in de grote steden. Nummer 1 *by far* is Amsterdam, met een groei van liefst 285.000 banen tussen 1996 en 2022 naar een totaal van 624.250, een verdubbeling in twintig jaar dus. Op afstand gevolgd door Utrecht, Rotterdam, Eindhoven en Groningen, daarna Zwolle, Apeldoorn en Enschede. Vergelijk de enorme groei in werkgelegenheid van Amsterdam eens met die van Eindhoven met ASML, dat 23.000 arbeidsplaatsen telt en tot 2030 met nog eens 20.000 nieuwe banen denkt te groeien. De groei in Amsterdam was de afgelopen twintig jaar het veertienvoudige van die in Eindhoven! Noem het gerust een derde Gouden Eeuw. Waar moeten al deze mensen wonen? In Amsterdam is voor hen geen plaats.

Eigenlijk is het patroon van arbeidsplaatsen ruimtelijk zeer geconcentreerd en in de tijd ook zeer stabiel, iets wat twintig jaar geleden door het ministerie van VROM en Vereniging Deltametropool ook voorspeld was en wat indertijd in het gedachtegoed van postindustriële creatieve kennissteden werd neergelegd. Juist in en rond die paar grote en zeer diverse steden hadden veruit de meeste nieuwe huizen gebouwd moeten worden omdat de banenpool daar is geëxplodeerd. Dat is niet gebeurd, terwijl het wel absoluut noodzakelijk was. Nog afgezien van het feit dat mensen in de buurt van hun werk willen wonen, zet zo'n onstuimige banengroei een enorme druk op alles, de voorzieningen, de infrastructuur, niet alleen regionaal maar ook landelijk. Want hoe kan een grote en snel groeiende stad zijn voorzieningen en infrastructuur bekostigen als ze de bijbehorende woningen niet krijgt?

Nergens is de woningmarkt zo gepolariseerd als in Amsterdam. De gemiddelde verkoopprijzen zijn er sinds 2013 naar een krankzinnig niveau gestegen. Amsterdam is inmiddels onbetaalbaar geworden. Van verdringing is daar al sprake sinds de financiële crisis. Terwijl woningbezitters veel overwaarde hebben weten op te bouwen, kampen *outsiders* en lagere inkomens met uitsluiting en sterk stijgende woonlasten. Ik verwijs naar het werk van collega Hochstenbach van de Universiteit van Amsterdam. Een ravage is er aangericht. Of lees die andere Amsterdammer, Hans de Geus, die als huurder werd opgegeten en van lieverlee huisjesmelker werd. Het zijn Koreaans toestanden:

een Nederlandse variant op *Parasite*, de film van Bong Joon-ho (2019) over een gezin dat samenkomt in een souterrain in een arme wijk van Seoul en dat vooruit wil komen. Uiteindelijk weet het in het huis van de schatrijke familie Park binnen te dringen. Wat ongelijkheid op de woningmarkt met mensen doet maakt deze film goed duidelijk.

Ook buiten Amsterdam zijn laagbetaalden steeds meer gedwongen om over grote afstanden te pendelen tot ver buiten de grenzen van het eigen stadsgewest. Rond Rotterdam, Den Haag en Amsterdam zijn de files ondanks alle nieuwe asfalt, fly-overs en tunnels het ergst: zo'n 35 tot 42 verloren uren per jaar, ook door het nog altijd sterk groeiende goederenvervoer over de weg. Economisch gaat zich dit wreken, zeker op termijn. Natuurlijk, we moeten niet vergeten de rest van Nederland te bedienen en bijna nergens is het aantal banen afgenomen. Toch zou de groei van het aantal woningen vooral in de hoofdstad en dat handjevol andere steden gelijke tred moeten houden met de indrukwekkende cijfers rond regionale banengroei. Een verplaatsing van Schiphol naar de Flevopolder heb ik jaren geleden al gepropageerd (Cornelis Lelylezing 2017). Dat klinkt drastisch maar daardoor zou ten zuiden van Amsterdam een enorm strategisch gelegen terrein in een klap vrijgespeeld worden voor omvangrijke woningbouw, gepaard gaande met een verschuiving van arbeidsplaatsen richting de polder, en dat zonder gevaar van grondspeculatie. Nu eet Amsterdam zijn eigen zeehaven op, terwijl vliegveld Lelystad een nieuwe luchtmachtbasis van Defensie dreigt te worden!

De vorige rijksbouwmeester, Floris Alkemade, toonde jaren terug een interessante kaart van Nederland. Die gaf het aantal banen weer dat vanuit een postcode kon worden bereikt binnen 45 minuten reistijd. Alkemade sprak van 'een verrassende heldere tweedeling' tussen het noordoosten en het zuidwesten van Nederland, al gaf hij toe dat nieuwe woningen bouwen vooral rendabel zou zijn in de 'boemerang' van Amsterdam-Utrecht-Haarlem-Leiden-Den Haag en Delft. Die kaart zie ik als onderlegger voor de ruimtelijke inspanningen van het rijk rond de woningdeals, al had ik, zoals gezegd, liever nog een die uitgaat van een reistijd van slechts een kwartier. Zo'n nieuwe kaart en vergaande ambitie van ruimtelijke concentratie vergt trouwens heel andere infrastructuur, eerder hoogwaardige metrosystemen dan verbrede autosnelwegen. En het contrast tussen stad en platteland zou eindelijk weer groter worden, de Randstad veel compacter en de rest van Nederland meer ontspannen.

GREEP OP VERSTEDELIJING TERUGPAKKEN

Concluderend beveel ik een nieuwe, heldere verstedelijkingsnota aan voor Nederland waarin weer een ruimtelijke koppeling wordt gelegd tussen banengroei en woningbouw. Nu weet ik ook wel: woningen bouwen daar waar de banengroei het grootst is, is even eenvoudig als moeilijk. En toch, reistijdreductie tussen wonen en werken zou in rijks- en regioverband voorop moeten staan. Waarbij zij aangetekend dat binnen huishoudens vaak twee banen moeten worden gecombineerd. Dus keuzemogelijkheden en diversiteit van nieuw gecreëerde banen staan eerder voorop dan enkelvoudige rekensommen. Dat geeft wat lucht. Meervoudige nabijheid kan, maar ook *die* vergt een heel stevige ombuiging van de woonagenda richting de belangrijkste economische centra.

Wonen zal dan weer bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening, met herstel van concentratie van verstedelijking, ruimtelijke samenhang tussen wonen en werken, grotere ruimtelijke differentiatie en meer hiërarchie in het kernensysteem en ruimtelijke rechtvaardigheid. Bijgevolg zal de druk op het wegennet en spoorwegennet op termijn verminderen. En personeel voor onderwijs, zorg en brandweer en politie krijgt weer zicht op huisvesting. Vooral de zwakkeren in de samenleving en zij die te kampen hebben met 'vervoersarmoede' of gestraft worden met lange pendel zullen er baat bij hebben. Tien jaar of nog langer wachten op een sociale woning is toch niet normaal? Aan de periode van verwarring en vrijblijvendheid zal een einde komen want die heeft veel te lang geduurd.

EEN PROBLEEM DAT IEDEREEN AANGAAT

Ik rond af. Als bezetter van de Bonnemaaleerstoel wandel ik nu al tweeëneenhalf jaar door Noord-Nederland. Dat doe ik samen met Noordelingen die mij iets willen laten zien of die mij iets willen vertellen. Ik wil erachter komen wat er nu precies aan de hand is in dit land, en dan met name in provincies als Groningen, Friesland en Drenthe. Lopen en luisteren dus.

Laatst liep ik met jonge mensen die in Groningen wonen maar die werken in Amsterdam. Dat is een pendel van twee uur heen en twee uur terug. Ze probeerden zoveel mogelijk op afstand te werken. Tijdens een andere tocht

wist een makelaar uit Warffum me te vertellen dat hij veel huizen in de dorpen op het Hogeland had verkocht aan jonge Amsterdammers. Die waren allemaal met een jubelton uit Amsterdam vertrokken. De jubelton, zei hij, heeft de woningprijzen in Noord-Groningen opgedreven met als gevolg dat Groningers die in hun eigen omgeving willen blijven wonen geen huis meer kunnen vinden. Alle samenhang uit de dorpen verdwijnt. Het probleem dat ik u vanmiddag heb geschetst, wil ik maar zeggen, gaat iedereen aan. Het ondergraaft alles.

Zef Hemel,

Abe Bonnemaleerstoel Rijksuniversiteit Groningen/Technische Universiteit Delft

4 februari 2025



Zef Hemel

LITERATUUR

Alkemade, Floris (2016). De emancipatie van de periferie. Den Haag.

Economisch Instituut voor de Bouw (2022). Kleine groene bouwlocaties. Het belang van kleinschalige woningbouwlocaties in het groen voor het woningbouwbeleid. Den Haag.

Geus, Hans de (2021). Hoe ik toch huisjesmelker werd. Over woonarmoede en ongelijkheid. Amsterdam.

Hemel, Zef (2017). 'Denk als Cornelis Lely!'. Cornelis Lelylezing 2017. Lelystad.

Hochstenbach, Cody (2019). 'Kansen en ongelijkheid op de Amsterdamse woningmarkt. In: Herman van de Werfhorst, Erna van Hest (redactie). Gelijke kansen in de stad. Amsterdam.

Horstenbach, Cody (2022). Uitgewoond. Waarom het hoog tijd is voor een nieuwe woonpolitiek. Amsterdam.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024). Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Den Haag.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2000). Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020. Den Haag.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer/Vereniging Deltametropool (2001). Creatieve steden!. Amsterdam/Den Haag.

Planbureau voor de Leefomgeving (2016). De verdeelde triomf. Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid – Ruimtelijke verkenningen 2016. Den Haag.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (1998). Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek. Nr. 53. Den Haag.

COLOFON

© 4 februari 2025, Den Haag

Vormgeving: Aedes

Disclaimer: De inhoud van deze uitgave is met uiterste zorgvuldigheid samengesteld. Desondanks zijn hieraan geen rechten te ontleen en is Aedes niet aansprakelijk voor mogelijk inhoudelijke onjuistheden die voortkomen uit gewijzigde wet- en regelgeving. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers of auteurs.

vereniging van
woningcorporaties

