

Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005

Onderzoeksrapport Deel I:
Realisatie afspraken



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en onderzoeksvraag	4
1.2	Operationalisering	5
1.3	Uitvoering en begeleiding onderzoek	7
2	Wonen	8
2.1	De realisatie van de woningbouwtaakstelling	8
2.2	Verstedelijking	10
2.3	Voortgang van de productie in de VINEXperiode	13
2.4	Knelpunten bij de voortgang	15
2.5	Conclusie	18
3	Werklocaties	19
3.1	Inleiding	19
3.2	De markt voor kantoren en bedrijventerreinen	20
3.3	Voortgang kantoren	21
3.4	Voortgang bedrijventerreinen	23
3.5	Knelpunten	25
3.6	Conclusie	28
4	Openbaar vervoer	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Soorten projecten	29
4.3	Financiering	30
4.4	Voorstadstations	31
4.5	V-projecten	32
4.6	Convenantafspraken en actualiseringsafspraken	33
4.7	Koppeling aan de woningbouw	34
4.8	OV en HOV	35
4.9	Knelpunten	36
4.10	Conclusie	37



5	Bodemsanering	38
5.1	Afspraken en realisatie	38
5.2	Landelijk beeld van de voortgang en knelpunten	40
5.3	Conclusie	43
6	Verplaatsing glastuinbouw	44
6.1	Afspraken en realisatie	44
6.2	Landelijk beeld van de voortgang en knelpunten	44
6.3	Conclusies	45
7	Groene verbindingen	46
7.1	Afspraken en realisatie	46
7.2	Landelijk beeld van de voortgang en de knelpunten	48
7.3	Conclusies	49
8	Conclusies	50
	Bijlage	53



1 Inleiding

Dit is het deelrapport I van een reeks van 3 onderzoeksrapporten. Naast deze onderzoeksrapporten bestaat er ook een samenvattend eindrapport dat ingaat op de uitkomsten van het gehele onderzoek.

1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag

Voor de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra heeft het rijk in de periode 1994 en 1995 met de provincies en de zeven Kaderwetgebieden convenanten afgesloten over de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid in de periode 1995 tot 2005. De voortgang van de realisatie van de afspraken in de VINEXconvenanten is tot nu toe gevolgd met een monitor. De Rijks Planologische Commissie (RPC) heeft geadviseerd om in de laatste voortgangsrapportage 2004 aan de Tweede Kamer een overzicht te geven van de gehele periode van 10 jaar VINEX en deze te combineren met een evaluatie van het verstedelijkingsbeleid, waarin de VINEXaanpak, de gehanteerde instrumenten en de gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit op VINEXlocaties worden onderzocht. Naar aanleiding van dat verzoek heeft de Minister opdracht gegeven om een evaluatie van het VINEXverstedelijkingsbeleid uit te laten voeren. In de evaluatie dienden de VINEXaanpak, de gehanteerde instrumenten en de gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit op VINEXlocaties te worden onderzocht. Tevens is de integraliteit van de gerealiseerde opgave onderwerp van onderzoek. De onderzoeksopdracht die daaruit is voortgekomen en waarvan de voorliggende rapportage de neerslag is, bestaat uit vier onderdelen:

- I. Een beschouwing van de voortgang van de uitvoering van de VINEXconvenanten in de gehele periode 1995-2005.
- II. Een analyse van het resultaat van de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid in de VINEX-uitvoeringsconvenanten over de periode 1995-2005 in termen van kwantiteit en ruimtelijke kwaliteit, afgezet tegen de beleidsdoelen van VINEX en in relatie tot het oordeel van bewoners en andere partijen.
- III. Een verkenning van de wijze waarop de VINEXaanpak, inclusief het instrumentarium, zich heeft ontwikkeld en bijgedragen aan het resultaat.
- IV. Een inventarisatie van de lessen die hieruit kunnen worden getrokken voor de uitvoering van het toekomstige verstedelijkingsbeleid.

Dit deelrapport gaat in op de het eerste onderzoeksonderdeel



1.2 Operationalisering

Algemene doelstelling VINEX

Het VINEXverstedelijkingsbeleid is een bundelingsbeleid. Het was gericht op het realiseren van een zodanige ruimtelijke structuur, dat de (dagelijkse) functionele relaties op het gebied van wonen, werken en voorzieningen zich op de schaal van de stadsgewesten konden afspelen. Met de bundeling werd beoogd het stedelijk draagvlak te ondersteunen, verdere verstedelijking van het landelijk gebied te beperken en de groei van de mobiliteit te beheersen. Het bundelingsprincipe betekent dat in gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan wonen, werken en voorzieningen moet worden opgevangen door woningbouw en vestiging van bedrijven en voorzieningen in stadsgewesten en daarbuiten in stedelijke centra of kernen met een opvangtaak. Het bundelingsprincipe werd verder uitgewerkt in kwaliteitscriteria voor de locatiekeuze binnen stadsgewesten en vervolgens voor de inrichting binnen locaties. Naast deze algemene (ruimtelijke) doelstellingen is de VINEX ook een nota waar andere (maatschappelijk) doelen met een belangrijke ruimtelijke neerslag zijn geïntegreerd in samenwerking met andere ministeries. Een van de belangrijkste doelstellingen is het terugdringen van het woningtekort. Maar ook de verwezenlijking van grootschalige groenprojecten (LNV) en infrastructurele projecten (V&W).

Uitvoeringsconvenanten

De sturingsfilosofie die ten grondslag ligt aan de VINEX is sterk geënt op de netwerksturing. Bij die netwerksturing gaat het dan niet zozeer om participatie en inspraak van burgers, maar om overleg en het sluiten van coalities tussen het rijk en lagere overheden en in tweede instantie tussen lagere overheden en marktpartijen. In VINEX is deze visie vooral geconcretiseerd met de figuur van de (uitvoerings)convenanten tussen rijk en lagere overheden, waarin afspraken over prestaties en tegenprestaties – soms zeer specifiek en soms meer op hoofdlijnen - werden vastgelegd. De uitvoering werd vervolgens neergelegd bij gemeenten – verenigd in regio's- en marktpartijen. Bij de convenanten zijn van de zijde van het rijk niet alleen VROM maar ook een groot aantal andere ministeries betrokken. Deze andere ministeries hadden invloed op zowel de doelstellingen die in de uitvoeringsconvenanten opgenomen werden als op het instrumentarium voor de doelbereiking. In de VINEXconvenanten zijn door het rijk en lagere overheden (VINEXregio's) afspraken gemaakt over de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid voor de periode 1995 tot 2005. Samengevat hebben de afspraken betrekking op de (netto) uitbreiding van de woningvoorraad, de werklocaties, de financiering en realisatie van openbaarvervoerprojecten en groene verbindingen. Ook worden locaties benoemd waar de verstedelijking plaats zal vinden. Mede hieraan gekoppeld worden ook afspraken gemaakt over bodemsanering en de verplaatsing van glastuinbouw. Dit noemen we ondersteunende afspraken om de doelstellingen ten aanzien van wonen werken en OV te bewerkstelligen.

De convenanten met de kaderwetgebieden bevatten afspraken over alle thema's, hoewel over sommige thema's niet met alle zeven kaderwetgebieden afspraken zijn gemaakt (zie tabel 1.1). Afspraken over groene verbindingen zijn slechts gemaakt met de vier kaderwetgebieden in de Randstad (ROA, SRR, Haaglanden en BRU) en over de verplaatsing van glastuinbouw met drie kaderwetgebieden in de Randstad: SRR, Haaglanden en BRU, en met het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). De convenanten met de provincies bevatten naast afspraken over de woningbouwproductie alleen afspraken over verkeer- en vervoerprojecten en over bodemsanering.



Deel I: resultaten convenantafspraken

De afspraken over te bereiken doelen die zijn vastgelegd in de convenanten worden getoetst op de resultaten (output). Het gaat dan bijvoorbeeld om de vraag in hoeverre het aantal woningen en de openbaarvervoervoorzieningen zijn gerealiseerd. In overleg met de opdrachtgever is besloten om in dit onderzoek alleen de in de convenanten omschreven afspraken te toetsen. De opzet van deze toetsing komt sterk overeen met de de VROM-Voortgangsrapportages die jaarlijks werden aangeboden aan de Tweede Kamer. Er wordt in overeenstemming met deze rapportages ook gekeken naar de voortgang van de realisatie en welke eventuele knelpunten daarbij een rol hebben gespeeld.

Onderzoeksmethode

Het onderzoek naar de resultaten van de convenantafspraken is gebaseerd op analyse van databestanden en literatuuronderzoek. Hierbij hebben de eerdere voortgangsrapportages een belangrijke rol gespeeld. Met betrekking tot het inventariseren van knelpunten die een rol spelen bij de voortgang is in overeenstemming met de opdrachtgever geen nieuw onderzoek verricht. Alleen voor de stand van zaken met betrekking tot de Glastuinbouw en Bodemsanering zijn regionale contactpersonen geënquêteerd.

Beperking onderzoeksonderdeel: de resultaten die in beeld worden gebracht (zoals het aantal gerealiseerde woningtoevoegingen) zijn niet altijd een direct gevolg van de convenantafspraken. Er zijn immers meerdere factoren die invloed kunnen hebben op de resultaten. Dit kunnen externe factoren zijn zoals de conjunctuur of specifieke lokale omstandigheden. Ook kan ander (sectoraal) rijksbeleid buiten de convenantafspraken om van invloed zijn op de resultaten. De verslaglegging van de resultaten (output) in dit onderzoek is dan ook niet een harde indicator voor het al of niet slagen van het beleid zoals neergelegd in de convenanten. Uiteraard geeft het wel een goede indicatie.

Tabel 1.1 Integrale afspraken VINEXconvenanten naar stadregio's of selecties ervan

Beleidsthema's	Alle stadsregio's	Kaderwetgebieden	Deel kaderwetgebieden
1) Woningbouw/BLS (VROM)	X		
2) Werklocaties (EZ) #		7	
3) Openbaar vervoer (V&W)	X		
4) Bodemsanering (VROM)	X		
5) Glastuinbouw (LNV)*			4: SRR, Haaglanden, BRU en KAN
6) Groenverbindingen (LNV)			4: ROA SRR, Haaglanden en BRU

geen financieel instrument (alleen afspraak aantal hectaren/BVO werklocaties)
* Verwervingskosten glastuinbouw op VINEXuitleglocaties via grondexploitatie/BLS



1.3 Uitvoering en begeleiding onderzoek

Het onderzoek is tot stand gekomen in opdracht van het Ministerie VROM / Directoraat-Generaal Ruimte. Tijdens de uitvoering is het onderzoek begeleid door een 'dagelijkse' commissie bestaande uit dhr. G. Broekhuizen (DGW), mevr. S.S. du Crocq (DGR) en dhr. J.J.M. van Eck (DGR). Daarnaast heeft tijdens het gehele traject aanvullend een interdepartementale begeleidingscommissie het onderzoek begeleid. Deze bestond uit: dhr. F. Jansma (SenterNovem; Taakveld bodem+), dhr. A.L. Vaandrager (Ministerie van LNV), dhr. A.C. van Wijk (Ministerie van EZ), dhr. C.A.M. Vlemminx (Ministerie van V&W) en dhr. M.P. Swede (Ministerie van Financiën). De opdracht is uitgevoerd door RIGO Research en Advies (hoofdaannemer) in samenwerking met het onderzoeksinstituut OTB Delft. OTB was verantwoordelijk voor de onderdelen 'Werkgelegenheid' en 'Openbaar vervoer' in dit onderzoeksrapport (deel I) en het onderdeel 'regionale bundeling' binnen het onderdeel bundeling van de verstedelijking (deel II).



2 Wonen

2.1 De realisatie van de woningbouwtaakstelling

Met de provincies en de zeven kaderwetgebieden¹ zijn convenanten afgesloten waarbij de afspraken over de woningbouwtaakstelling voor alle VINEXstadsgewesten zijn vastgelegd. De realisatie van deze woningbouwtaakstelling wordt hier gemeten aan de hand van de zogenaamde netto woningbouwproductie. Onder netto woningbouwproductie verstaan we de nieuwbouw en de overige toevoegingen² minus de onttrokken woningen.

In de gehele VINEXperiode zijn in Nederland 680.392 woningen netto aan de woningvoorraad toegevoegd. Bij het opstellen van de VINEXconvenanten is uitgegaan van een totale productie van 650.400 woningen (voor de VINEXstadsgewesten 460.400 en voor het gebied daarbuiten een inspanningsverplichting van 190.000 woningen). Voor Nederland als totaal is de VINEXperiode met betrekking tot de totale opgave succesvol te noemen. Er zijn zelfs 5% meer woningen gebouwd dan waar men aan het begin van de periode van uitging.

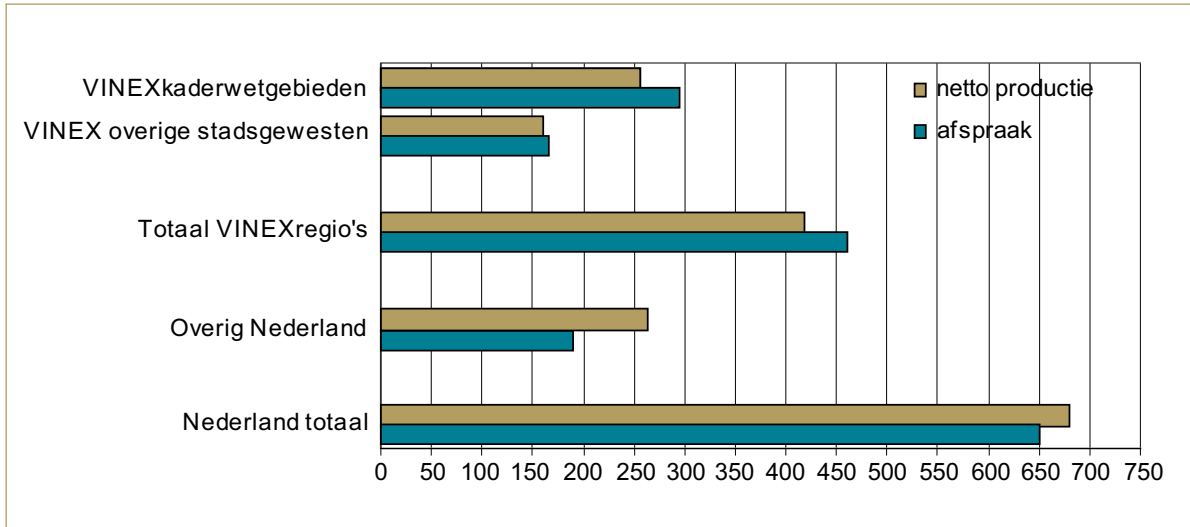
Van de totale taakstelling van 460.400 woningen voor de VINEXstadsgewesten zijn er 417.600 gerealiseerd (zie ook figuur 2.1). De realisatie bedraagt 91% van de opgave. De VINEXstadsgewesten bestaan uit de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten. Voor de kaderwetgebieden is de taakstelling in netto woningbouwproductie maar voor 87% gerealiseerd terwijl de overige stadsgewesten samen, op ongeveer 4.500 woningen na, aan de taakstelling hebben voldaan (97% realisatie).

¹ Voor de indeling van de VINEXstadsgewesten zie ook tabel 2.1.

² Overige toevoegingen zijn woningen die zijn toegevoegd aan de woningvoorraad door woonruimtesplitsing, bestemmingswijziging of een andere reden.



Figuur 2.1 De netto woningproductie en de afspraken* in de VINEX-periode (x 1.000)



* Voor overig Nederland (de gebieden buiten de stadsgewesten) gold een inspanningsverplichting van 190.000 woningen.

Bron: CBS statline (maart 2006)

Voor zes van de zeven kaderwetgebieden geldt dat de netto productie lager dan de taakstelling lag. Grote uitzondering is Haaglanden. Hier is nagenoeg evenveel gerealiseerd als is opgenomen in de taakstelling. Dit wil overigens niet zeggen dat de overige kaderwetgebieden formeel bij de afrekening niet aan de taakstelling voldaan hebben (zie kader).

De kaderwetgebieden worden in afwijking van de overige stadsgewesten afgerekend op bruto aantallen. Dus het totaal van de nieuwbouw en de overige toevoegingen zonder aftrek van sloop. Gelet op de bruto aantallen ligt voor alle kaderwetgebieden tezamen de productie 10% boven de afspraken. Alleen het Knooppunt Arnhem Nijmegen met 94% heeft de afspraak gerekend in bruto aantallen niet gehaald (zie ook tabel 2.1).

Van de overige negentien stadsgewesten buiten de kaderwetgebieden zijn er tien die de taakstelling hebben gehaald en negen waar minder geproduceerd is dan afgesproken (zie tabel 2.1). Stadsgewesten waar de realisatie lager lag dan 90% van de taakstelling zijn: Groningen, Drechtsteden, Breda, Den Bosch, Heerlen en Sittard-Geleen.



Tabel 2.1 De realisatie van de taakstelling in de VINEXperiode 1995-2005

	Taak- stelling	Nieuwbouw	Toevoeging anderszins	Ontrekking	Netto productie	Realisatie [Netto]	Tekort	Bruto productie**	Realisatie [Bruto]	Tekort
VINEXkaderwetgebieden										
Reg. Orgaan Amsterdam	100.100	93.174	11.637	16.565	88.246	88%	-11.854	104.811	105%	4.711
Stadsregio Rotterdam	53.000	60.787	4.162	27.008	37.941	72%	-15.059	64.949	123%	11.949
Haaglanden	42.500	50.646	3.164	10.802	43.008	101%	508	53.810	127%	11.310
Bestuursregio Utrecht	31.600	30.061	1.492	3.376	28.177	89%	-3.423	31.553	100%	-47
KAN	24.100	21.406	1.341	3.323	19.424	81%	-4.676	22.747	94%	-1.353
Twente	15.500	17.224	304	3.408	14.120	91%	-1.380	17.528	113%	2.028
Stadsregio Eindhoven	28.400	28.649	2.136	4.790	25.995	92%	-2.405	30.785	108%	2.385
Totaal kaderwetgebieden	295.200	301.947	24.236	69.272	256.911	87%	-38.289	326.183	110%	30.983
Overige VINEXstadsgewesten										
Groningen	5.000	7.770	952	4.771	3.951	79%	-1.049	8.722	174%	3.722
Leeuwarden	5.400	6.863	508	1.576	5.795	107%	395	7.371	137%	1.971
Emmen	3.000	5.646	82	1.675	4.053	135%	1.053	5.728	191%	2.728
Zwolle	8.100	8.246	684	779	8.151	101%	51	8.930	110%	830
Stedendriehoek	14.000	17.028	995	3.037	14.986	107%	986	18.023	129%	4.023
Amersfoort	13.200	15.604	732	1.389	14.947	113%	1.747	16.336	124%	3.136
Alkmaar	13.400	13.535	654	1.342	12.847	96%	-553	14.189	106%	789
Haarlem	6.800	11.050	1.611	2.854	9.807	144%	3.007	12.661	186%	5.861
Hilversum	4.500	6.115	497	996	5.616	125%	1.116	6.612	147%	2.112
Leiden-Bollenstreek	12.600	14.041	1.013	1.652	13.402	106%	802	15.054	119%	2.454
Drechtsteden	13.700	12.579	355	2.821	10.113	74%	-3.587	12.934	94%	-766
Vlisburg	2.900	3.853	586	1.392	3.047	105%	147	4.439	153%	1.539
Breda	16.400	15.137	391	1.288	14.240	87%	-2.160	15.528	95%	-872
Tilburg	14.700	14.182	395	1.305	13.272	90%	-1.428	14.577	99%	-123
Den Bosch	12.000	10.050	431	1.192	9.289	77%	-2.711	10.481	87%	-1.519
Heerlen	7.200	7.279	222	2.174	5.327	74%	-1.873	7.501	104%	301
Sittard-Geleen	3.800	3.269	234	259	3.244	85%	-556	3.503	92%	-297
Venlo	3.700	4.203	358	1.218	3.343	90%	-357	4.561	123%	861
Maastricht	4.800	4.802	1.258	764	5.296	110%	496	6.060	126%	1.260
Totaal ov. stadsgewesten	165.200	181.252	11.958	32.484	160.726	97%	-4.474	193.210	117%	28.010
Totaal VINEXregio's	460.400	483.199	36.194	101.756	417.637	91%	-42.763	519.393	113%	58.993
Overig Nederland	190.000	296.282	12.470	45.997	262.755	138%	72.755	262.755	139%	75.041
Nederland totaal	650.400	779.481	48.664	147.753	680.392	105%	29.992	784.434	121%	134.034

* Voor overig Nederland (de gebieden buiten de stadsgewesten) gold een inspanningsverplichting van 190.000 woningen.

** Bij de afrekening gelden voor de kaderwetgebieden de bruto aantallen (zie ook kader 1).

Bron: CBS statline (maart 2006)

2.2 Verstedelijking

Het VINEXbeleid was voor een groot deel gericht op bundeling van de verstedelijking. Om dit voor de woningbouw te bereiken zijn in de convenanten afspraken gemaakt over:

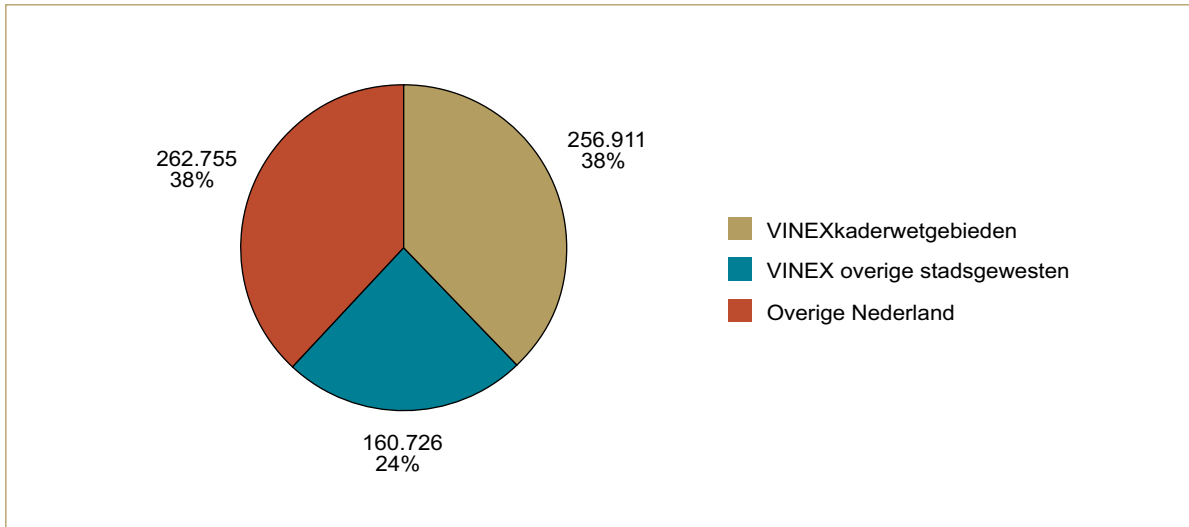
- De aantallen te bouwen woningen binnen de VINEXregio's en daarbuiten.
- Het aandeel van de productie binnen bestaand stedelijk gebied (BSG1971).

Productie binnen de stadsgewesten

Van de totale netto productie in de VINEXperiode heeft zo'n 61% plaatsgevonden binnen de VINEXstadsgewesten (zie figuur 2.2). In de VINEXconvenanten is ervan uitgegaan dat 71% van de netto woningproductie binnen de VINEXregio's zou plaatsvinden. Dit aandeel is met 61,4% dus niet geheel gehaald. Dat dit aandeel lager is wordt zowel veroorzaakt door een lagere productie binnen de VINEXregio's als een hogere productie buiten de stadsgewesten dan voorzien. Deze 'scheefgroei' is vooral aan het begin van de VINEXperiode ontstaan (zie ook paragraaf 2.3).



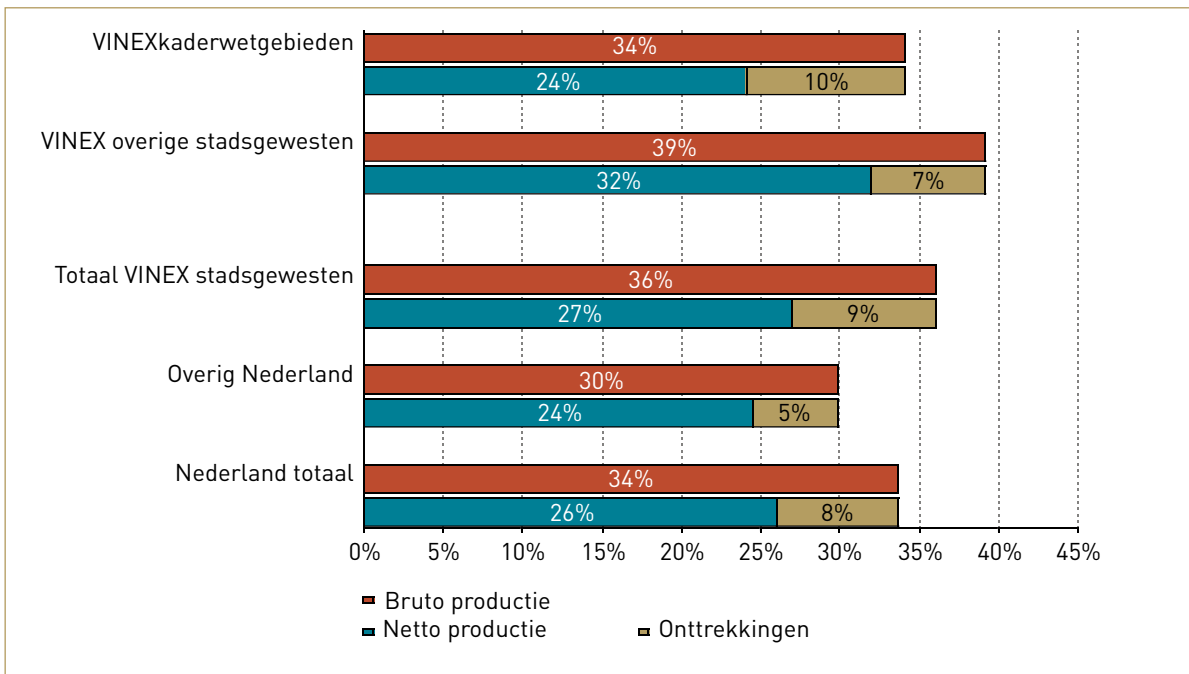
Figuur 2.2 Verdeling van de netto woningproductie naar VINEXstadsgewesten en overig Nederland (1995-2004)



Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

In de VINEXconvenanten is ervan uitgegaan dat eenderde (33%) van de netto woningproductie binnen het bestaand stedelijk gebied (van 1971) zal plaatsvinden.

Figuur 2.3 Aandeel van woningproductie binnen bestaand stedelijk gebied 1971



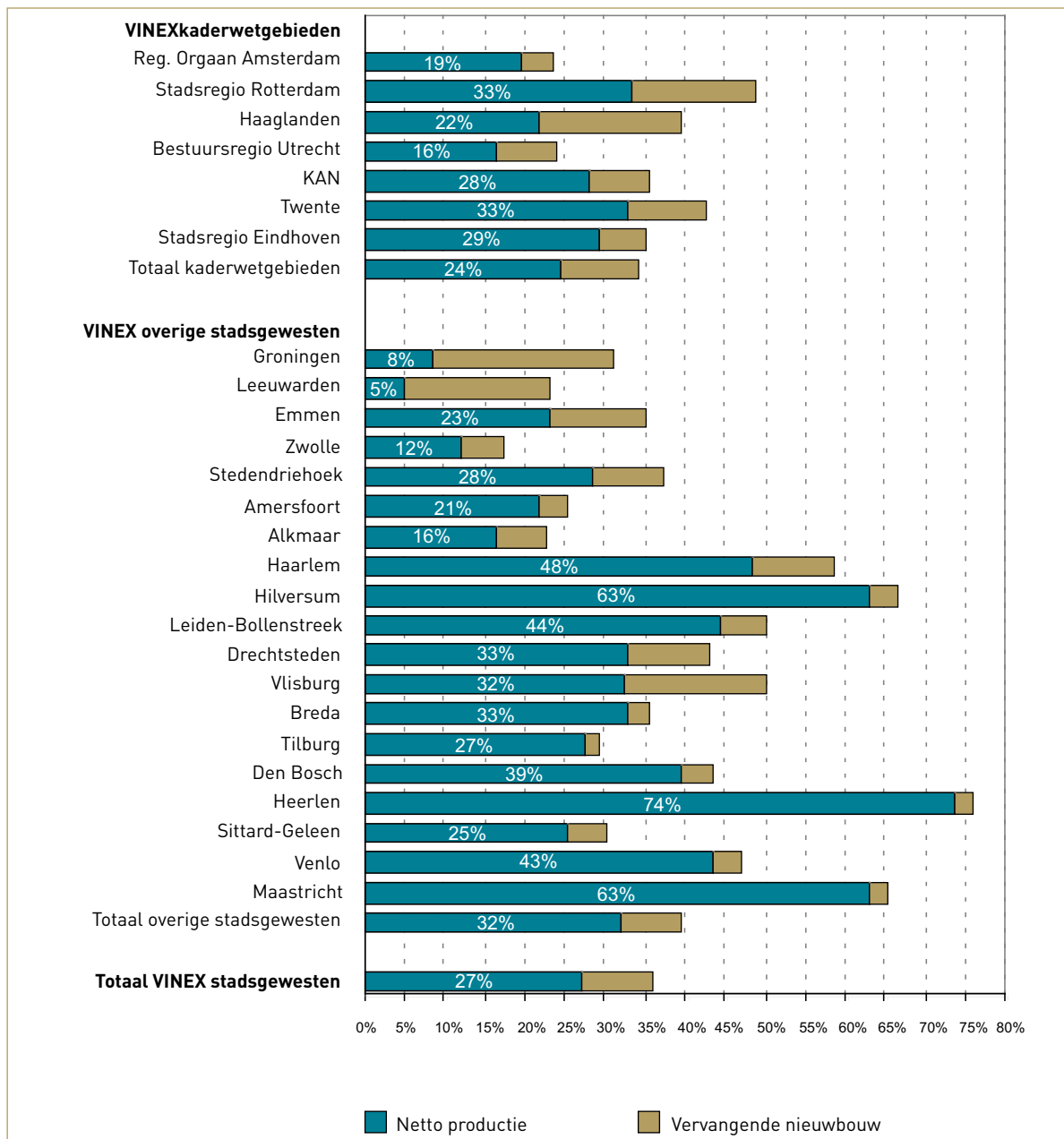
Bron: Woningmutatiebestand CBS en BSG indeling RIGO



In de VINEXstadsregio's heeft 36% van alle nieuwbouw (de bruto productie) binnen het bestaand stedelijk gebied plaatsgevonden (BSG1971). Er zijn in die periode echter ook woningen gesloopt waardoor per saldo de netto productie neerkomt op 27%. De doelstelling van 33% is hiermee niet gehaald. Wel is te zien dat binnen de VINEXregio's in vergelijking met het gebied daarbuiten relatief meer is gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied.

In de kaderwetgebieden is het aandeel BSG laag (24%)³, terwijl de overige stadsgewesten de BBGopgave met 32% gemiddeld nagenoeg gehaald hebben.

Figuur 2.4 Aandeel van netto woningproductie binnen bestaand stedelijk gebied 1971 en het aandeel vervangende nieuwbouw (dit samen is de bruto productie)



Bron: CBS woningmutatiebestand CBS en BSG indeling RIGO

³ In kaderwetgebied Haaglanden was de afspraak 21% BBG, 9.000 woningen van de 42.500; zie: VINEXuitvoeringsconvenant voor het stadsgewest Haaglanden, 29 juni 1995, bijlage 1. Met een realisatie van 22% BBG is Haaglanden deze afspraak ook geheel nagekomen.

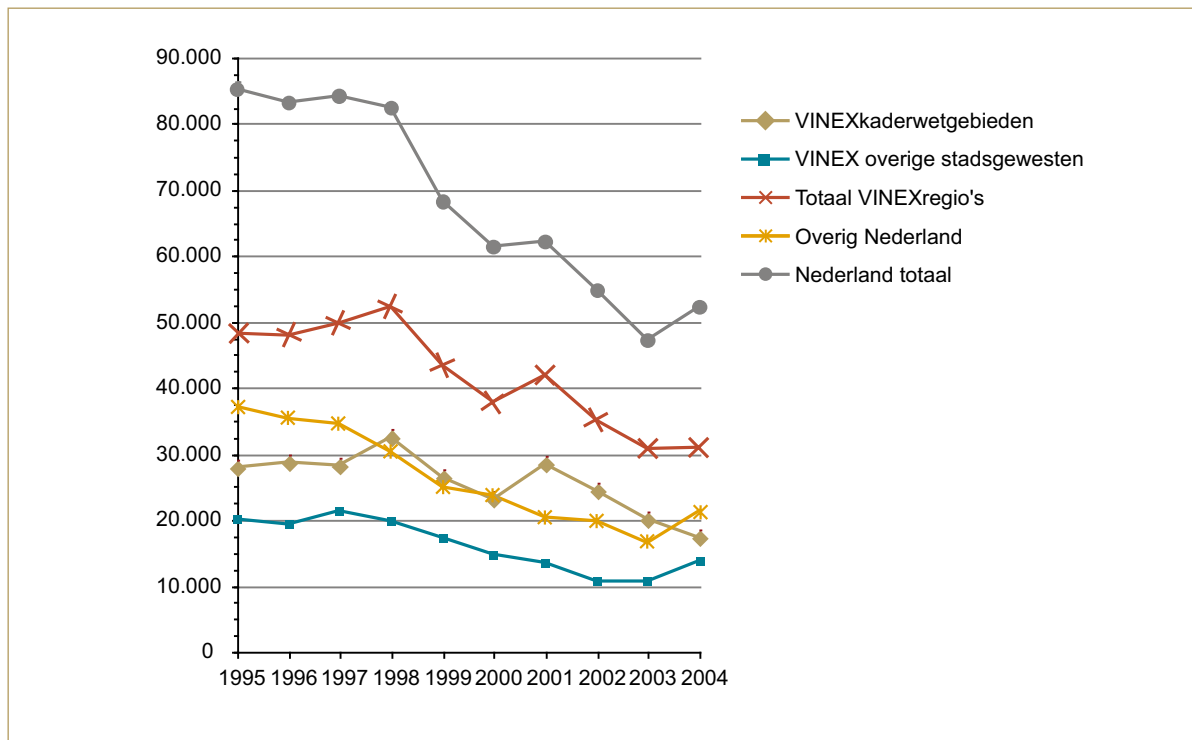


De verschillen tussen de afzonderlijke regio's zijn groot wanneer het gaat om de binnenstedelijke productie. Van de 27 VINEXstadsregio's zijn er 12 waar eenderde of meer van de netto productie binnen BSG71 heeft plaatsgevonden. Hier is de doelstelling dus gehaald. In de overige regio's is relatief minder netto toegevoegd binnen BSG, waarbij Groningen en Leeuwarden het laagste scoren. In beide regio's is echter relatief veel gesloopt. De nieuwbouw heeft dit niet kunnen compenseren. Andere regio's waar relatief weinig binnenstedelijke netto productie heeft plaatsgevonden zijn ROA, BRU, Zwolle, en Alkmaar (minder dan 20%).

2.3 Voortgang van de productie in de VINEXperiode

In de VINEXconvenanten is afgesproken dat in de eerste vijf jaar tweederde van de taakstelling gehaald diende te worden (66%) om zo het toen geldende woningtekort terug te brengen. De woningproductie lag in de eerste helft van de VINEXperiode (tot het jaar 2000) hoger dan in de tweede periode van 2000 tot 2005. Met name in de eerste drie jaar tot en met 1998 werd er jaarlijks meer geproduceerd dan de jaren daarna. Dit gegeven geldt niet alleen specifiek voor de VINEXstadsregio's. Ook in de rest van het land lag de productie gemiddeld in de eerste jaren hoger.

Figuur 2.5 Netto woningproductie naar jaar



Wanneer we kijken naar de productie als aandeel van de taakstelling is te zien dat deze voor alle VINEXstadsregio's samen aan het einde van de eerste helft van de VINEXperiode 52% bedroeg (zie figuur 2.6). Men lag toen dus gemiddeld gezien redelijk op schema. Dit gold vooral voor de regio's buiten de kaderwetgebieden. Men had daar gemiddeld reeds 60% van de taakstelling in 2000 gehaald.

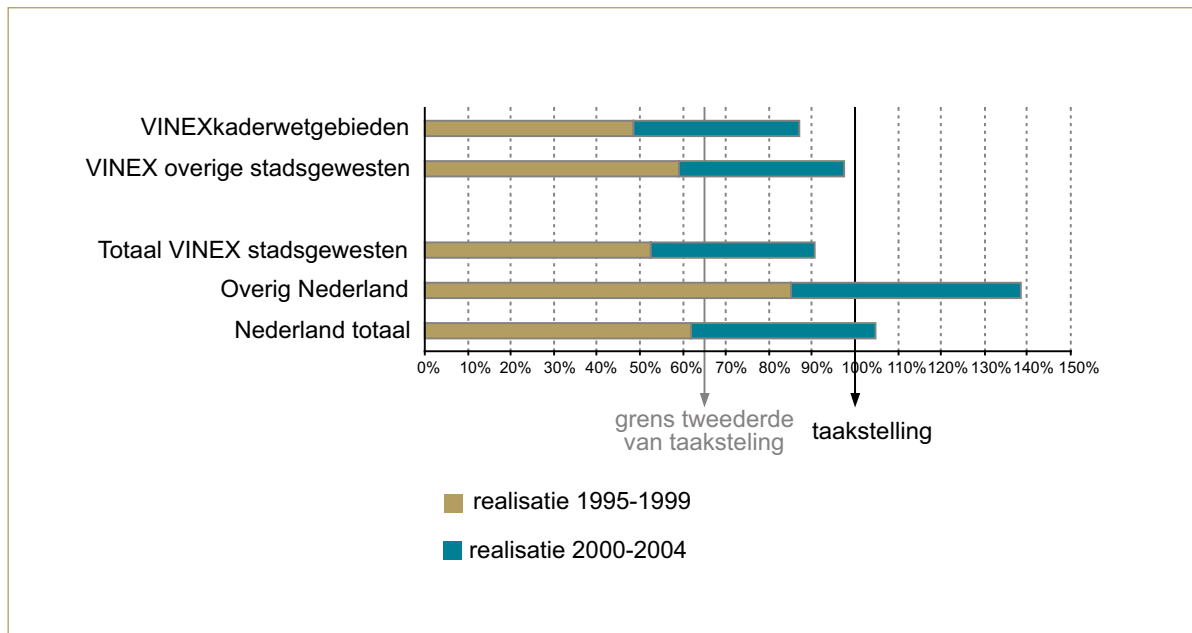
Buiten de VINEXstadsregio's was in het jaar 2000 al 85% van de inspanningsverplichting van de 190.000 woningen gehaald. Er was in de eerste vijf jaar dus al sprake van een relatief hogere



productie buiten de VINEXstadsregio's dan voorzien.

Het meer produceren in de eerste helft van de VINEXperiode was ook de inzet van VINEX. In de VINEXconvenanten is afgesproken dat in de eerste vijf jaar tweederde van de taakstelling gehaald diende te worden (66%) om zo het woningtekort terug te brengen. Het moge duidelijk zijn dat dit met 52% gemiddeld voor de regio's niet gehaald is, al geldt dit niet voor alle regio's.

Figuur 2.6 De netto woningproductie als aandeel van de taakstelling per tijdsvak

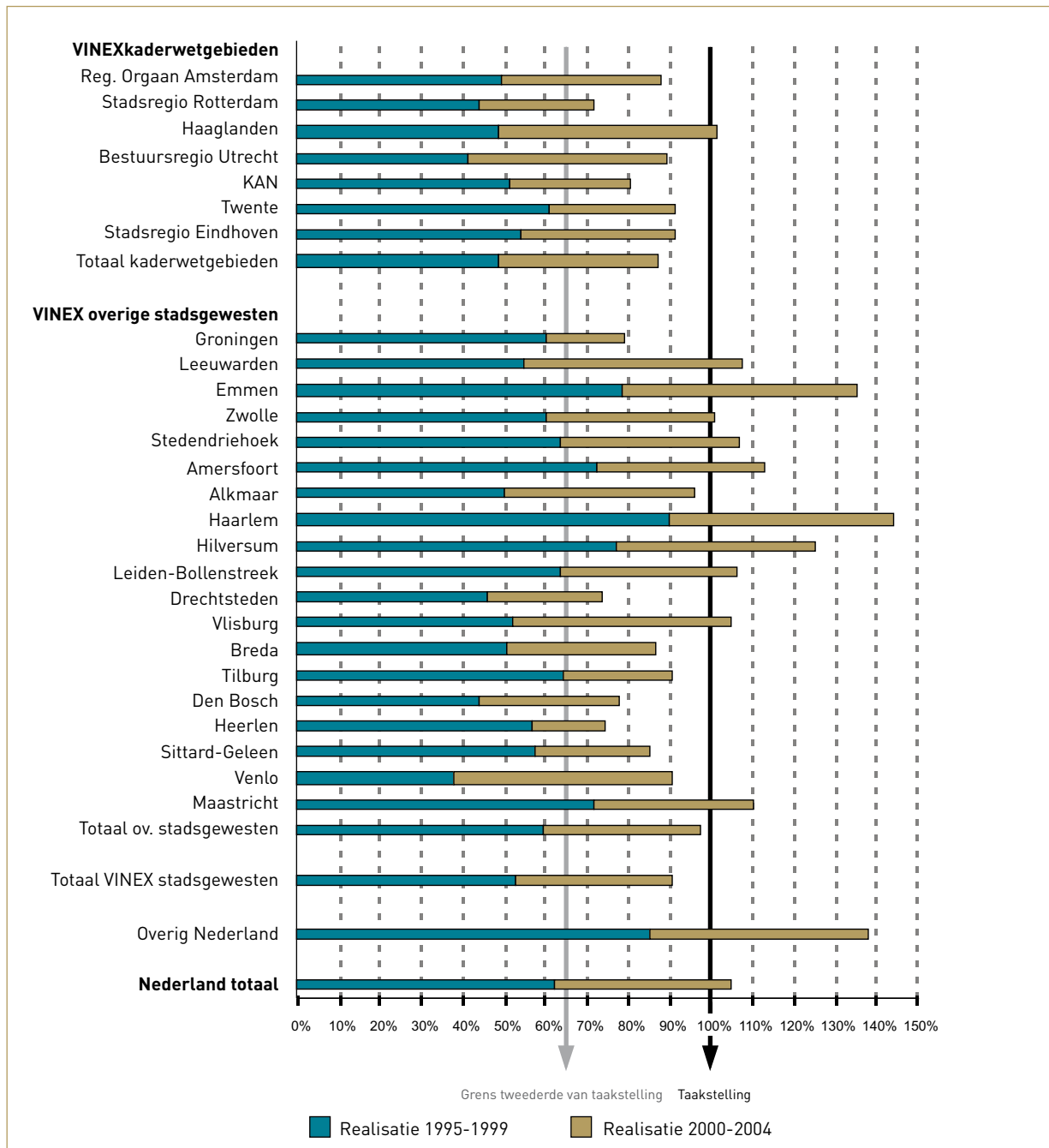


Van de 27 VINEXstadregio's waren er in 2000 vijf welke duidelijk nog niet op de helft van hun taakstelling zaten (zie figuur 2.7). Dit waren stadsregio Rotterdam, Bestuursregio Utrecht, de Drechtsteden, stadsregio Den Bosch en Venlo. In de tweede helft van de VINEXperiode wordt er in nagenoeg geen enkele regio méér gebouwd dan de periode daarvoor. In het algemeen juist minder. Ook de regio's waar in de eerste periode weinig was geproduceerd is geen sprake van een duidelijke inhaalslag in de tweede helft. Alleen de kaderwetgebieden BRU en Haaglanden produceren in de tweede helft iets meer dan in de eerste helft van de periode. De regio's waar uiteindelijk juist meer dan de taakstelling is gebouwd, hadden in de eerste helft al meer dan 50% van de taakstelling gehaald.

Wanneer we kijken naar de afspraak zoals vastgelegd in de VINEXconvenanten dat tweederde van de taakstelling in de eerste helft gehaald diende te worden is te zien dat er slechts een aantal regio's is waar aan deze eis is voldaan. Dit zijn de regio's Emmen, Amersfoort, Stedendriehoek, Haarlem, Hilversum en Maastricht. De regio's Tilburg en Leiden-Bollenstreek waren in 2000 bijna op tweederde van de opgave. Het streven tweederde van de taakstelling te halen in de eerste helft van de VINEXperiode was gebaseerd op het terugdringen van het woningtekort. Bij de meting van dit woningtekort in 2000 bleek dat deze minder groot was dan voorspeld. Hierdoor werd het belang van het al of niet halen van de tweederde-opgave ook minder groot.



Figuur 2.7 De netto woningproductie als aandeel van de taakstelling per tijdsvak



2.4 Knelpunten bij de voortgang

De voortgang van de woningproductie is jaarlijks gemonitord. Hierbij zijn de regionale contactpersonen geïnterviewd met betrekking tot de knelpunten die spelen bij de voortgang. Om een indruk te krijgen van de belangrijkste knelpunten voor de gehele periode zijn voor deze rapportage de verschillende monitors bestudeerd. Er kan een onderscheid gemaakt worden in juridische, financiële en organisatorische knelpunten. In tabel 2.2 is een samenvatting van de genoemde knelpunten weergegeven. Het gaat hier om het algemene beeld. Uiteraard zijn ook specifieke knelpunten die op enkele woningbouwlocaties zijn voorgevallen buiten beschouwing gelaten.



Tabel 2.2 Samenvatting knelpunten zoals genoemd door de regio's

Knelpunt	Fase ⁴	Omschrijving	Regio ⁵
Juridisch			
Wettelijke procedures voor bestemmingsplannen (planvorming)	Start, tijdens	Langdurig, soms vertraging planvorming (soms ook i.v.m. gemeentelijke herindeling)	Alle
Bezwaarprocedures	Midden	In de monitor van 2003 zijn van de 18 gebieden 16 met vertraging. 7 geven daarbij als (1 van de) knelpunt lange beroeps- en bezwaarprocedures.	Alle
Financieel			
Stagnerende woningmarkt	Vanaf 2001	Door de stagnerende woningmarkt zijn minder middelen beschikbaar, doordat de vraag verschuift van dure koop naar middeldure koop en van koop naar (dure) huur.	Alle
Organisatorisch			
Aanloopproblemen	Begin	Verwerven gronden kost tijd, planvorming is traag, ingewikkelde procedures en contractvorming	grote uitleglocaties kaderwetgebieden
Besluitvormingsprocessen	Midden	Complexe processen, tijdrovende procedures en te weinig personele capaciteit bij gemeenten	
Stagnerende economie/ woningmarkt	Vanaf 2001	Door de verschuiving van de consumentenvraag moeten programma's worden herzien en plannen worden aangepast. Deze verschuiving verloopt moeizaam. In de monitor van 2003 wordt dit op 9 locaties als knelpunt genoemd.	Alle
Plancapaciteit weinig flexibel en te laag	2004 ⁶	Een lang ontwikkelingsproces met een hoog risico van planuitval vraagt om flexibele programmering en ruime beschikbaarheid plancapaciteit. Deze extra plancapaciteit was onvoldoende aanwezig.	Alle
Beperkte bouwcapaciteit ⁴	1999-2000	Te weinig personele capaciteit voor woningbouw beschikbaar bij marktpartijen	Alle

⁴ Startfase = 1995-1998, Middenfase = 1999-2003, Eindfase = 2004, Tijdens alle fasen= 1995-2004.

⁵ Indien er enkele provincies, stadsgewesten of kaderwetgebieden worden genoemd, sluit dit niet uit dat dit knelpunt ook elders heeft gespeeld. De genoemde bestuursorganen kwamen naar voren uit een inventarisatie van eerdere voortgangsrapportages.

⁶ Dit werd voor het eerst aangehaald in de monitor van 2004. Hierin wordt het vermoeden gewekt dat het wellicht al langer een knelpunt was.



Knelpunten in de tijd

In het VINEXjaar 1996 worden nog geen structurele knelpunten genoemd. Bij een aantal plannen komen geluiden over vondsten in de bodem (verontreiniging en archeologische vondsten) en er is deels sprake van niet doorgaan van de locatie Stadsblokken/Meinderswijk (KAN) en vertraging bij de bestemmingsplanprocedures (bijvoorbeeld van Eschmark; Twente). In het daaropvolgende jaar (1997) wordt gemeld dat de kaderwetgebieden een vertraging hebben opgelopen van ongeveer 1 jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door tragere ontwikkelingen van grotere uitleglocaties. De overige stadsgewesten lopen gemiddeld op schema en de gebieden buiten de stadsgewesten lopen 1 jaar voor.

In 1999 is sprake van een woningproductieachterstand in alle kaderwetgebieden en in de provincie Limburg. De belangrijkste knelpunten zijn grondverwerving, bezwarenprocedures, milieueffectrapportages, besluitvorming over infrastructuur, bestuurlijke samenwerking en tijdrovende contractonderhandelingen. Deze knelpunten spelen nog steeds in 2002 (ook op andere locaties). In die periode komen daar knelpunten bij die samenhangen met de omgeslagen economie. De consumentenvraag verschuift van dure naar minder dure koopwoningen en van koop naar huur. Hierdoor moeten plannen worden herontwikkeld. Dit is een tijdrovend proces.

Aan het einde van de VINEXperiode wordt vastgesteld dat er weinig extra plancapaciteit was binnen de stadsgewesten waar vertragingen waren opgelopen. Met name bij aanvang van de VINEX was er wel capaciteit op locaties buiten de stadsgewesten, maar ook op al in ontwikkeling zijnde locaties van voor 1995 (doorlooplocaties). Hierdoor kon veel gebouwd worden op deze locaties in de eerste periode van VINEX, zo blijkt uit interviews. Vermoedelijk was het afwezig zijn van overcapaciteit pas een knelpunt voor de voortgang toen de nieuwere VINEXlocaties vertraging gingen oplopen.

Aan het eind van de VINEXperiode lijken de meeste structurele knelpunten op de VINEXlocaties opgelost. Op enkele plaatsen zijn locaties afgefallen of nog onderwerp van discussie. Het nu nog resterende knelpunt wordt met name gevormd door de omgeslagen consumentenvraag, waardoor nog steeds plannen worden herontwikkeld.

Invloed overige beleidsvelden

Een ander mogelijk knelpunt bij de voortgang was de integrale benadering van wonen met werklocaties, verkeer en vervoer, bodemsanering, verplaatsing glastuinbouw en groene verbindingen. In de volgende hoofdstukken wordt verder op deze thema's ingegaan. Met betrekking tot de voortgang van de woningbouw is te concluderen dat de integrale aanpak van deze beleidsvelden geen directe gevolgen heeft gehad voor de voortgang van de woningproductie. Wel is de aanleg van infrastructuur (openbaar vervoer) en groene verbindingen vertraagd, waardoor bijvoorbeeld inwoners enige tijd verstoken bleven van goede openbaarvervoersverbindingen of de gewenste kwaliteit (HOV) niet bereikt is. De bodemsanering heeft maar sporadisch negatieve invloed gehad op de voortgang van de woningproductie.

Planproces en markt

De belangrijkste knelpunten en daarmee de oorzaak van vertraging zijn voor een groot deel gerelateerd aan het planvormingsproces waarbij juridische (planvorming, bezwaarprocedures) en organisatorische problemen een rol spelen (bestuurlijke samenwerking, afstemming marktpartijen). Al komen deze knelpunten veel voor, lijkt er geen sprake van een structureel landelijk probleem. De ene regio ondervindt minder last van dergelijke knelpunten dan de andere. Het gaat vooral om de grotere uitleglocaties en dan met name binnen de kaderwetgebieden.

De inzet van de zogenaamde aanjaagteams had ook als doel juist bij die locaties waar dit type knelpunten bestond een helpende hand te bieden. Het ging dan om het versnellen van juridisch-planningologische procedures en de bestuurlijke samenwerking tussen verschillende partijen. Niet bij alle



regio's was dit noodzakelijk.

De omslag in de woningmarkt waardoor plannen herzien moesten worden en waardoor nieuwe afspraken gemaakt dienden te worden met verschillende partijen is een ander type knelpunt wanneer het gaat om de oorzaak. Deze omslag van de markt was bij de start van de planvorming nog niet voorzien.

2.5 Conclusie

Wanneer we de netto productie in geheel Nederland vergelijken met de taakstelling is te zien dat deze gehaald is. Er zijn in de 10-jarige VINEXperiode meer woningen toegevoegd dan waar aan het begin van de periode van uitgegaan werd (+5%). Dit geldt echter voor Nederland als geheel. Wanneer we kijken naar de afzonderlijke doelstellingen voor de VINEXregio's komen we op een ander beeld. Er is minder gebouwd binnen de VINEXregio's en meer daar buiten dan voorzien en er is minder binnenstedelijk gebouwd dan voorzien. Er is kortom minder gebundeld dan afgesproken. Er zijn wel verschillen per regio. De VINEXregio's bestaan uit 7 kaderwetgebieden en 19 stadsregio's. De ene VINEXregio heeft de doelstellingen gehaald, of zelfs meer dan dat, terwijl de andere nog niet op 80% van de taakstelling kwam. Van de kaderwetgebieden heeft alleen Haaglanden de doelstelling gehaald. Bij de 19 overige stadsgewesten zijn het Leeuwarden, Emmen, Zwolle, de Stedendriehoek, Amersfoort, Haarlem, Hilversum, Leiden-Bollenstreek, Vlissingen-Middelburg en Maastricht waar de taakstelling is gehaald.

Ook de binnenstedelijke productie loopt sterk uiteen. Van de kaderwetgebieden zijn het de stadsregio Rotterdam, Twente de doelstelling van eenderde netto productie binnenstedelijk gehaald is. Kaderwetgebied Eindhoven heeft de doelstelling bijna gehaald. Van de 19 stadsgewesten is er gemiddeld weliswaar aan de binnenstedelijke taakstelling voldaan. Zeker niet alle regio's hebben de doelstelling gehaald. De stadsgewesten Utrecht, Groningen en Leeuwarden, Zwolle, en Alkmaar haalden zelfs minder dan 20% netto productie binnen bestaand stedelijk gebied.

In de eerste helft van de VINEXperiode werd relatief meer gebouwd dan in de tweede helft. Met name de eerste 3 jaar werd er relatief meer gebouwd dan de jaren daarna. Het is ook in die eerste periode dat buiten de stadsgewesten de productie hoger lag dan voorzien. Een belangrijke verklaring is dat er in de eerste helft gebouwd werd op zogenaamde doorlooplocaties. Planvormingproblemen waren hier minder groot. Dit waren locaties die al in een vergevorderd stadium waren aan het begin van de VINEXperiode.

Zowel de knelpunten die een rol speelden bij de planvorming (zoals juridische procedures, complexe besluitvormingsprocessen) als een veranderende woningmarkt zorgden later voor vertragingen. Deze problemen waren echter niet in alle regio's even sterk aanwezig. De meeste problemen met betrekking tot de planvorming zijn inmiddels opgelost. Het aanpassen van plannen op de veranderingen op de woningmarkt speelt op een aantal locaties nog steeds. Uiteraard is de VINEXperiode nu afgelopen. Er wordt echter nog steeds op de (vertraagde) locaties gebouwd. In principe zijn dit de doorlooplocaties voor de periode 2005-2010.



3 Werklocaties

3.1 Inleiding

In de VINEXconvenanten heeft het rijk met de kaderwetgebieden afspraken gemaakt over de ontwikkeling van werklocaties. Ten tijde van het opstellen van deze convenanten was het ABC-locatiebeleid richtinggevend voor het rijk. Daarom zijn in de convenanten aan de te ontwikkelen werklocaties A-, B- en C-labels gehangen. Omdat na het verschijnen van de Nota Ruimte het locatiebeleid niet meer actueel is, maakt deze rapportage geen onderscheid meer tussen deze drie typen locaties, maar uitsluitend tussen bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Voor de analyse van de voortgang van de convenantafspraken wordt in deze rapportage de methode die STOGO in 2005 introduceerde voortgezet. Dit betekent dat de voortgang wordt gemeten in het areaal bouwrijp gemaakte bedrijventerreinen in de periode 1995-2004. Hiermee wordt de het resultaat van de beleidsinspanningen voor het behalen van de convenantafspraken beter weergegeven dan met de uitgifte van bedrijventerreinen, welke vooral een beeld geeft van de marktsituatie. Omdat deze redenatie ook opgaat voor kantorenlocaties wordt de methode ook daarop toegepast. De keuze voor het analyseren van bouwrijp gemaakte grond betekent tevens dat de voortgang niet op basis van de individuele projecten zal worden gemeten. Hiervoor zijn twee aanvullende redenen aan te voeren: (1) met het vervallen van het ABC-locatiebeleid is het onderscheid in A-, B- en C-locaties zoals dat in de convenanten wordt gemaakt niet meer relevant en (2) in de convenanten worden niet alle te ontwikkelen werklocaties met name genoemd maar alleen de locaties die ten tijde van het afsluiten van de convenanten bekend waren.⁷ Daarom is ook altijd een totale hoeveelheid hectare te realiseren bedrijventerreinen of kantooroppervlak vermeld. Omdat de meeste met name genoemde locaties daadwerkelijk zijn gerealiseerd⁸ lag het niet voor de hand de voortgang daarvan te onderzoeken.

Omdat de vraag naar werklocaties sterk afhankelijk is van de conjunctuur (zie volgende paragraaf) is het moeilijk daarover prognoses te maken. Het is daarom lastig harde afspraken over de realisatie van werklocaties te maken. In de convenanten wordt daarom gesproken over 'indicatieve volumes'. Bij bedrijventerreinen doet zich bij deze volumes een definitieprobleem voor. In de meeste convenanten is niet expliciet vermeld of het gaat om bruto of netto hectaren. Uitgegaan is van netto hectaren.

⁷ Bovendien zijn er verschillen tussen de diverse convenanten. In sommige convenanten worden verhoudingsgewijs meer te ontwikkelen werklocaties genoemd dan in andere. In sommige kaderwetgebieden werden ten tijde van de actualisering VINEX (1999) locaties aan de besluitenlijst van de convenanten toegevoegd.

⁸ Tot deze conclusie komt STOGO in de 'Voortgang verstedelijking VINEX 2004'.



3.2 De markt voor kantoren en bedrijventerreinen

Zowel de kantorenmarkt als de bedrijventerreinenmarkt kenmerkt zich door conjuncturele schommelingen. Groeit de economie snel dan stijgt de opname in de kantorenmarkt en neemt de uitgifte op bedrijventerreinen toe. Een groeivertraging resulteert in een daling van zowel opname en uitgifte. Hiermee onderscheidt de kantoren- en bedrijventerreinenmarkt zich van de woningmarkt, waar conjuncturele schommelingen verhoudingsgewijs meer in de prijs tot uiting komen dan in de transactievolumina.

In de afgelopen tien jaar hebben beide markten de conjuncturele cyclus vrijwel geheel doorlopen. In 1995 was de Nederlandse economie herstellende van een periode van laagconjunctuur. Rond de eeuwwisseling werd de conjuncturele top bereikt, waarna tot 2004 de economische groei daalde. In 2005 waren de eerste tekenen van een economisch herstel weer zichtbaar. Dit patroon is goed terug te vinden in de verhouding tussen aanbod en vraag op beide markten. Wanneer de economie sterk groeit wordt deze verhouding kleiner (nadert naar 1). Vermindert de groei dan wordt deze verhouding groter (zie figuur 3.1).

Het jaar 2004 was voor zowel de kantoren- als de bedrijventerreinenmarkt een slecht jaar. De opname en de uitgifte waren lager dan het jaar daarvoor. In 2005 tekent zich in beide markten een licht herstel af.

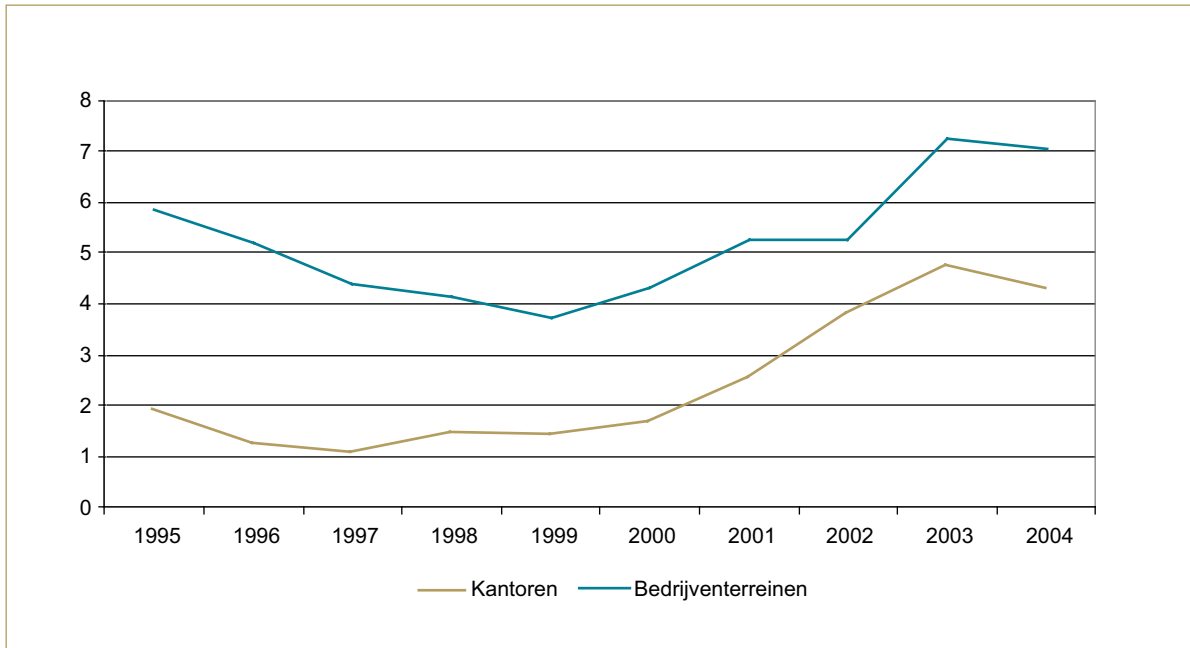
Voor beide markten geldt dat gedurende de periode 1995-2000 de markt sterk steeg en dat daarna een daling inzette. Vooral de uitgifte van bedrijventerreinen daalde aanzienlijk, van 1387 hectare in 1999 tot 547 hectare in 2003 om in 2004 weer te stijgen naar 656 hectare.⁹ In de kantorenmarkt was de terugval in de opname minder groot. In het jaar 2000 bereikte de opname het historisch niveau van ruim 2,1 mln m², om vervolgens terug te vallen tot 1,2 mln m² in 2003. Wat de situatie op deze markt tevens kenmerkt is het aanbod van kantoorruimte, dat liep in dezelfde periode op van bijna 2,4 mln m² tot 5,3 mln m². Eind 2004 was dit verder opgelopen tot ruim 5,7 mln m². Overigens dient te worden opgemerkt dat dit niet uitsluitend nieuwbouw betreft.¹⁰

⁹ Exclusief cijfers voor Noord-Holland.

¹⁰ Bij bedrijventerreinen kennen we geen vergelijkbaar cijfermateriaal. Het aanbod van bedrijventerreinen heeft betrekking op de bouwgrond. Daarnaast is er het aanbod van bedrijfsruimten. Eind 2004 bedroeg dit 8 mln m², terwijl dit in 2000 nog 3 mln m² was.



Figuur 3.1 Verhouding tussen aanbod en vraag op de markt voor kantoren en bedrijventerreinen 1995-2004¹¹



Bron: Vastgoedmarkt en IBIS-bestand

3.3 Voortgang kantoren

De voortgang in de realisatie van kantoren wordt op twee manieren gemeten. Allereerst wordt de bouwproductie van kantoren gemeten, hetgeen een goede maat is voor de kantorenmarkten in de kaderwetgebieden. Deze bouwproductie wordt gerealiseerd door vraag vanuit kantoorgebruikers en/of beleggers en ontwikkelaars. STOGO heeft in de voortgangsrapportage 2004 dezelfde analyse uitgevoerd. De tweede methode kijkt naar de hoeveelheid door overheden gecreëerde bouwmogelijkheden voor kantoren. Deze is gebaseerd op de door STOGO gehanteerde methode om de realisatie van bouwrijpe grond op bedrijventerreinen te meten en geeft een goede indicatie van het succes van de beleidsinspanningen om de convenantafspraken te realiseren.

Uit tabel 3.1 blijkt dat de voortgang bouwproductie in 2004 beperkt was. Uitzondering hierop waren het ROA, BRU en Haaglanden, waar de bouwproductie ten opzichte van de convenantafspraken redelijk op peil bleef. Dit is opmerkelijk gezien de slechte toestand waarin de markt zich in dat jaar bevond. Kijkend naar de nieuwbouw in de totale periode dan blijkt dat in ROA en BRU, regio's met een relatief sterke kantorenmarkt, de VINEXafspraken in ruime mate zijn gehaald. In de overige vijf kaderwetgebieden bleef de nieuwbouwproductie van kantoren achter. Dit geldt vooral voor de kaderwetgebieden KAN en Twente.

¹¹ Verhouding aanbod-vraag: Aanbod begin van jaar gedeeld door opname (kantoren)/uitgifte (bedrijventerreinen) gedurende het jaar. Bij een verhouding van 1 is het aanbod aan het begin van het jaar even groot als de opname/uitgifte van dat jaar. Bij een waarde boven 1 is het aanbod aan het begin van het jaar groter dan opname/uitgifte in dat jaar.



Tabel 3.1 Gerealiseerde nieuwbouw van kantoren in de periode 1995-2004 in m² bvo en % van de afspraken in de VINEX-convenanten

	convenant	Gerealiseerd t/m 2003 (STOGO)	Gerealiseerd in 2004*	Gerealiseerd t/m 2004	Gerealiseerd in 2004	Gerealiseerd t/m 2004
ROA	2.500.000	2.800.000	324.478	3.124.478	13%	125%
SRR	1.000.000	767.510	29.650	797.160	3%	80%
Haaglanden	1.700.000	1.265.000	148.000	1.413.000	9%	83%
BRU	950.000	975.000	71.400	1.046.400	8%	110%
KAN	494.000	300.000	30.500	330.500	6%	67%
SRE	490.000	410.000	0	410.000	0%	84%
Twente	635.000	310.000	0	310.000	0%	49%
Totaal	7.769.000	6.827.510	604.028	7.431.538	8%	96%

* Voor 2004 is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van regionale Vastgoedmonitoren. Wanneer deze niet voorhanden waren is uitgegaan van data uit IBIS.

Bronnen: STOGO (2005), Regionale Vastgoedmonitoren en IBIS.

Bouwmogelijkheden voor kantoren

De overgrote meerderheid van de kantoren wordt gebouwd in opdracht van bedrijven, projectontwikkelaars en beleggers. Het meten van de nieuwbouw geeft daarom maar een beperkt beeld van het al dan niet realiseren van de VINEXafspraken door overheden. Wat overheden wel doen is het realiseren van bouwmogelijkheden voor kantoren in de vorm van het aanbieden van bouwrijpe grond en het mogelijke maken van kantorenbouw in bestemmingsplannen. Dit wordt in het IBIS-bestand bijgehouden in m² bvo kantooroppervlak, via de variabele 'te realiseren oppervlakte binnen 5 jaar'¹². Het gaat daarbij om gebouwen in aanbouw en om bouwplannen die bij de gemeente de planprocedure doorlopen en door de gemeente beleidsmatig worden ondersteund.

De omvang van de bouwmogelijkheden is berekend door de gerealiseerde bouwproductie in de periode 1995-2004 (tabel 3.1) te sommeren met het verschil tussen de variabelen 'te realiseren oppervlakte binnen 5 jaar in eind 2004' en 'te realiseren oppervlakte binnen 5 jaar in 1995'¹³.

Tabel 3.2 Gerealiseerde bouwmogelijkheden voor kantoren in de periode 1995-2004 in m² bvo en in % van de afspraken in de VINEXconvenanten

	Convenant	Gerealiseerd	Aandeel gerealiseerd
ROA	2.500.000	5.167.344	207%
SRR	1.000.000	913.430	91%
Haaglanden	1.700.000	1.583.715	93%
BRU	950.000	860.650	91%
KAN	494.000	247.069	50%
SRE	490.000	264.250	54%
Twente	635.000	92.397	15%
Totaal	7.769.000	9.128.855	118%

Bron: IBIS-databestand.

¹² Gegevens over bouwrijpe grond voor kantoren zijn niet voorhanden, maar ook minder relevant omdat de hoeveelheid grond niet veel zegt over het kantooroppervlak dat daar kan worden gerealiseerd (denk aan hoogbouw versus laagbouw). Om deze laatste reden worden de bouwmogelijkheden altijd in m² vloeroppervlak weergegeven.

¹³ Een rekenvoorbeeld. Begin 1995 was het te realiseren oppervlak kantoren in regio x 500.000 m². Eind 2005 was dit geslonken tot 250.000 m². In de gehele periode 1995-2004 is in regio x 1.000.000 m² kantoorruimte gebouwd. De gerealiseerde bouwmogelijkheid voor kantoren is dan 1.000.000 + (250.000 - 500.000) = 750.000 m².



Wanneer we de VINEXafspraken op basis van de gerealiseerde bouwmogelijkheden analyseren (tabel 3.2) dan scoren de kaderwetgebieden ten opzichte van elkaar ongeveer hetzelfde als bij de gerealiseerde nieuwbouw (tabel 3.1). Echter, absoluut gezien zijn er aanzienlijke verschillen. In ROA is meer dan het dubbele aan bouwmogelijkheden gerealiseerd dan volgens de VINEX-convenanten nodig was. Ook in SRR, BRU en Haaglanden is redelijk aan de afspraken voldaan. Laag scoren KAN, SRE en vooral Twente. Deze lage score is vooral veroorzaakt door enerzijds het hoge ambitieniveau van de afspraken in de convenanten en anderzijds door de dalende opname op de kantorenmarkt na 2000. In reactie op de terughoudendheid van marktpartijen bij het ontwikkelen van nieuwbouw, hebben verschillende gemeenten en regio's hun nieuwbouwprogrammering neerwaarts bijgesteld. De kantorennota van de gemeente Enschede uit 2002 komt bijvoorbeeld tot de conclusie dat het aanbod tot 2010 de vraag ruim overstijgt. Er was geen aanleiding om nieuwe locaties in de planningsprocedure op te nemen. Ook in Haaglanden wordt de programmering van kantorenlocaties herzien en ook zelfs het Gemeentelijk Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam heeft recentelijk toegegeven dat de uitgifteplanning 'onrealistisch' is.¹⁴

De conclusie die STOGO in de voortgangsrapportage 2004 trok dat in ieder kaderwetgebied voldoende ruimtelijke capaciteit aanwezig is om de komende tien à vijftien jaar in de vraag te voorzien, blijft onverkort van kracht.

3.4 Voortgang bedrijventerreinen

De voortgang bij de bedrijventerreinen wordt op twee manieren gemeten. Ten eerste via de hoeveelheid bouwrijp gemaakte grond. Dit is de methode die STOGO in 2005 introduceerde en een goede manier is het resultaat van het succes van de beleidsinspanningen te meten. Ten tweede wordt gekeken naar de verandering in de arealen bouwgrond en terreinen in de harde planfase tussen 1995 en 2004.

Bouwrijp gemaakte grond

In tabel 3.3 is de voortgang bij de realisatie van bedrijventerreinen door de hoeveelheid bouwrijp gemaakte grond weergegeven¹⁵. Daaruit blijkt dat in de meeste kaderwetgebieden de afspraken niet zijn gehaald. Alleen in Twente wordt de afspraak ruim geëvenaard en steekt met kop en schouders boven de andere kaderwetgebieden uit. Het is niet duidelijk waarom Twente hoger scoort dan de overige gebieden.¹⁶ Verder valt de lage score van ROA op. Hoogstwaarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door data-problemen.¹⁷ SRE scoort 61%. De overige stadsgewesten (SRR, Haaglanden, BRU en KAN) hebben rond de 50% van hun afspraken weten te realiseren. De 53% score van het KAN is bijna geheel toe te schrijven aan het niet realiseren van een 300 hectare groot bedrijventerrein in Valburg. Na een negatieve uitspraak van de Raad van State in

¹⁴ Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, 2006, Ruimte winnen, p. 4.

¹⁵ De hoeveelheid bouwrijpe gemaakte grond wordt benaderd door de gerealiseerde uitgifte over de jaren 1995-2005 te sommeren met de toe- c.q. afname van de voorraad bouwrijpe grond (i.c. het verschil in de hoeveelheid bouwrijpe grond in 1995 en 2004). De hoeveelheden aanwezige bouwrijpe grond per kaderwetgebied in 1995 en 2005 staan weergegeven in figuur 3.2.

¹⁶ Een mogelijke oorzaak is verwarring tussen de regio Twente en het stadsgewest Twente. In tabel 3.3 is uitgegaan van het kaderwetgebied Twente. Wordt uitgegaan van het kleinere stadsgewest Twente (zoals STOGO dat in 2005 deed) dan komt het realisatie percentage voor de gehele periode op 76% uit, hetgeen nog altijd de hoogste score is.

¹⁷ Ook in de voortgangsrapportage 2004 van STOGO (Voortgang Verstedelijking Vinex 2004) scoorde ROA met 37% het laagste. Een mogelijke oorzaak is de slechte registratie in IBIS van de gegevens over bedrijventerreinen in de provincie Noord-Holland. Ook is het mogelijk dat in het convenant zeehaventerreinen zijn opgenomen. Deze zijn echter niet in de berekening t.b.v. tabel 3.3 meegenomen, terwijl uit IBIS blijkt dat tussen 1995 en 2005 in totaal 503 hectare zeehaventerrein is gerealiseerd. Omdat in het convenant zelf maar een zeer beperkt aantal te ontwikkelen terreinen wordt genoemd, is het ook niet duidelijk welke terreinen er zijn uitgevallen en waarom.



2002 werd de ontwikkeling van dit terrein stop gezet¹⁸.

Het niet halen van de convenantafspraken in zes van de zeven gebieden weerspiegelt hun hoge ambitieniveau. In deze gebieden lag de uitgifte van bedrijventerreinen tussen 1995-2004 onder het niveau van de VINEXafspraken. Het aanbod dat volgens de convenanten moest worden gerealiseerd lag dus hoger dan de daadwerkelijke vraag.

Tabel 3.3 Gerealiseerde bouwrijpe grond op bedrijventerreinen in de periode 1995-2004 in netto hectaren en in % van de afspraken in de VINEXconvenanten

		gerealiseerd	gerealiseerd	gerealiseerd	gerealiseerd
	convenant	t/m 2004	in 2004	in 2004	t/m 2004
ROA	1.350	517	*	*	38%
SRR	500	282	38	8%	56%
Haaglanden	340	166	42	12%	49%
BRU**	327	174	30	9%	53%
KAN	815	429	40	5%	53%
SRE	515	314	14	3%	61%
Twente	415	563	42	5%	136%
Totaal	4.262	2.445	205	5%	57%

* Onbekend.

** Dit is netto. In convenant staat 450 bruto.

Bron: IBIS-databestand.

Verandering in arealen bouwrijpe grond en grond in planfase

Een andere manier om deze beleidsinspanning te beoordelen is na te gaan in hoeverre de arealen bouwterreinen en terreinen in de (harde) planfase tussen 1995 en 2005 zijn veranderd. Vooral het areaal in de planfase is interessant omdat dit een maat is voor de hoeveelheid bedrijventerreinen die nog niet uitgeefbaar zijn, maar waarvan het planologisch min of meer vaststaat dat ze gerealiseerd zullen worden. Met andere woorden er is wel al een beleidsinspanning geleverd, maar dat heeft nog niet geresulteerd in concrete bouwgrond.

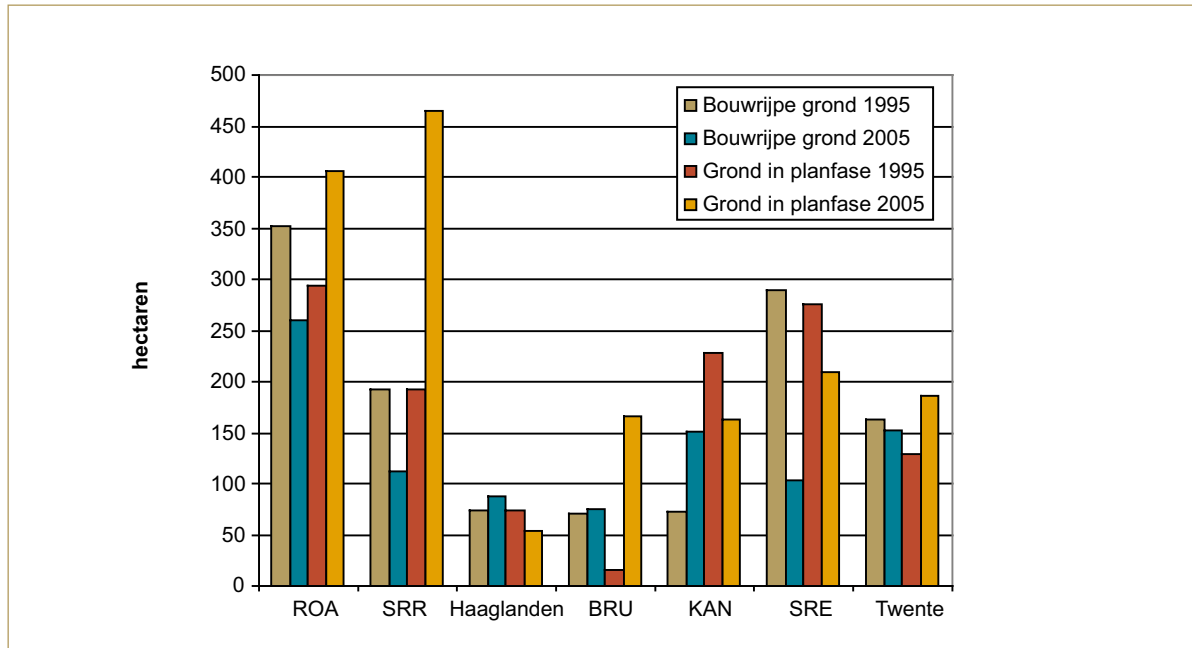
In figuur 3.2 is af te lezen wat de veranderingen in hoeveelheden bouwrijpe grond en de planvoorraad tussen 1995 en 2005 per kaderwetgebied waren. Voor alle zeven gebieden tezamen nam de hoeveelheid bouwgrond in deze periode af van 1153 hectare naar 867 hectare. In vier kaderwetgebieden (ROA, SRR, SRE en Twente) is sprake van een daling, waarbij vooral de absoluut en relatief grote daling in SRE opvalt. De hoeveelheid bouwrijpe grond is toegenomen in Haaglanden, BRU en KAN. In KAN is zelfs sprake van ruime verdubbeling.

Wanneer we kijken naar de planvoorraad dan is deze in de zeven gebieden tezamen toegenomen van 1153 hectare in 1995 naar 1598 hectare in 2005. In ROA, SRR, BRU en Twente was sprake van een toename in de planvoorraad. In absolute termen valt de toename in SRR op, echter relatief is de toename in BRU veel groter. Daar vertienvoudigde de planvoorraad. De planvoorraad nam af in Haaglanden, KAN en SRE.

¹⁸ Het gaat hier over het zogenaamde Multimodaal Transportcentrum (MTC). De Raad van State vernietigde het goedkeuringsbesluit voor een Regionaal Structuurplan van gedeputeerde staten van Gelderland o.a. omdat onvoldoende duidelijk was welke factoren tot de keuze van de omvang van het MTC hebben geleid.



Figuur 3.2 Hoeveelheid bouwrijpe grond en grond in planfase in 1995 en (aanvang) 2005 in de kaderwetgebieden



Bron: IBIS-databestand

Tussen de hoeveelheid bouwrijp gemaakte grond en de hoeveelheid grond in de planfase zit een zekere relatie. Wanneer er veel grond wordt uitgegeven neemt de hoeveelheid bouwrijpe grond af. Gemeenten zullen hierop reageren door nieuwe terreinen te plannen en/of de ontwikkeling van geplande terreinen te versnellen. Omdat de realisatie van bedrijventerreinen al gauw zo'n acht jaar in beslag neemt, zal de hoeveelheid bouwrijpe grond niet direct op een toename in de vraag kunnen reageren. Wel kan een vraagtoename leiden tot een groter areaal in de planvoorraad. De periode 1995 tot 2005 overziend heeft dit zich voorgedaan in ROA, SRR en Twente. Daar is de hoeveelheid bouwrijpe grond weliswaar afgenomen, maar de hoeveelheid plangrond juist toegenomen. In Haaglanden en KAN heeft zich het omgekeerde voorgedaan en nam de hoeveelheid bouwgrond toe, maar de hoeveelheid plangrond juist af. In BRU nam zowel de hoeveelheid bouwrijpe grond als de planvoorraad toe. Omdat in dit gebied de hoeveelheid bouwrijpe grond in verhouding tot de uitgifte al jaren lang laag is, wijst dit op een bijzondere beleidsinspanning. In SRE namen zowel de hoeveelheid bouwrijpe grond als het areaal plangrond af. Hoewel dit duidt op een in vergelijking tot andere kaderwetgebieden lage beleidsinspanning, moet ook worden opgemerkt dat SRE met een score van 61% relatief goed scoort bij de realisatie van de VINEXafspraken.

3.5 Knelpunten

In voorgaande Voortgangsverslagen zijn de knelpunten geïventariseerd door in te zoomen op de voortgang bij de in de convenanten met naam genoemde werklocaties. Deze knelpunten kunnen ernstig zijn en zelfs leiden tot het stopzetten van de ontwikkeling. Echter in het algemeen stellen de meest betrokkenen dat zij geen 'ernstige knelpunten' ervaren (zie voortgangsrapportage 2001: p. 37), of men stelt dat er 'geen diep ingrijpende knelpunten' zijn (zie: voortgangsrapportage 2002: p. 54). Knelpunten die er desondanks uitspringen zijn de implementatie van het ABC-locatiebeleid



en de marktsituatie (weinig vraag). Hoewel dit laatste als knelpunt wordt benoemd, kan het ook positief worden geïnterpreteerd: overheden stemmen hun beleidsinspanningen bij het realiseren van werklocaties af op de marktvrage.

Tabel 3.4 Samenvatting knelpunten zoals geïnventariseerd bij de regio's

Knelpunt	Fase ¹⁹	Omschrijving	Regio
Juridisch			
Vertraging planvorming	Start, tijdens	Goedkeuring voor bestemmingsplannen wordt onthouden/vertraagd door provincie, rijk of Raad van State. Oorzaken: onvoldoende inpassing in landschap en MER onvoldoende uitgevoerd.	KAN, BRU, Twente, ROA, Haaglanden
ABC-locatiebeleid	Tijdens	Het nog vigerende ABC-locatiebeleid bemoeilijkt het zoeken van vooral B-locaties,	Algemeen
Relatie met andere wetgeving	Tijdens	Genoemd wordt o.a. de relatie met wetgeving op het gebied van veiligheid vliegvelden en vervoer van gevaarlijke stoffen.	ROA, SRE, SRR
Grondverwerving	Tijdens	Juridische procedures rondom grondspeculatie.	SRR
Archeologische vondsten	Tijdens	Nieuwe wetgeving rond archeologische vondsten zorgt voor vertraging in planvorming en hogere kosten.	SRR
Financieel			
Realisatie ontsluiting	Start, tijdens	Financiering van ontsluitingswegen is kostbaar en wordt daarom uitgesteld.	SRR, BRU, Haaglanden,
Realisatie OV	Start, tijdens	Financiering van haltes en stations verloopt moeizaam. Soms ook in relatie met draagvlak (= aantal arbeidsplaatsen) voor deze voorzieningen).	Twente, KAN
Financieringsconstructie	Tijdens	Financiering van infrastructuur uit de aanleg van bedrijventerreinen.	ROA
Grondverwerving	Tijdens	Hoge verwervingskosten van grond vanwege dure verplaatsing bedrijf	SRE

¹⁹ Startfase = 1995-1998, Middenfase = 1999-2003, Eindfase = 2004, Tijdens alle fasen= 1995-2004.



Knelpunt	Fase ¹⁹	Omschrijving	Regio
Gevaarlijke stoffen verminderen opbrengst	Tijdens	Langs wegen en spoorlijnen waarover veel gevaarlijke stoffen worden vervoerd, kunnen minder vierkante meters worden gerealiseerd.	SRR, SRE
Organisatorisch			
Relatie met locatiebeleid	Start, tijdens	Discussies over de labelling / bereikbaarheidsprofielen van terreinen (A,B of C-locatie) zorgen voor vertraging. Vaak in relatie tot parkeren.	BRU, KAN
Onduidelijkheid realisatie OV	Start, tijdens	Onduidelijkheid over realisatie-termijn (deels samenhangend met financiering) zorgt voor vertraging. Speelde bijvoorbeeld in KAN waar parkeerbeleid van het ABC-locatiebeleid knelpunt werd toen OV niet het gewenste niveau had.	Twente, Haaglanden, SRE, KAN
Samenwerking tussen overheden	Tijdens	Afspraken op regionaal niveau over te ontwikkelen terreinen komen moeizaam tot stand. Soms kunnen gemeenten het onderling niet eens worden.	BRU, ROA, SRE
Afstemming met andere beleidsterreinen	Tijdens	Concreet gaat het hierbij om afstemming met beleid zoals verwoord in de Architectuurnota en de Nota Belvédère. Daarnaast is één terrein niet gerealiseerd i.v.m de nota 'Ruimte voor de Rivier'.	BRU, KAN
Overig			
Marktsituatie	Alle	Verschillende locaties worden vertraagd ontwikkeld omdat er geen markt vraag is. Opvallend is dat het knelpunt zich in alle perioden voordoet, al neemt de frequentie dat het wordt genoemd wel toe na 2002 (terugval in de economie).	SRE, SRR, Haaglanden, BRU, ROA, Twente
Ruimtegebrek	Tijdens	Er is te weinig fysieke ruimte om bedrijventerreinen te ontwikkelen.	BRU, SRE



3.6 Conclusie

De meeste werklocaties die met naam in de VINEXconvenanten zijn genoemd, zijn hoewel soms met vertraging daadwerkelijk gerealiseerd. Wanneer wordt gekeken naar de totale omvang van de te realiseren werklocaties dan blijkt dat 96% van het beoogde kantooroppervlak is gerealiseerd en 57% van het beoogde areaal bedrijventerreinen. De goede score bij kantoren wordt voor een belangrijk deel verklaard door de het ROA. Dit is in absolute termen de grootste kantorenmarkt in Nederland, waar bovendien 25% meer is gebouwd dan in het convenant was afgesproken. Ook wanneer we kijken naar de gerealiseerde bouwmogelijkheden voor kantoren dan scoort ROA hoog, namelijk ruim het dubbele van de afgesproken hoeveelheid. In het algemeen kan voor kantoren worden gesteld dat de vier westelijke kaderwetgebieden (ROA, SRR, Haaglanden en BRU) beter scoren dan de drie in het oosten gelegen kaderwetgebieden (KAN, SRE, Twente).

Bij bedrijventerreinen heeft alleen Twente het afgesproken areaal bedrijventerrein weten te realiseren. De overige kaderwetgebieden blijven steken bij een realisatie tussen 61% (SRE) en 38% (ROA). Bij bedrijventerreinen blijkt dat de drie oostelijke kaderwetgebieden het iets beter doen dan de vier westelijke kaderwetgebieden. Precies het omgekeerde als bij kantoren.

Deze conclusies wordt getrokken met inachtneming van enkele onzekerheden met betrekking tot de omvang van de convenantafspraken en onbetrouwbaarheden omtrent de gebruikte data. Daarnaast mag niet uit het oog worden verloren dat de afspraken voor werklocaties vooral werden gemaakt in het kader van het destijds geldende ABC-locatiebeleid. Omdat dit beleid sinds 2000 niet meer actueel is, ontbreekt feitelijk ook een deel van de rationaliteit achter de afspraken.

De vraag kan gesteld worden of het erg is dat de meeste kaderwetgebieden niet de afgesproken hectaren bedrijventerreinen en m² kantoorruimte hebben gerealiseerd. Het is niet aannemelijk dat de waargenomen knelpunten verantwoordelijk zijn voor niet halen van de afspraken. De knelpunten hebben veelal betrekking op concrete locaties die uiteindelijk toch zijn gerealiseerd. Veel waarschijnlijker is dat de afspraken een hoog ambitieniveau reflecteren. Ze liggen duidelijk boven de daadwerkelijk gerealiseerde afzet in de periode 1995-2004 (zie ook STOGO, 2005). Het lijkt er op dat in vele kaderwetgebieden hierop is gereageerd met het vertragen van de ontwikkeling van nieuwe locaties. Het vaak noemen van het knelpunt 'marktsituatie' is hiervoor een sterke aanwijzing. Locaties worden dan 'geparkeerd' in de planfase en niet bouwrijp gemaakt. Vanuit bedrijfseconomisch motief is dit een rationele beslissing: de uitgaven voor het bouwrijp maken worden niet gedaan omdat er naar verwachting onvoldoende vraag is om de ontwikkeling van een nieuwe locatie te rechtvaardigen. Omdat de gronduitgifte op bestaande locaties in een laag tempo toch doorgaan, wordt hierdoor langzaam ingeteerd op de hoeveelheid bouwgrond die wel voor uitgifte beschikbaar is. Vooral in kaderwetgebieden waar een structureel en absoluut ruimtegebrek is, kan dit in de toekomst voor problemen leiden. Daarnaast kunnen er ook kwalitatieve tekorten zijn, maar daarover kan op basis van de hier geraadpleegde data geen uitspraak worden gedaan.



4 Openbaar vervoer

4.1 Inleiding

Vanwege het grote belang van een goede ontsluiting van de nieuwe VINEXlocaties neemt 'verkeer en vervoer' een belangrijke plaats in de convenanten in. Gegeven de doelstellingen van compacte verstedelijking en beteugeling van de groei van het autoverkeer ten tijde van de opstelling van de Vierde Nota en de VINEX, betreft dit thema vooral regionale openbaarvervoerprojecten.

In tegenstelling tot voorgaande jaren, toen de voortgang is getoetst op basis van een uitgebreide vragenlijst onder regionale contactpersonen voor verkeer en vervoer, is dit jaar een zo compleet mogelijk overzicht opgesteld op basis van beleids- en planningdocumenten en internetsites. Ook is waardevolle informatie geleverd door de departementale contactpersoon van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nog ontbrekende informatie is vervolgens nagetrokken bij de regionale contacten.

4.2 Soorten projecten

De basis voor de te toetsen afspraken zijn die welke zijn opgenomen in de oorspronkelijke convenanten in het kader van de VINEXverstedelijkingsopgave 1995-2005. Daarnaast kunnen echter verschillende categorieën van projecten worden onderscheiden die eveneens van belang zijn voor de ontsluiting van de VINEXlocaties.

Voor de kaderwetgebieden zijn in de oorspronkelijke VINEXconvenanten uit 1994 afspraken gemaakt over een groot aantal concrete projecten op het gebied van het openbaar vervoer. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen projecten die met een 'V' zijn gemarkeerd en niet-gemarkeerde projecten. V-projecten hebben een directe relatie met de VINEXverstedelijkingsopgave. Dit betekent enerzijds dat van de in de convenanten opgenomen projecten de V-projecten de meest directe relatie hebben met de VINEXverstedelijkingsopgave. Anderzijds betekent dit niet dat alle bestaande V-projecten ook in de convenanten zijn opgenomen. Naast deze projecten zijn er projecten die buiten het afsprakenkader van de convenanten vallen, maar die wel van betekenis kunnen zijn voor de ontsluiting van de VINEXlocaties. Voor een groot deel zijn deze afspraken toegevoegd bij de actualisering van de convenanten ('VINAC') in 2001. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om voorstadstations nabij VINEXlocaties. Tenslotte zijn er ook van zulke voorstadstations of andere projecten waarvoor geen afspraken zijn gemaakt in de convenanten of de VINAC, maar die niettemin van belang zijn voor de ontsluiting van VINEXlocaties en die als zodanig zijn opgenomen in voorgaande edities van de VINEXmonitor. Soms zijn deze op een of ander moment 'aangehaakt' bij de VINEX.



De convenanten met de provincies bevatten, in tegenstelling tot die met de kaderwetgebieden, geen expliciete opgave van te realiseren verkeers- en vervoerprojecten. Deze convenanten benadrukken slechts de wederzijdse koppeling tussen projecten die zijn opgenomen in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en de bouwopgaven op VINEXlocaties. Wel zijn later afspraken met betrekking tot specifieke projecten gemaakt in het kader van de VINAC. Tenslotte is ook in de provincies een aantal voorstadstations van belang voor de ontsluiting van de VINEXlocaties.

In de analyse die is uitgevoerd ten behoeve van dit rapport is per project gekeken of het gaat om een V-project, en of het is opgenomen in de oorspronkelijke VINEXconvenanten of de actualiseringsafspraken (dit laatste is vermeld in de bijlage). Omdat het gaat om de laatste evaluatie van de VINEXafspraken is hierbij verder teruggekeken dan het afgelopen jaar en zijn ook projecten vermeld die al in een eerder stadium zijn afgerond.

De aanduiding van projecten is hierbij een complicerende factor. Omdat de oorspronkelijke afspraken dateren van tien jaar geleden, komt het regelmatig voor dat projecten in de loop der tijd van naam zijn veranderd of zijn gesplitst in meerdere deelprojecten. Het project OV Maarssen-Leidsche Rijn-Nieuwegein in de regio Utrecht, bijvoorbeeld, heet nu kortweg Westtangent, de OV-ontsluiting voor de Haagse locaties Ypenburg en Wateringen (thans Wateringse Veld) bestaat in de praktijk uit verschillende tramlijnen, waarvan sommige zijn voltooid en andere nog niet, en het stedelijk HOV in Groningen staat nu bekend als Kolibri en is onderverdeeld in verschillende deelverbindingen. Deze projecten zijn in hun huidige vorm bekeken. Alleen waar het specifiek gaat om de voortgang van V-projecten is geprobeerd ze tot de oorspronkelijke indeling te herleiden.

4.3 Financiering

Kleine en middelgrote projecten worden (mede)gefinancierd uit de GDU/BDU, een algemene doeluitkering voor verkeer en vervoer. De GDU bestaat sinds 1996. Voor grote projecten is er een specifieke projectsubsidie en wordt de financiële planning vastgelegd in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). In eerdere jaren was dit vaak een belangrijke bron van informatie voor de VINEXmonitor, hoewel het een financiële planning betreft, die kan afwijken van de daadwerkelijke uitvoering.

In 2004 is de grens voor regionale/lokale infrastructuurprojecten waarvoor V&W een aparte projectsubsidie kan verlenen verhoogd van € 11,34 mln. naar respectievelijk € 112,5 en € 225 mln. Voor de subsidieverlening aan projecten onder die grens zijn de regionale overheden (provincies en kaderwetgebieden) zelf verantwoordelijk. Om de regio's daartoe in staat te stellen zijn de financiële middelen die daarvoor op de V&W-begroting waren gereserveerd overgedragen aan die regionale overheden. De omvang en verdeling van die middelen over de regionale overheden is daarbij niet gewijzigd. Per 2005 is het GDU-budget opgenomen in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDUv&v) waarin, naast de middelen voor de aanleg van infrastructuur, ook de middelen voor de exploitatie van het regionale OV, voor duurzaam veilig en voor vervoermanagement zijn opgenomen. De regionale overheden zijn vrij in de besteding van deze middelen zolang ze maar voor verkeer en vervoer worden besteed. Overigens is de GDU/BDU niet bedoeld als volledige financiering van OV-projecten, zodat overheden ook andere middelen moeten inzetten.

Met de wijziging van de financieringsregeling is ook de rol van het MIT in de VINEXmonitor veranderd. De projecten waarvoor de regionale/lokale overheden verantwoordelijk zijn en waarvoor de financiering is geregeld via de GDU/BDU zijn met ingang van 2004 niet langer in het MIT opgenomen. Ook de meeste V-projecten zijn niet meer opgenomen in het MIT, met uitzondering van de werkelijk grote projecten zoals de Noord-Zuidlijn, Randstadrail en de grote stationsprojecten.



4.4 Voorstadstations

Tabel 4.1 geeft een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van voorstadstations. De lijst met voorstadstations is niet gebaseerd op de oorspronkelijke VINEXconvenanten of de aanvullende VINACafspraken, maar op de stations die momenteel in de planning zitten. Concreet is de lijst gebaseerd op de voorgaande editie van de VINEXmonitor en het overzicht van voorstadstations van het Ministerie van V&W.

De in de voorgaande monitoren genoemde problematische onderhandelingen met de NS lijken geen grote rol meer te spelen. Daarnaast biedt de nieuwe dienstregeling 2007 de NS mogelijkheden om beter en sneller in te kunnen spelen op de wensen vanuit de regio's. In vergelijking met voorgaande jaren zal naar verwachting in de komende jaren dan ook een groter aantal stations in gebruik worden genomen: vier in 2006, drie in 2007 en nog eens zeven in de periode tussen 2007 en 2009. Met deze laatste stations is al rekening gehouden in de nieuwe dienstregeling die de NS in 2007 wil invoeren. Deze groei van het aantal gerealiseerde voorstadstations hangt voor een deel samen met de invoering van verschillende lightrailssystemen, die nu geleidelijk aan ook in de fase van de daadwerkelijke realisatie zijn. Voor de individuele stations op de lijst betekent dit dat een aantal afhankelijk is van grotere projecten, zoals Randstadrail of Randstadspoor, of andere ontwikkelingen in het spoorvervoer (zo is bijvoorbeeld het station Stadshagen in Zwolle gedeeltelijk afhankelijk van de planning van de Hanzelijn). Ondanks het feit dat de planning van voorstadstations relatief losstaat van de VINEX- en VINACafspraken, is een aantal stations duidelijk te koppelen aan bestaande VINEXlocaties zoals Schuytgraaf, Eschmarke, Vathorst, Waalsprong en Leidsche Rijn. Een groot deel hiervan is inmiddels geopend of wordt naar verwachting dit jaar nog geopend.

Tabel 4.1 Stand van zaken met betrekking tot de realisatie van voorstadstations (situatie mei 2006)²⁰

Voorstadhalte	in dienst	huidige stand van zaken
Enschede Eschmarke	√	in dienst sinds januari 2001
Houten Castellum	√	in dienst sinds januari 2001
Nijmegen Lent (Waalsprong)	√	in dienst sinds juni 2002
Tilburg Reeshof	√	in dienst sinds december 2003
Utrecht Terwijde (Leidsche Rijn West)	√	in dienst sinds december 2003 (als tijdelijk station)
Almere Oostvaarders (Buiten Oost)	√	in dienst sinds december 2004
Ypenburg, Haaglanden	√	in dienst sinds december 2005
Arnhem Schuytgraaf	√	in dienst sinds december 2005
Amersfoort Vathorst		opening in de loop van 2006
Apeldoorn Osseveld		opening in de loop van 2006
Twello		opening in de loop van 2006
Purmerend Weidevenne		bouw is gestart, opening in 2007
Almere Poort		opening waarschijnlijk in 2007
Apeldoorn De Maten		opening tussen 2007 en 2009
Tiel Passewaay		opening tussen 2007 en 2009
Gaanderen		opening tussen 2007 en 2009
Groningen Europapark		opening tussen 2007 en 2009
Helmond Brandevoort		opening tussen 2007 en 2009

²⁰ O.b.v. informatie van de departementale contactpersoon V&W en regionale contactpersonen; Stogo (2005): Voortgang verstedelijking VINEX 2004. Ministerie van VROM, Den Haag; NS Reisplanner; www.stationsweb.nl.



Voorstadhalte	in dienst	huidige stand van zaken
Sassenheim		opening tussen 2007 en 2009
Utrecht Zuilen		opening tussen 2007 en 2009
Voorst Empen		opening tussen 2007 en 2009
Emmen Bargeres (verplaatst)		opening uiterlijk in 2010
Zwolle Stadshagen		ontsluiting per bus, realisatie van station onzeker
Schiedam Spaland (Kethel)		openingsdatum nog niet bekend; samenhang met spooruitbreiding ter plaatse
Leeuwarden Werpsterhoek		speelt pas na 2010

4.5 V-projecten

Tabel 4.2 geeft een overzicht van de voortgang met betrekking tot de realisatie van V-projecten. Dit betreft alle V-projecten, ook die welke niet in de VINEXconvenanten zijn opgenomen. Voorzover ze nog zijn opgenomen in het MIT 2005 en 2006 en nog niet zijn afgerond, bevinden alle V-projecten zich nu in de realisatiefase, met uitzondering van fase 2 van de IJburgtram die zich nog in de planstudiefase bevindt.

Tabel 4.2 Stand van zaken met betrekking tot V-projecten (situatie mei 2006)

	in con- venant	afgerond		oplevering gepland volgens			feitelijke opleve- ring
		eind 2004	2005	MIT 2004	2005	2006	
Regionaal Orgaan Amsterdam							
Noord-Zuidlijn Amsterdam	√			2011	2011	2011	2012
CS-WTC							
Zuid-tangent fase 1		√					
tram IJburg fase 1*	√		√	2004			
tram IJburg fase 2*				2009			planstudie
tramlijn De Aker		√					
Stadsregio Rotterdam							
Beneluxlijn		√					
Randstadrail fase 1 Hof- pleinlijn Rotterdam CS	√			2010	2006-8	2006-8	2006-8
Tramplus Carnisselande*	√	√		2004			
metro Nesselande*	√		√	2005			
Tramplus IJsselmonde	√	√		2004			
Tramplus Schiedam-Vlaar- dingen*	√		√	2004			
Stadsgewest Haaglanden							
OV-ontsluiting Ypenburg/ Nootdorp	√	√					
tramlijn Wateringseveld	√	√					
OV-ontsluiting Leidschen- veen	√			2010			2007



	in con- venant	afgerond		oplevering gepland volgens			feitelijke opleve- ring
		eind 2004	2005	MIT 2004	2005	2006	
OV-ontsluiting Zoetermeer- Oost	√			zie Randstadrail			2006
Bestuur Regio Utrecht							
HOV Leidsche Rijn*	√			2007			2007-10
HOV CS-Uithof/CS- Uithof om de Zuid	√	√ (om de Zuid in voor- lopige vorm)					2007
OV-terminal Utrecht CS				2010	2010	2011	2010
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven							
HOV Westcorridor		√					
Knooppunt Arnhem-Nijmegen							
Arnhem Centraal				2007	2007	2008	2009
Nijmegen Spoorzone		√					
Regio Twente							
Doorstroomas Enschede*							2006
Doorstroomas Almelo*			√				2005
Doorstroomas Hengelo*				2005			2006

*Taakstellend budget < € 225 miljoen/ € 112,5 miljoen, derhalve m.i.v. 2005 niet langer in MIT.

4.6 Convenantafspraken en actualiseringsafspraken

Tabel 4.3 geeft een overzicht van de afronding van de projecten waarvoor in de VINEX-convenanten afspraken zijn gemaakt. Ongeveer de helft van de projecten is afgerond binnen de convenantperiode, nog eens ongeveer een vijfde redelijk kort daarna, in 2005. De projecten die pas na 2006 zullen worden voltooid betreffen voor een deel zeer grootschalige werken waarvoor altijd al een langdurige planning stond, zoals de Noord-Zuidlijn, de Regiorail KAN (beide 2012) of het HOV Leidsche Rijn (2010). Daarnaast gaat het om enkele kleinere projecten die in de meeste gevallen in 2007 worden voltooid. Alles overziende is de conclusie dat de regio's Amsterdam en Rotterdam het met vergelijkbare projecten verhoudingsgewijs beter hebben gedaan dan Haaglanden.



Tabel 4.3 Jaar van (geplande) afronding van in de VINEXconvenanten opgenomen projecten

	2004 of eerder	2005	2006	na 2006	totaal
Regionaal Orgaan Amsterdam	5	3	-	1	9
Stadsregio Rotterdam	7	2	1	-	10
Stadsgewest Haaglanden	2	-	1	2	5
Bestuur Regio Utrecht	1	1	-	1	3
Knooppunt Arnhem-Nijmegen	-	-	-	1	1
Totaal	15	6	2	5	28

De aanvullende afspraken uit de VINAC zijn nog maar voor een klein deel voltooid: slechts drie van de 22 projecten zijn afgerond. Nog eens twee projecten worden naar verwachting in 2006 voltooid. Ook zijn twee projecten vervallen. Deze projecten zijn echter veel recenter dan de projecten uit de VINEXconvenanten. De VINACafspraken betreffen de periode 2005-2010 en zijn vervangen door de nieuwe woningbouwafspraken, waarin eind 2004 de afspraken met de regio's voor de komende jaren zijn vastgelegd. De uitvoering van die afspraken komt dus ook automatisch later. Dat geldt ook voor een groot deel van de projecten die noch in de convenanten, noch in de VINAC voorkomen, en soms in een laat stadium aan de VINEXopgave zijn toegevoegd. Het geldt in het bijzonder voor een aantal voorstadstations.

Tabel 4.4 Jaar van (geplande) afronding van in de VINAC actualiseringsafspraken opgenomen projecten

	2004 of eerder	2005	2006	na 2006	totaal
Stadsgewest Haaglanden	-	-	1	1	2
Bestuur Regio Utrecht	-	-	-	2	2
Provincie Groningen	-	-	-	3	3
Provincie Friesland	-	-	-	2	2
Provincie Drenthe	-	1	-	3	4#
Provincie Overijssel	-	-	-	1	1
Provincie Utrecht	-	-	1	1	2
Provincie Flevoland	-	-	-	2	2
Provincie Noord-Holland	-	1	-	-	1
Provincie Zuid-Holland	-	-	-	1	1
Provincie Noord-Brabant	1	-	-	-	1#
Provincie Limburg	-	-	-	1	1
Totaal	1	2	2	17	22

Twee VINACprojecten zijn vervallen in Drenthe (ongelijkvloerse kruisingen Delftlanden-Rietlanden) en Noord-Brabant (station Etten-Leur Oost).

4.7 Koppeling aan de woningbouw

Over de voortgang van de OV-projecten in relatie tot de woningbouw kan hier alleen in globale termen iets worden gezegd. Dit komt door de wijze van toetsen: de voortgang van de woningbouw (en de werklocaties) wordt voor elke regio als geheel bekeken, terwijl de OV-projecten juist stuk voor stuk zijn bekeken en sterk plaatsgebonden zijn. Hierdoor zijn de twee niet zonder meer aan elkaar te relateren.



De voortgang van de OV-projecten is op zichzelf niet een van de criteria waar de kaderwetgebieden en provincies op worden afgerekend. De voortgang is echter gekoppeld aan de voortgang van de woningbouw. De belangrijkste regel hierbij is dat de definitieve (hoogwaardige) OV-voorzieningen gereed zouden moeten zijn op het moment dat tweederde van de geplande woningbouw is gerealiseerd. Tot die tijd moet het vervoer worden verzorgd met tijdelijke voorzieningen, in de meeste gevallen busdiensten. Deze bieden echter niet altijd voldoende kwaliteit om de inwoners in het OV te trekken. In het verleden, ook in voorgaande jaargangen van de VINEX-evaluatie, is er al vaker op gewezen dat hiermee eigenlijk het openbaar vervoer te laat tot stand komt; het betekent dat inwoners in de beginperiode van de VINEX aangewezen zijn op de auto, en men stapt daar niet snel meer vanaf als het OV eenmaal op orde is. Probleem is uiteraard dat in het begin het draagvlak voor hoogwaardiger (duurder) OV ontbreekt, waardoor forse subsidie nodig zijn. De kosten worden vooraf nogal eens onderschat, de opbrengsten overschat.²¹

De interne voorbereiding van zowel de woningbouw als van OV-projecten kost meer tijd dan in eerste instantie wordt gedacht, waardoor vertraging ten opzichte van de planning ontstaat. Omdat de realisatie van de woningbouw is gekoppeld aan de realisatie van de OV-projecten (de tweede-regel uit de vorige alinea) is de vertraging in de realisatie van de OV-projecten nauwelijks een probleem te noemen. Een voorbeeld waar dit speelt is het westelijke deel van Zuidland in Leeuwarden, waar het station Werpsterhoek en een busstrook nog niet zijn gerealiseerd omdat de ontwikkeling van het omliggende gebied nog niet op gang is gekomen. Andere voorbeelden zijn bij het meten van de voortgang in 2005 niet of nauwelijks genoemd, terwijl in voorgaande jaren de locaties IJburg (ROA), Oosterheem (Zoetermeer Oost) en Middengebied (Sittard-Geleen) werden genoemd.

4.8 OV en HOV

De ontsluiting van VINEXlocaties is in veel gevallen gepland als HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Bij HOV wordt meestal uitgegaan van volledig vrije banen, in sommige gevallen ook van een tram- of lightrailverbinding. In de praktijk worden locaties vaak ontsloten door busverbindingen (OV), al dan niet tijdelijk, in afwachting van het geplande HOV. Dit laatste wordt naderhand gerealiseerd, meestal in de vorm van vrije busbanen, en wordt in enkele gevallen ook op de lange baan geschoven. Dit lijkt een minder groot probleem te zijn dan zou kunnen worden gedacht, omdat in veel gevallen ook met 'gewoon' OV een voldoende hoogwaardig OV kan worden aangeboden. Vrije banen zijn vaak niet voor het gehele tracé noodzakelijk voor de doorstroming van het OV. Tram- en lightrailverbindingen zijn hoogwaardiger dan vrije busbanen, maar duurder. Deze worden vaak gepland voor de verdere toekomst, waarbij soms de vrije busbaan dienst doet als toekomstig railtracé.

²¹ Zie o.a. Priemus, H. en C. Maat (1998): Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid: interactie van rijksinstrumenten. Delft University Press, Delft.



4.9 Knelpunten

Onderstaand overzicht van knelpunten is gebaseerd op zowel de huidige als voorgaande edities van de VINEXmonitor.

Tabel 4.5 Samenvatting knelpunten

Knelpunt	Fase	Omschrijving	Regio
Financieel			
Onvoldoende of onzekere financiering geweten aan decentralisatie	tijdens	De GDU/BDU-uitkering is volgens veel regio's onvoldoende om de benodigde projecten te financieren, met soms zeer lang uitstel tot gevolg. Daarbij komt nog de onzekerheid over de effecten van eventuele bezuinigingen. Tegenover deze bezwaren staat dat de GDU/BDU slechts is bedoeld als medefinanciering en dat de decentralisatie in deze zin niet tot verandering heeft geleid. In de regio's wordt dit soms echter anders beleefd.	o.a. Groningen, Friesland, Drenthe, Limburg, Flevoland, Haaglanden, BRU
Organisatorisch			
Moeizame onderhandelingen met NS	start, tijdens	In voorgaande jaren werden de moeizame onderhandelingen met de NS genoemd als struikelblok bij de realisatie van voorstadstations. Dat lijkt de laatste jaren minder te spelen. Daarnaast biedt de nieuwe dienstregeling 2007 de NS mogelijkheden om beter en sneller in te spelen op wensen vanuit de regio's.	Gelderland
Financiële planning loopt achter op uitvoering	tijdens	De financiële planning in het MIT verschilt van de werkelijke uitvoering, waardoor gelden te laat beschikbaar komen en voorfinanciering nodig is.	o.a. ROA, SRR, Haaglanden, BRU
Wegvallen financiering door procedurele tegenstrijdigheden	start, vooraf	Aanvullende eisen van bijvoorbeeld VROM leiden tot vertraging, waardoor de doelgerichte uitkering werd gemist (zie ook knelpunt Financieel).	Groningen, Drenthe



Knelpunt	Fase	Omschrijving	Regio
Vertraging door inspraakprocedures	tijdens	Inspraak door burgers, maar ook door bijvoorbeeld lagere overheden, kan leiden tot vertraging.	BRU, Utrecht, ROA
Fysiek			
Vertraging door afhankelijkheid van andere projecten	tijdens	Vertraging van VINEXprojecten die afhankelijk zijn van andere, vertraagde of onzekere, projecten zoals Betuwelijn, Hanzelijn, Randstadrail, BB21 baanbeveiliging of dijkteruglegging.	Overijssel, KAN, SRR, Haaglanden

4.10 Conclusie

Van de in de convenanten opgenomen projecten is ongeveer 70 procent afgerond binnen de convenantperiode of niet meer dan een jaar daarna. Van de overige projecten betreft een deel zeer grote, langlopende projecten. Datzelfde geldt voor de niet in de convenanten opgenomen V-projecten, waarvan iets meer dan de helft is afgerond. Van de aanvullende afspraken is nog maar een klein deel gerealiseerd, aangezien deze later zijn toegevoegd en langer doorlopen. Verder is de afgelopen jaren een relatief groot aantal voorstadstations in gebruik genomen, terwijl in de komende één tot drie jaar nog een groot aantal stations zal worden geopend.

Een aantal van de knelpunten die in eerdere edities van de VINEXmonitor werden genoemd komt de laatste paar jaar niet zo sterk meer naar voren. Vaak is het specifieke knelpunt voor een bepaald project opgelost (of overwonnen ten koste van soms flinke vertraging), terwijl in andere gevallen verbetering is opgetreden door meer structurele veranderingen. Dat laatste lijkt bijvoorbeeld het geval te zijn bij de samenwerking tussen overheden en de NS bij de planning van voorstadhaltes. In een eerdere monitor werd opgemerkt dat provincies en kaderwetgebieden de oorzaken van vertraging vaak buiten zichzelf zochten.²² De laatste jaren kwam dit minder sterk naar voren. Een bron van vertraging die nog steeds een grote rol speelt in een aantal regio's, is de afhankelijkheid van sommige VINEXprojecten van de voortgang van andere, niet-VINEX gerelateerde projecten. Tenslotte vindt de oplevering van OV-projecten in sommige gevallen later plaats dan gepland door de koppeling met de woningbouw: doordat de woningbouw is vertraagd en met de aanleg van bijvoorbeeld een tramlijn wordt gewacht tot het gebied verder is ontwikkeld. Het kan dan echter nog steeds zo zijn dat OV en woningbouw ten opzichte van elkaar op schema liggen, omdat het OV geldt als afgeleide van de woningbouw (volgens de hierboven beschreven 'tweederde-regel'). Omgekeerd leidt vertraging van het OV niet tot vertraging van de woningbouw.

²² VROM [Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer] (2001): Voortgang verstedelijking Vinex 2001. Den Haag.



5 Bodemsanering

5.1 Afspraken en realisatie

Bij aanvang van de VINEXperiode werd gevreesd dat vertragingen op bijvoorbeeld het gebied van de bodemsanering zouden leiden tot vertragingen in de realisatie van de VINEXwoningen. Dit was de voornaamste reden om afspraken over bodemsanering in de convenanten op te nemen. In de praktijk is gebleken dat deze redenering soms ook andersom kan optreden: Bodemsanering wordt in dat geval bijvoorbeeld vertraagd doordat nog niet zeker is of er wel woningbouw gerealiseerd wordt op een bepaalde locatie of omdat er vertraging in de planvorming optreedt. Zie ook verder in dit hoofdstuk. De financiering van de bodemsanering op VINEXlocaties heeft van rijkswege op twee manieren plaatsgevonden. Enerzijds was dit budgetfinanciering (ernstige vervuiling tot 10 miljoen gulden) en projectfinanciering²³ (ernstige vervuiling boven 10 miljoen gulden), anderzijds was dit financiering via de FES-gelden²⁴ (300 miljoen gulden) die door het rijk waren gereserveerd voor de uitvoering van de VINEXconvenanten. Voor beide financieringsstromen is de Wet Bodembescherming het wettelijke kader. Het doel van de beschikbaar gestelde financiering is zoals gezegd het ondersteunen van het VINEXverstedelijkingsbeleid; betrokken partijen, zoals gemeenten, bekijken verder de mogelijkheden om bodemsanering uit andere bronnen (bijvoorbeeld de markt) te financieren.

Tabel 5.1 Toegezegde FES-gelden per regio en provincie in euro's

Kaderwetgebied		Provincie	
ROA	13.613.406	Groningen	272.268
ROA Diemerzeedijk	49.915.824	Friesland	317.646
SRR	15.882.308	Drenthe	317.646
Haaglanden	4.537.802	Overijssel	445.158
BRU	15.882.308	Gelderland	643.914
KAN	3.131.083	Utrecht	1.089.073
SRE	4.810.070	Noord-Holland	3.584.864
Twente	2.268.901	Zuid-Holland	5.944.521
		Zeeland	499.158
		Noord-Brabant	8.485.690
		Limburg	4.492.424
Totaal	110.041.702	Totaal	26.092.362

²³ Projecten die in aanmerking kwamen voor projectfinanciering, zijn Diemerzeedijk, Tiemstra (Amsterdam), Calpam Kop van Zuid (Rotterdam) en De Kraal (Utrecht).

²⁴ FES staat voor Fonds Economische Structuurversterking.



Vanaf 1 januari 2005 zijn er in het kader van de VINEX geen FES-middelen meer beschikbaar. De laatste € 17 miljoen (op 1 januari 2004 was € 119 van de totaal beschikbare € 136 miljoen uitbetaald) is in 2004 uitgekeerd aan een aantal provincies en de Kaderwetgebieden BRU en Haaglanden.

tabel 5.2 FES-betalingen naar jaar

Jaar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
milj. €	7	3	3	15	36	13	18	9	15	17	136

Dit wil niet zeggen dat alle bodemsanering van VINEXprojecten is afgerond. De financiering zal na 1 januari 2005 echter uit een ander 'potje' moeten komen. Overigens was dit bij de bodemsanering in het kader van VINEX gedurende de periode 1995-2004 ook al veelvuldig het geval (financiering uit reguliere middelen, uit de markt, door de vervuiler, etc.)

Een deel van de uitgevoerde saneringen is af te leiden uit de besteding van de FES-middelen (zie tabel 5.1). In de voortgangsrapportage van 2002 wordt gewezen op de samenhang tussen de voortgang van de bodemsanering en de FES-bestedingen. Er zou o.a. een relatie zijn tussen de strenge eisen die gesteld werden door de OP-teams (FES-criteria) en de lage FES-bestedingen in de eerste VINEXjaren. De relatie is echter niet eenduidig, omdat van de bijdragen die uit de markt of andere bronnen komen, geen duidelijk beeld bestaat.

Stand van zaken aan het einde van de VINEXperiode

De meeste provincies en kaderwetgebieden melden geen nieuwe ontwikkelingen meer over 2004.²⁵ Wel loopt er nog een aantal grootschalige saneringsoperaties, zoals Buizengat en de gasfabriek Hoflaan te Vlaardingen (beide SRR, beide binnenstedelijk). De afrekening van deze operaties kon niet voor 1-1-2005 worden afgerond. Op het voormalige Dumeco-terrein (KAN) is nog asbestvervuiling ontdekt.

Een aantal provincies en kaderwetgebieden geeft nog wel te kennen dat er knelpunten zijn. Het betreft hier met name knelpunten op financieel gebied, maar ook juridische knelpunten.

Het KAN wijst op een knelpunt wat betreft de Wet bodembescherming (wbb). Volgens deze wet is de verplaatsing van grondwaterverontreiniging bij bemalingen in het geheel niet toegestaan, terwijl dat volgens het KAN bij stedelijke werken meestal niet haalbaar is. Daarnaast zorgt het Bouwstoffenbesluit – in relatie tot de streef- en interventiewaarden – voor knelpunten. Door dit besluit mag vrijkomende grond soms alleen binnen hetzelfde perceel worden hergebruikt. Omdat er, bijvoorbeeld bij niet-ernstig vervuilde grond (o.a. bestrijdingsmiddelen), geen sprake is van een 'ernstig geval', kunnen de gemaakte kosten niet verhaald worden op de vervuiler.

In de provincie Zeeland zijn nieuwe verontreinigde locaties aangetroffen, o.a. in Vlissingen en Middelburg. Doordat er weinig rijksmiddelen zijn en er in de provincie weinig middelen uit 'de markt' te halen zijn, staan gemeenten voor een dilemma. Indien gemeenten niet een groot deel van de saneringskosten op zich nemen, bestaat er een grote kans dat ontwikkelaars afhaken en de woningbouwontwikkeling stagneert. De bodemsanering zelf kan vertraging oplopen door wet- en regelgeving wat betreft archeologisch erfgoed. Dit kan volgens de provincie leiden tot veel vertraging en een excessieve kostenstijging.

²⁵ Dit houdt deels verband met het feit dat – bij volledige besteding van de rijksmiddelen – de provincies en kaderwetgebieden vaak geen volledig overzicht (meer) hebben. Daar gemeenten in dergelijke gevallen de bodemsanering uit eigen middelen, de markt etc. moeten halen worden knelpunten niet altijd 'gemeld' aan provincie of kaderwetgebied.



De provincie Groningen geeft aan dat er na sluiting van de VINEXperiode nog wel enkele 'zware gevallen' ontdekt zijn. Met VROM wordt hier een oplossing voor gezocht. De provincie Utrecht voorziet bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties in de komende jaren grote financiële knelpunten, hetgeen vertraging in de woningbouw zou kunnen betekenen. In Amersfoort zijn enkele nieuwe gevallen van verontreiniging ontdekt.

5.2 Landelijk beeld van de voortgang en knelpunten

Er kan gesteld worden dat de bodemsanering in het kader van VINEX over het algemeen niet heeft tot geleid tot vertragingen op andere gebieden, zoals woningbouw. Veelal is het saneren van de bodem afhankelijk geweest van de woningbouw in plaats van andersom. Wel is de 'start' van de bodemsanering in het kader van VINEX moeizaam geweest. Dit heeft vooral te maken met het feit dat bodemsanering pas aan de orde is als de grondverwerving en planontwikkeling afgerond zijn. Daarnaast zijn de als 'streng' ervaren criteria voor het verkrijgen van FES-gelden, de ervaren spanning tussen de WRO en de Wet Bodembescherming en het moeilijk op gang komen van de benodigde OP-organisaties veel gehoorde oorzaken. De veel gehoorde stelling dat gemeenten eerst de 'makkelijke' niet-verontreinigde locaties ontwikkeld hebben, wordt in een onderzoek van het Ministerie van VROM (zie Voortgangsrapportage 2001) niet bevestigd. In de voortgangsrapportages (o.a. 2002) worden echter wel 'geluiden uit de regio' met die strekking beschreven.

Uit de analyse die vergezeld ging van de Voortgangsrapportage 2002 is duidelijk geworden dat een groot deel van de saneringsprojecten (bijna 70%) gesitueerd is in binnenstedelijk gebied (voormalige industrie, havens, etc.). Ruim 20 % is gesitueerd op uitleglocaties. Veel saneringsoperaties zijn niet gefinancierd uit de FES-gelden.

Naast de landelijke knelpunten hebben zich ook specifiek regionale knelpunten voorgedaan. In de kaderwetgebieden BRU en KAN werd de bodemsanering bijvoorbeeld vertraagd door stagnerende planvorming (bijvoorbeeld problemen rond de MER in de Waalsprong). Onvoorziene vondsten (zoals asbest en archeologisch interessant materiaal) zorgden voor extra kosten, maar in het algemeen niet tot vertraging van de woningbouw. Dit alles heeft ertoe geleid dat sommige bestuursorganen (zoals bijvoorbeeld de provincie Groningen) ruim voor het einde van de VINEXperiode de FES-gelden hebben besteed, terwijl andere (zoals de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland) in 2004 bijvoorbeeld nog voor miljoenen euro's aan FES-gelden uitgekeerd hebben gekregen.



Tabel 5.2 Samenvatting knelpunten bij de voortgang

Knelpunt	Fase ²⁶	Omschrijving	Regio ²⁷
Juridisch			
Spanning WRO en Wet Bodembescherming	Alle	De woningbouwplanning loopt niet synchroon met het juridische instrumentarium. Afstemming is moeilijk, vooral bij bedrijfsverplaatsing. Deze kunnen de ontwikkeling van locaties vertragen. De tijd die met de onteigening en de taxatie van vervuilde gronden gemoeid is, maakt een goede afstemming vaak niet mogelijk. Onduidelijkheid over onderdelen Wet Bodembescherming, met name cofinanciering en de ongerechtvaardigde verrijking (zie cel hieronder). In de Heroverweging (1997) van het Kabinet heeft men getracht de spanning tussen WRO en de Wet Bodembescherming weg te nemen. In de Waalsprong speelt het probleem dat grondeigenaren geen onderzoek toestaan zolang de procedures niet in orde zijn (MER, verplaatsing glastuinbouw).	Algemeen
Ongerechtvaardigde verrijking gemeenten	Start	Gemeenten kunnen erop worden aangesproken om de waardevermeerdering van de gronden na sanering aan de Staat af te dragen. Vooral op locaties waar sprake is van gemeentelijk eigendom, heeft dit grote financiële consequenties. In 1997 worden voor ernstige knelpunten in Rotterdam en Amsterdam afspraken gemaakt met de staatssecretaris van VROM.	M.n. SRR, ROA
Opsporen vervuiler	Tijdens	Gemeenten hebben moeite bij de zoektocht naar de schuldige eigenaar. Bovendien zijn de opbrengsten van een procedure soms zo gering, dat men daarvan afziet (om vertraging te voorkomen).	Algemeen
Financieel			
Te weinig financiële middelen	Alle	Veel bestuursorganen verwachten dat de FES-bijdragen uit de convenanten niet voldoende zullen zijn. BRU (1997) ziet bijvoorbeeld problemen rond de lage begroting voor niet-ernstige gevallen. Haaglanden (1997) voorziet echter een overschot en wil dit besteden aan niet in het convenant benoemd onderzoek (Pijnacker). Er zijn sinds 2000 ook mogelijkheden om sanering via ISVgelden te doen plaatsvinden. In sommige gevallen worden afspraken gemaakt met VROM over problematische gevallen (zoals Vathorst (Amersfoort) in 1996 en Twente in 1995). Asbest, PAK's, oud oorlogsmateriaal en andere stoffen die worden aangetroffen zorgen voor financiële knelpunten in een aantal regio's (Twente, KAN, SRR). VROM stelt naar aanleiding hiervan o.a. interim-beleid op voor asbest (2003).	Drechtsteden, Amersfoort, SRR, ROA, BRU, Zutphen, SRE, Zeeland, Haaglanden, Drenthe, Twente, KAN.



Knelpunt	Fase ²⁶	Omschrijving	Regio ²⁷
Tijdsbestek besteding FES-gelden	Alle	FES-gelden moesten oorspronkelijk voor 1998 besteed zijn. In 1995 werd gesteld dat voor 1998 slechts de verplichting moest worden aangegaan. Voor 1999 moeten de bedragen besteed zijn, maar ook dit bleek niet haalbaar (o.a. KAN en BRU). De staatssecretaris is in 1997 dan ook bereid geweest (onder voorwaarden) de termijn te verlengen tot 2002. In 2000 is de termijn verlengd tot aan het eind van de convenantperiode (tot 01-01-2005).	Algemeen
Drempelbedrag (100.000 gulden)	Alle	Vaak vallen bodemsaneringskosten onder de 100.000 gulden: gemeenten draaien dan zelf voor de kosten op.	Algemeen
Organisatorisch			
Opstart organisatie	Start	Onduidelijkheid over taken en bevoegdheden voor de werkgroepen bodemsanering.	Steden-driehoek , Leiden
OP ²⁸ (onderzoek en proces) teams functioneren niet optimaal	Start Tijdens	Gebrek aan onderlinge samenwerking en moeizame verzameling van informatie voor besluitvorming. In 1997 draaide de samenwerking al aanzienlijk beter, al kan in 1999 in sommige gevallen geen beroep meer worden gedaan op FES-gelden omdat locaties nog in de OP-teams besproken moeten worden en al met de sanering gestart is. D.m.v. gemeentelijke voorfinanciering probeert men dit op te vangen. In kaderwetgebieden vervulden de OP-teams vanwege de besluitvormingsrol een veel grotere rol dan in de provincies (waar de provincies bevoegd gezag zijn). In 2000 heft de staatssecretaris van VROM de besluitvormingsrol van de OP-teams op. KAN heft het team op als op andere wijze de gelden kunnen worden verkregen (ISV). Samenwerking loopt soms lastig met partijen als er sprake is van archeologische vondsten, asbest etc.	O.a. Haaglanden, BRU , Groningen, SRE.
Stadsprovincie niet tot stand gekomen	Start	Zwakke positie ROA, slechts een coördinerende functie.	ROA
Bouwgemeenten zien elkaar als concurrent	Start	Informatievoorziening binnen regio niet optimaal door onderlinge concurrentie.	SRE, KAN

²⁶ Start = 1995-1998, Tijdens = 1999-2003, Einde = 2004, Alle = 1995-2004.

²⁷ Indien er enkele provincies, stadsgewesten of kaderwetgebieden worden genoemd, sluit dit niet uit dat dit knelpunt ook elders heeft gespeeld. De genoemde bestuursorganen kwamen naar voren uit een inventarisatie van eerdere voortgangsrapportages.

²⁸ Deze teams zijn belast met de juridische toetsing van de aanvragen voor FES-financiering.



Knelpunt	Fase ²⁶	Omschrijving	Regio ²⁷
Geen integrale planning	Start	Alleen Twente heeft in 1996 een integrale planning (criterium voor FES-gelden), wat ertoe heeft geleid dat men vooralsnog op de niet-ernstig verontreinigde locaties bouwde. Het gebrek aan integrale plannen hangt mede samen met de positie van de regio, het gebrek aan onderzoek en een niet optimale organisatie van het proces. De staatssecretaris verzoekt de regio's alsnog een integrale planning te maken. In 1997 heeft de meerderheid dit gedaan. Toch zien veel gebieden de integrale plannen veelal als 'papier voorwaarde'. De mate van integraliteit verschilt wezenlijk per plan en de link met het woningbouwprogramma wordt lang niet altijd gemaakt. Echter de 'vorm' en inhoud van de plannen zijn geen criterium voor het verkrijgen van de FES-gelden.	Alle kaderwetgebieden minus Twente

5.3 Conclusie

De bodemsanering in het kader van VINEX kwam moeizaam op gang door tal van financiële, organisatorische en juridische knelpunten. Archeologische vondsten, asbest, MER-procedures (KAN) hebben in sommige regio's tot (extra) knelpunten en/of vertraging geleid.

De bodemsanering heeft over het algemeen geen negatieve consequenties gehad voor de voortgang van de woningbouw. Wel is andersom de bodemsanering soms vertraagd als gevolg van een vertraagde planvorming bij de woningbouw. Weliswaar kwamen de bestedingen in het kader van het Fonds Economische Structuurversterking (o.a. door strenge criteria en lange planprocedures) de eerste VINEXjaren moeizaam op gang, maar dit heeft niet geleid tot vertragingen in de woningbouw. Dit houdt o.a. verband met het feit dat een deel van de productie plaatsvond binnen plannen die reeds voor 1995 al in een ver gevorderd stadium waren (zie hoofdstuk 2). Daarnaast heeft de woningbouw gedeeltelijk plaatsgevonden op andere locaties dan de geplande woningbouwlocaties waarvoor de FES-gelden beschikbaar waren.



6 Verplaatsing glastuinbouw

6.1 Afspraken en realisatie

In de VINEXuitvoeringsconvenanten zijn voor vier kaderwetgebieden afspraken gemaakt over de verplaatsing van glastuinbouw. De gedachte was dat zonder deze verplaatsing een aantal woningbouwlocaties (o.a. Leidsche Rijn, Wateringse Veld en Waalsprong) in die kaderwetgebieden immers niet gerealiseerd kon worden. De afspraken verschillen van aard; wel dienden de vier kaderwetgebieden volgens de convenanten in alle gevallen een plan van aanpak te schrijven.

Tabel 6.1 Realisatie verplaatsing glastuinbouw

Regio	Project	Status 1-1-2004	Status 1-1-2005
Stadsregio Rotterdam	Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs	Geen informatie ontvangen	Verplaatsing glastuinbouw staat de voortgang van de woningbouw niet in de weg
Haaglanden	Wateringse Veld Erasmuszone	Moet nog starten, afronding verwacht na 2005.	Verplaatsing Wateringse Veld loopt nog, geen definitieve afronding.
Bestuursregio Utrecht	Leidsche Rijn	Nog een kleinschalige verplaatsing van zeven tuinders (ligt op schema). Afgerond 2005.	Nog vijf tuinders moeten worden uitgekocht c.q. onteigend, verplaatsingsplan is bijna afgerond.
Arnhem Nijmegen	Waalsprong	Uitplaatsing gestart in 2003.	onbekend

6.2 Landelijk beeld van de voortgang en knelpunten

De verplaatsing van de glastuinbouw om het realiseren van VINEXwoningbouwprogramma's mogelijk te maken heeft over het algemeen niet geleid tot vertragingen in de woningbouw.²⁹ Andersom hebben vertragingen in de woningbouwprogramma's wel soms geleid tot vertragingen in de verplaatsing van glastuinbouw (zoals in de Waalsprong). Dit werd echter niet als knelpunt ervaren. Organisatorische (vooral planvorming) en juridisch/financiële (vooral grondverwerving) problemen hebben wel gezorgd voor een trage start op de betreffende locaties.

²⁹ Al werd in de voortgangsrapportage van 1998 wel de vrees uitgesproken dat dit het geval zou zijn (Haaglanden).



Tabel 6.2 Samenvatting knelpunten zoals geïnventariseerd bij de regio's in de periode 1995-2005

Knelpunt	Fase ³⁰	Omschrijving	Regio ³¹
Juridisch			
Terughoudendheid bij gebruik onteigeningsinstrument	Alle	Gemeenten zijn terughoudend voor het gebruik van dit instrument, wat het verwerven van gronden bemoeilijkt.	SRR , BRU
Vertraging door afkeuren bestemmingsplan	Tijdens	Milieu-effectrapportage (Bergerden) ontbreekt, gevreesd werd voor vertraging in de ontwikkeling van de Waalsprong. Doordat ook de woningbouwontwikkeling werd vertraagd, bleek dit uiteindelijk mee te vallen.	KAN
Financieel			
Moeizaam verwerven van de gronden	Alle	O.a. beperkte middelen, hoge prijzen (concurrentie)	BRU, SRR
Organisatorisch			
Stagnatie ontwikkelen plannen van aanpak	Start	Plannen van aanpak komen (nog) niet van de grond	SRR, Haaglanden
Geplande gronden worden ingenomen door tuinders van elders	Start	Verplaatsing hierdoor niet of nauwelijks mogelijk.	Haaglanden
Moeizaam verwerven van de gronden	Start	O.a. onderhandelingen met ontwikkelaars met grondposities, onwil grondeigenaren	BRU, SRR
Uitplaatsingsplan politiek niet haalbaar	Tijdens	Hierdoor vond uitplaatsing veelal ad-hoc plaats.	BRU

6.3 Conclusie

De verplaatsing van de glastuinbouw om het realiseren van VINEXwoningbouwprogramma's mogelijk te maken, heeft over het algemeen niet geleid tot vertragingen in de woningbouw; Andersom hebben vertragingen in de woningbouwprogramma's soms (m.n. KAN) wel geleid tot vertragingen in de verplaatsing van glastuinbouw. Dit werd niet als een probleem ervaren, omdat er hierdoor geen noodzaak was om direct over de gronden te beschikken; Organisatorische (met name planvorming) en juridisch/financiële problemen (met name grondverwerving voor nieuwe locaties) hebben wel gezorgd voor een trage start van de uitplaatsing op een aantal locaties. Hierdoor is de verplaatsing van glastuinbouw op een aantal locaties niet afgerond binnen de VINEXperiode.

³⁰ Start = 1995-1998, Tijdens = 1999-2003, Einde = 2004, Alle = 1995-2004.

³¹ Indien er enkele provincies, stadsgewesten of kaderwetgebieden worden genoemd, sluit dit niet uit dat dit knelpunt ook elders heeft gespeeld. De genoemde bestuursorganen kwamen naar voren uit een inventarisatie van eerdere voortgangsrapportages.



7 Groene verbindingen

7.1 Afspraken en realisatie

In de VINEXuitvoeringsconvenanten is met de vier Randstad-kaderwetgebieden (ROA, SRR, Haaglanden en BRU) afgesproken dat zogenaamde 'groene verbindingen' (ten behoeve van fietsen en wandelen) worden opgenomen in de gebiedsperspectieven (opgesteld door de provincies) van de Strategische Groenprojecten Randstadgroenstructuur (SGR). In de Randstad zijn zes grote groengebieden (met verbindingen) aangewezen: Zoetermeer-Zuidplas, Noordelijke Vechtstreek, Eiland van Dordrecht – Sliedrechtse Biesbosch, Haarlemmermeer, Utrecht en omstreken en Landgoederenzone Haaglanden. De totale taakstelling voor deze gebieden bedraagt 450 kilometer aan groene verbindingen. Deze taakstelling is overigens niet opgenomen in de convenanten, maar in de SGR.

Groene verbindingen zijn van belang voor de verwezenlijking van de VINEXdoelstellingen, maar eventuele vertraging staat de realisatie van woningbouw niet in de weg³² (zoals bij bodemsanering wel het geval kan zijn). Uitgangspunt in het SGR is dat realisering van de verbindingen plaatsvindt in de periode 1996-2013. Daarbij wordt uitgegaan van een voorbereidingstijd van vijf jaar en een uitvoeringsduur van 10 jaar. In de praktijk zal dit wat langer blijken te zijn, daar de voorbereiding pas echt kan beginnen als het project op het Voorbereidingsschema Landinrichting is geplaatst. Hiervoor dient een gebiedsperspectief opgesteld te worden en moet er enig zicht zijn op de verwerving van de gronden (Stichting Recreatie, 2001).

Financiering van de groene verbindingen vindt plaats door een bijdrage van 50% door het ministerie van LNV en een eigen bijdrage van 50%. Het was aan de andere overheden hoe de lasten van de overige 50% werden verdeeld. In de convenanten is geen tijdsbestek opgenomen voor de realisatie van de groene verbindingen.

³² Wel wordt in het SGR (1993) expliciet vermeld dat "de keus en de lokatie van de zes zoekgebieden mede is gebaseerd op de verstedelijkingsontwikkeling zoals die met de VINEX-bouwlocaties zal worden bereikt".



Tabel 7.1 Afspraken conform SGR

Kaderwetgebied	Groene verbindingen VINEX/VINAC
ROA	
Haarlemmermeer	75 km
SRR	
Zoetermeer-zuidplas	80 km
Dordrecht – Sliedrecht	60 km
Haaglanden	
Landgoederenzone	100 km
BRU	
Utrecht en omstreken	60 km
Noordelijke Vechtstreek (met ROA)	75 km

Stand van zaken aan het einde van de VINEXperiode

Aan het einde van de VINEXperiode zijn de knelpunten die al tijdens de VINEXperiode naar voren kwamen nog steeds actueel.

De BRU noemt financiële tekorten, gebrek aan personeel (bij de DLG), moeizame grondverwerving en de positie van 'groen' ten opzichte van andere functies (zoals recreatie) als belangrijke oorzaken van een zekere stagnatie in de groenprojecten. In het project Haarzuilens (60 kilometer verbindingen) is de ruimtelijke procedure (herziening bestemmingsplan) nog niet afgerond en geschiedt de grondverwerving op vrijwillige basis. Bovendien zorgt de onzekerheid over de toekomst van de polder Reijnenburg (mogelijk 5.000 – 8.000 woningen) voor stagnatie en terughoudendheid bij de planvorming omtrent 'groen'.

In de SRR wordt de Boterdorpse Plas niet gerealiseerd i.v.m. de veiligheidscontour rondom Airport Rotterdam. Dit wordt nu een woningbouwlocatie met in de veiligheidszone 20 ha. groengebied. De financiering is inmiddels geregeld via het ministerie van LNV. De financiering van de Groen Blauwe Slinger Berkel Pijnacker loopt inmiddels via de provincie Zuid-Holland. De financiering hiervan is nog niet rond. Wat betreft het project Koedood heeft de regio betalingen gedaan richting de betrokken gemeenten. Het project is voor 98% afgerond.

In Haaglanden zijn er geen bijzondere knelpunten. Er is een actieplan opgesteld om een stimulans te geven aan de realisatie van groen. In de Zwethzone is de verwerving van gronden gestart en de inrichting is naar verwachting in 2010 afgerond. In de Vlietzone wordt eveneens gestart met de verwerving, wel moeten er nog afspraken worden gemaakt over de verwervingskosten en het beheer van het gebied. In 2007 wordt een start gemaakt met de aankoop van gronden in de Duivendrecht-corridor. Voor Balijbos is het inrichtingsplan vastgesteld.



7.2 Landelijk beeld van de voortgang en de knelpunten

De eerste VINEXjaren hebben – als het gaat om groene verbindingen – met name in het teken gestaan van het opstellen van de benodigde gebiedsperspectieven (door de betreffende provincies). Deze gebiedsperspectieven dienden vervolgens op het Voorbereidingschema Landinrichting te worden geplaatst. Doordat de eerste jaren aldus in het teken stonden van planvorming, komen de meeste knelpunten pas rond 2000 duidelijk naar voren (uitvoering). Het betreft hier voornamelijk financiële en organisatorische knelpunten, zoals de grondverwerving en onduidelijkheid over wie wat financiert. Om de voortgang te bevorderen zijn met een aantal stadsgewesten afspraken gemaakt over verdere uitvoering (Initiatiefafspraken Verstedelijking 2010). Samen met de toename aan bestuurlijke wil lijkt er naar de toekomst een iets gunstiger beeld te ontstaan, ook al blijft de voortgang veelal moeizaam.

Tabel 7.2 Samenvatting knelpunten zoals geïnventariseerd bij de regio's in de periode 1995-2005

Knelpunt	Fase ³³	Omschrijving	Regio ³⁴
Juridisch			
Archeologische vondsten	Tijdens	Vertraging.	SRR
Aantrekken van vogels	Tijdens	Deel verbinding wordt niet gerealiseerd wegens mogelijke veiligheidsproblemen voor vliegverkeer.	SRR
Onteigeningsinstrument	Tijdens	Bestuurlijke terughoudendheid voor het gebruik van dit instrument. In Haaglanden is bijvoorbeeld ambtelijk/bestuurlijk afgesproken dat er voor groen niet onteigend wordt (Stichting Recreatie, 2001).	Alle
Financieel			
Gebrek aan middelen voor de realisatie van de groene verbindingen	Alle	Met name bij de grondverwerving, maar ook het beheer vormt een probleem. Er werden oplossingen gezocht in het oprichten van groenfonds en 'rood voor groen', maar de verwachtingen hieromtrent zijn vaak beperkt (vaak ook omdat het, zoals in het BRU, 'te laat is'). Groen is vaak een sluitpost.	Alle
Niet voorziene kosten	Tijdens	Bijvoorbeeld bodemsanering en de sloopkosten van kassen	Alle
Lukt niet om een groenfonds te vormen	Tijdens	Groenfonds komt niet tot stand.	ROA
Organisatorisch			
Lage grondmobiliteit	Alle	Moeizame grondverwerving (oorzaken zie o.a. volgende pagina). Soms wordt teveel vastgehouden aan de 'geplande' gronden, terwijl er ook andere opties zijn. In de BRU wordt een verbinding bemoeilijkt door de ontwikkeling van glastuinbouw en mogelijke woningbouw in de polder Reijnenburg (zie ook cel hierna).	Alle

³³ Start = 1995-1998, Tijdens = 1999-2003, Einde = 2004, Alle = 1995-2004.

³⁴ Indien er enkele provincies, stadsgewesten of kaderwetgebieden worden genoemd, sluit dit niet uit dat dit knelpunt ook elders heeft gespeeld. De genoemde bestuursorganen kwamen naar voren uit een inventarisatie van eerdere voortgangsrapportages.



Knelpunt	Fase ³³	Omschrijving	Regio ³⁴
Hoge verwachtingswaarde gronden	Alle	Mogelijke 'rode' ontwikkelingen, vaak veroorzaakt door planologische onduidelijkheid, zorgen voor terughoudendheid bij de verkoop van gronden voor 'groen'. Vaak spelen (mogelijke) omkapplannen een rol.	Alle
Geen afspraken over financiering in conventanten	Start	Het ontbreken van afspraken over lokaal en met name regionaal groen heeft geleid tot onduidelijkheid en problemen bij de financiering ervan. Voor de VINACperiode (2005-2010) is er een bijdrage-regeling tot stand gekomen (knelpuntenregeling, max. 50% van de kosten voor aanleg van regionaal groen).	Alle
Rol provincie	Tijdens	De provincie Utrecht speelt een trekkersrol bij de realisatie van grootschalige groengebieden. De provincie heeft echter andere prioriteiten en een andere planning dan de BRU.	BRU
Groen en rood gescheiden beleidsvelden	Alle	Zowel bij de convenantafspraken als bij uitvoering op de uitleglocaties.	Alle
'Groen' heeft een zwakkere positie dan 'rood'	Alle	Noodzaak wordt minder gevoeld, de VINEXplanvorming houdt vaak op bij het einde van de bebouwing. Instrumenten om het bovenstaande tegen te gaan, bestaan er niet. In tegenstelling tot 'rood' wordt 'groen' niet gevolgd aan de hand van ijkpunten. Door al dit soort zaken krijgt 'groen' ook een slechte naam/positie. Er is veel scepsis, dit komt niet ten goede aan het commitment tussen betrokken partners.	Alle

7.3 Conclusie

Geen enkele groene verbinding is aan het einde van de VINEXperiode volledig gerealiseerd. Doordat realisatie van de verbindingen vaak meer dan 15 jaar beslaat - 5 jaar voorbereiden (o.a. grondverwerving) en 10 jaar uitvoering - is de intentie van het rijk om 'groen' tijdig te ontwikkelen en bereikbaar te maken voor o.a. nieuwe VINEXbewoners, in de praktijk niet haalbaar gebleken. De moeilijke positie van 'groen', ten opzichte van 'rood' ('rood' krijgt meer aandacht, terughoudendheid bij onteigening, moeizame samenwerking) heeft samen met het gebrek moeizame grondverwerving geleid tot een niet al te voortvarende realisatie van de groene verbindingen. Dit heeft er toe geleid dat naar verwachting een aantal groene verbindingen pas omstreeks 2014 – of later – volledig gereed zal zijn. Dit probleem was overigens bij aanvang van de VINEXperiode bij het ministerie van LNV bekend. Men verwachtte al dat de planontwikkeling in samenwerking met provincies en de procedures zoals landinrichting langer zouden duren dan 10 jaar. De realisatie van groene verbindingen is – zoals al duidelijk was aan het begin van de VINEXperiode – geen storende factor geweest wat betreft de bouw van VINEXwoningen. Andersom heeft onzekerheid omtrent 'rode' ontwikkelingen soms wel geleid tot vertraging in de planvorming en uitvoering van groene verbindingen (o.a. BRU).



8 Conclusies

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet die naar voren komen uit de evaluatie van de realisatie van de convenantafspraken. In tabel 8.1 is de realisatie van de VINEXafspraken kort samengevat.

Kwantitatieve opgave wonen en werken

De woningbouwopgave van de VINEX is landelijk gezien in kwantitatieve zin gehaald. Landelijk zijn er zelfs meer woningen toegevoegd dan afgesproken in de convenanten te samen. Daarmee is dan ook de beoogde bijdrage aan de doelstelling van het terugdringen van het woningtekort theoretisch voor heel Nederland gezien gehaald. De verschillen per regio zijn echter nog aanzienlijk. Er werd daarnaast in de convenanten meer beoogd. Het bundelen van de nieuwbouw binnen de VINEX-regio's en het bestaand stedelijk gebied, het terugdringen van de automobiliteit door middel van aanleg (hoogwaardig-) openbaar vervoer, voldoende werkgelegenheid in nieuwe woongebieden en het verbinden van woongebieden met groene gebieden waren een intergraal onderdeel van de convenanten.

De verstedelijkingsopgave

Het bundelen van de netto woningproductie (dus waar vindt de nieuwbouwproductie plaats) is niet gerealiseerd in de mate die was beoogd. Er zijn over het algemeen minder woningen binnen de VINEXregio's gebouwd dan was afgesproken (62% realisatie en 70% afspraak). Slechts een klein deel van de VINEXregio's heeft de afgesproken aantallen gerealiseerd. Verder zijn de verschillen tussen de regio's aanzienlijk. Ook diende er een deel (33%) van de netto woningproductie plaats te vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit is zeker niet voor alle regio's gelukt. Voor alle regio's samen vond ongeveer 27% van de toevoegingen plaats binnen het bestaand stedelijk gebied (van 1971).

Voor werklocaties zijn alleen indicatieve afspraken gemaakt met de kaderwetgebieden. Bij de bedrijventerreinen is ruim de helft van de opgave gerealiseerd. De opgave voor kantoren is nagenoeg geheel gerealiseerd. Ook hier zijn de verschillen tussen de regio's overigens groot. Het minder of meer realiseren blijkt sterk samen te hangen met de marktomstandigheden. De vraag naar ruimte is sterk afhankelijk van de economische conjunctuur. Dit werd overigens al bij het maken van de (indicatieve) afspraken onderkent.

Vertragingen op nieuwbouwlocaties

In de eerste helft van de VINEXperiode werd meer gebouwd dan in de tweede helft. Met name de eerste 3 jaar werd er meer gebouwd dan de jaren daarna. Het is ook in die eerste periode dat



buiten de stadsgewesten de productie hoger lag dan voorzien. Een belangrijke verklaring daarvoor is dat er in de eerste helft voor een groot deel gebouwd werd op zogenaamde doorlooplocaties waar planvormingproblemen afwezig of minder groot waren. De knelpunten die met name op de nieuwe (benoemde) VINEXuitleglocaties speelden, zorgden aldaar voor vertragingen. Hier speelden zowel de knelpunten een rol in relatie tot de planvorming (zoals juridische procedures en complexe besluitvormingsprocessen) als een veranderende woningmarkt. Juist de productie buiten deze VINEXuitleglocaties, die vooral aan het begin van de VINEXperiode hoog was, heeft een relatief grote bijdrage geleverd aan de totale woningproductie binnen de VINEXregio's.

Openbaar vervoer

De nieuwe woningbouwlocaties binnen de VINEXregio's dienden in het kader van het terugdringen van de groei van de automobilititeit te worden voorzien van hoogwaardig openbaar vervoer. Het realiseren van de HOV is maar deels binnen de VINEXperiode gerealiseerd. Een belangrijke oorzaak van de voorgekomen vertragingen is dat de woningbouw op de betreffende VINEXlocaties vertraging had opgelopen.

Groene verbindingen

De te realiseren groene verbindingen die de nieuwe woongebieden dienden te verbinden met groengebieden zijn slechts voor een klein deel gerealiseerd. Hier speelden tal van voorziene aspecten een rol zoals problemen bij grondverwerving en te doorlopen procedures zoals ruilverkaveling.

Ondersteunende afspraken

De voorwaardenscheppende aspecten voor het realiseren van nieuwe bouwlocaties zijn de opgenomen rijksbijdragen voor bodemsanering en de verplaatsing van glastuinbouw. Zowel de bodemsanering als de verplaatsing van glastuinbouw kwamen moeizaam op gang. Deze ondersteunende activiteiten hebben dus vertraging opgelopen. Dat dit niet direct negatieve gevolgen had voor de voortgang van de woningbouw op de betreffende locaties heeft vooral te maken met het feit dat deze locaties vaak al vertraagd waren in de planvormingfase.

Tabel 8.1 Samenvatting geëvalueerde afspraken uit de convenanten

Doelomschrijving (outcome)	Onderwerp	Afspraak	Realisatie
Wonen			
Woningtekort terugdringen	Uitbreiding woningvoorraad binnen de VINEXregio's (taakstelling)	Totaal 460.400 woningen. Afspraak per kaderwet gebied en provincie verschillend.	Lager 418.000 woningen (- 43.000) sterke verschillen per regio met name kaderwetgebieden minder productie
Woningtekort terugdringen	Uitbreiding woningvoorraad buiten de VINEXregio's (inspanningsverplichting)	Totaal 190.000 woningen	Hoger 273.000 woningen (+73.000)



Doelomschrijving (outcome)	Onderwerp	Afspraak	Realisatie
Bundelen van verstedelijking / beperken mobiliteit	Bundeling van de netto uitbreiding binnen VINEXregio's	Voor alle kaderwetgebieden en provincies 71% van de uitbreiding binnen de VINEXregio's	Lager Landelijk 62% van de netto productie binnen de VINEXregio's Sterke verschillen per regio
Bundelen van verstedelijking / beperken automobilititeit	Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied	33% van de netto productie (Met uitzondering van Haaglanden; 22%)	Lager Totaal 27 % van netto productie Sterke verschillen per regio
Woningtekort terugdringen	Voortgang binnen VINEXregio's	Er dient in de eerste 5 jaar 2/3 van de taakstelling gehaald te worden	Eerste periode meer gebouwd dan tweede periode. Echter minder dan 2/3.
Werken			
Bundelen van verstedelijking / beperken mobiliteit.	Kantoren	Per kaderwetgebied verschillend Totaal 7.769.000 m ² bvo bouwmogelijkheden (indicatief)	Gerealiseerd 96% van beoogd oppervlak Verschillen per regio. Regio's in west Nederland meer en regio's in het oosten van het land minder.
Bundelen van verstedelijking / beperken mobiliteit.	Bedrijventerreinen	Per kaderwetgebied verschillend 4.262 hectare bouwrijp gemaakte grond (indicatief)	57% van beoogd oppervlak Verschillen per regio. Regio's in west Nederland minder en regio's in het oosten van het land meer.
Openbaar vervoer			
Bundelen van verstedelijking / beperken mobiliteit	Te realiseren projecten openbaar vervoer bij VINEX uitleglocaties	Benoemde projecten in kaderwetgebieden (exclusief) SRE en Twente.	Voor 70% gerealiseerd
Bundelen van verstedelijking / beperken mobiliteit Locatiekwaliteit	Voortgang	De OV-projecten zijn gerealiseerd indien tweederde van de woningbouw op een locatie is gerealiseerd.	Gerealiseerd
Locatiekwaliteit	Groene verbindingen	Aantal te realiseren kilometers	Zeer ten dele gerealiseerd
Ondersteunend	Bodemsanering	Bijdrage vanuit het rijk voor de kosten van onderzoek en sanering in gevallen van ernstige bodemvervuiling.	Deels gerealiseerd danwel met vertraging
Ondersteunend	Verplaatsing glas-tuinbouw	Op benoemde woningbouwlocaties; financiering vanuit het rijk.	Deels gerealiseerd danwel met vertraging



Bijlage Voortgang van verkeer- en vervoerprojecten per regio

In deze bijlage is de stand van zaken met betrekking tot de voortgang van projecten per regio (stadsgewesten en provincies) kort beschreven. Uitgangspunt is de situatie eind 2003, gebaseerd op de vorige monitor (Stogo, 2005). Informatie over stations (in sommige gevallen ook over andere projecten) is grotendeels gebaseerd op informatie van de departementale contactpersoon V&W. Ontbrekende informatie is nagetrokken bij de regionale contactpersonen. Per project is aangegeven of het voorkomt in de VINEXconvenanten (c) of de actualiseringsafspraken (a).

Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)

Eind 2003 waren de volgende projecten afgerond: Zuidtangent (c), de tramlijn de Aker (c), de OV-koker Buitenveldertbaan (c), de busbaan IJpendam 't Schouw (c) en de ringsneltram (c). In 2005 is de IJburgtram (c) in gebruik genomen en in 2005 of begin 2006 de Gebiedsgerichte aanpak Schiphol en Zuidoost (c). De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- Noord-Zuidlijn (c): de feitelijke oplevering is recent uitgesteld tot 2012, omdat de complexe werkzaamheden bij het Centraal Station meer tijd vergen.
- Station Purmerend Weidevenne: de bouwwerkzaamheden zijn begonnen. Bezwaren van omwonenden hebben geen vertraging tot gevolg. Opening van het station zal volgens plan plaatsvinden in 2007.

Bronnen: ROA (2005); Noordhollands Dagblad (21 sept. 2005; 1 okt. 2005); www.noordzuidlijn.nl; www.omroepurmerend.nl.

Stadsregio Rotterdam (SRR)

Eind 2003 waren de volgende projecten afgerond: de Beneluxlijn (c), Tramplus Carnisselandelijn (c), het metrostation Kop van Zuid (c), Tramplus Kop van Zuid (c), de stadsbrug Kop van Zuid (c), Tramplus IJsselmondelijn (c) en Tramplus CS-Lombardijen (c). In 2005 zijn zowel de Nesselandelijn (c) als de tramlijn naar Schiedam en Vlaardingen (c) in gebruik genomen. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- Randstadrail Hofpleinlijn CS (c): opening van de railverbinding is gepland voor 3 september 2006. De koppeling aan het metrostation Rotterdam CS is gereed in 2008.
- HOV Zoetermeer-Rotterdam (ZoRO): vanaf 2008 is er een busverbinding tussen Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs. Een mogelijke railverbinding op langere termijn is uit de planning gehaald. De realisatie hiervan is afhankelijk van verdere stedelijke ontwikkeling langs het tracé.
- Station Schiedam Spaland (Kethel): openingsdatum nog niet bekend.

Bronnen: SRR (2003); Rotterdams Dagblad (20 mei 2005); AD/Rotterdams Dagblad (12 jan. 2006); www.ret.nl; www.zoetermeerinbeeld.nl; www.randstadrail.nl.



Haaglanden

Eind 2003 waren twee projecten afgerond: de OV-ontsluiting Ypenburg, lijn 15 (c) en de OV-ontsluiting Wateringen, lijn 17 (c). In 2005 is het station Ypenburg geopend. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- Randstadrail (a): de opening is gepland in september 2006.
- Station Leidschenveen: de opening is gepland voor 2006, als onderdeel van Randstadrail.
- OV-ontsluiting Zoetermeer, Oosterheemlijn (c): de opening is gepland in september 2006, als onderdeel van Randstadrail. Vooruitlopend op RR rijdt er tijdelijk een bus.
- OV-ontsluiting Ypenburg/Leidschenveen, lijn 19 (c): financiering was lange tijd een probleem, maar is nu rond. Realisatie is gepland voor eind 2007.
- HOV lijn 37 (Zoetermeer-Delft-Kijkduin): een tramverbinding lijkt voor 2015 niet realistisch. In 2007 zou er een bus moeten gaan rijden. De ruimte voor het toekomstige tramtracé wordt opengehouden.
- OV-ontsluiting Wateringen: tramlijn 9/16 (c): in uitvoering, zou in 2007 moeten gaan rijden.
- Fietsontsluiting Ypenburg, Wateringen en Leidschenveen (a): de aanleg is gestart in juni 2005. Dit project maakt thans deel uit van het 'Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes Haaglanden 2003 tot en met 2007'. Een deel hiervan is afgerond, voor een deel is de financiering nog niet rond.

Bronnen: Stadsgewest Haaglanden/Provincie Zuid-Holland (2003); Stogo (2005); Gemeente Delft (2005); www.haaglanden.nl; www.randstadrail.nl; www.htm.nl; www.rtvrijswijk.nl; www.zoetermeerinbeeld.nl.

Bestuursregio Utrecht (BRU)

Eind 2003 was één project afgerond: het voorstadstation Utrecht Terwijde (Leidsche Rijn West). De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- HOV CS-Uithof/CS-Uithof Om de Zuid (c): de oostelijke verbinding door de binnenstad naar de Uithof is in 2003 in gebruik genomen. De opwaardering van de bestaande busbanen naar de Uithof via de zuidelijke verbinding, HOV CS-Uithof Om de Zuid, is in gebruik in tijdelijke vorm; opwaardering naar HOV vindt voor 2007 plaats. Het tracé door de binnenstad kan voor een toekomstige tramverbinding worden gebruikt; deze wordt niet voor 2015 verwacht.
- HOV Leidsche Rijn (c): realisatie van de noordelijke en zuidelijke HOV-as in Leidsche Rijn wordt gefaseerd uitgevoerd. Het rijk heeft hiervoor subsidie toegekend. Het hele netwerk is naar verwachting klaar in 2010.
- OV-terminal Utrecht CS: de bouw start naar verwachting in 2006 en zal gereed zijn in 2010.
- Westtangent (voorheen OV Maarssen-Leidsche Rijn-Nieuwegein) (a): er is geen concrete planning bekend. De reizigersaantallen rechtvaardigen geen volledig vrije busbaan.
- Randstadspoor (a): afgesproken is dat Randstadspoor uiterlijk in 2015 gereed is, inclusief de meeste stations. De financiering is veiliggesteld door voorfinanciering door de regio.
- Station Utrecht Zuilen: opening is voorzien tussen 2007 en 2009.

Bronnen: BRU (2004); Stogo (2005); www.utrecht.nl.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)

Eind 2003 waren twee projecten afgerond: het voorstadstation Lent (Waalsprong) en het project Nijmegen Spoorzone. In 2005 is het station Arnhem Schuytgraaf geopend. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- HSOV Regiorail (c): realisatie is voorzien voor 2012. Het project richt zich vooralsnog vooral op aanpassing van het bestaande railnetwerk en uitbreiding van het aantal stations.
- OV-ontsluiting Waalsprong: een busverbinding was van meet af aan beschikbaar. Op korte ter-



mijn wordt ter verbetering een aantal doorsteken voor bussen gerealiseerd. HOV wordt bestuurd voor de langere termijn.

- KRA (Knoop Rail Arnhem): de ongelijkvloerse kruising bij Velperbroek is voorlopig vervallen. Die bij Arnhem-West zou volgens het MIT 2004 opgeleverd worden in 2008. Dit is verschoven naar 2010; de realisatie zal starten in 2006. Oplevering van het vierde perron staat in het MIT 2005 en 2006 gepland voor 2007-2010. De projectplanning gaat uit van oplevering in 2010.
- Arnhem Centraal: oplevering is volgens het MIT 2004 en 2005 gepland in 2007, volgens het MIT 2006 in 2008, de gebiedsontwikkeling buiten beschouwing gelaten. De projectplanning voorziet oplevering begin 2009.

Bronnen: Stogo (2005); gemeente Arnhem (2005); www.nijmegen.nl; www.waalsprong.nl; www.arnhemcentraal.arnhem.nl.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)

Eind 2003 waren twee projecten afgerond: de HOV Westcorridor en de Buslijn Best (vanwege onvoldoende belangstelling vervangen door een weg). Er rest alleen het station Helmond Brandevoort. Opening hiervan is gepland voor 2006.

Regio Twente

Eind 2003 was één project afgerond: het voorstadstation Enschede Eschmarke. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- Doorstroomas Almelo Windmolenbroek: nagenoeg gereed.
- Doorstroomas Hengelo Vossenbelt: planning was 2005, is gereed in 2006. Vertraging door procedures van de Raad van State.
- Doorstroomas Enschede Eschmarke: planning was 2005, is gereed in 2006. Vertraging door procedures van de Raad van State.

Bronnen: Stogo (2005); informatie van de departementale contactpersoon V&W.

Provincie Groningen

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. Het busstation Groningen CS is inmiddels gereed; aanpassing aan de geplande tramverbindingen vindt pas in de verdere toekomst plaats. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- STOV Kolibri CS-Zernike (a): de gemeente heeft begin 2006 het plan voor een tram geherintroduceerd; deze zou tegen de € 150 miljoen gaan kosten en in 2014 gereed zijn.
- Ontsluiting Meerstad: hier is ook een tram gepland, als onderdeel van Kolibri, die echter pas tussen 2015 en 2020 gereed zal zijn.
- OV-as Noordwest (De Held-Reitdiepshaven) (a) en OV-as Zuidwest (Piccardthofplas) (a): er is vertraging ontstaan doordat de projecten van VROM in het streekplan Drenthe moesten worden opgenomen. Vervolgens is door de decentralisatie van de GDU de gerichte uitkering vervallen en moeten de projecten grotendeels uit eigen middelen worden gefinancierd. Andere prioriteiten hebben hierbij echter voorrang. Hoewel het tracé is gereserveerd is feitelijk sprake van afstel.
- Station Europapark: opening is voorzien tussen 2007 en 2009.

Bronnen: gemeente Groningen (2006); provincie Groningen (2006); www.kolibri.nl; contactpersoon provincie Groningen.

Provincie Friesland

Eind 2003 was alleen de buslijn Zuiderburen afgerond. De stand van zaken met betrekking tot de overige projecten is als volgt:

- OV-ontsluiting Goutum (a): dit zal tussen 2007 en 2010 in ontwikkeling worden gebracht. Dit pro-



ject is gerelateerd aan het stadsconvenant en station Werpsterhoek.

- Station en transferium Leeuwarden Werpsterhoek (a): Speelt pas weer na 2010. Reden is de vertraagde ontwikkeling van Zuidlanden, met name in het westelijk deel.
- Fietsnetwerk en busstrook Leeuwarden Zuid: beide verkeren in de verkenningsfase en zijn nog niet concreet, dit laatste m.u.v. de extra oeververbinding (fietsbrug over Van Harinxmakanaal ter hoogte van spoorbrug). Deze zal pas in 2008-2010 worden aangelegd. De busstrook is op dit moment niet aan de orde. In welke vorm deze uiteindelijk wordt gerealiseerd is nog niet bekend, dit zal echter pas na 2010 gebeuren. Ook hier is de vertraging in de woningbouw een reden.

Bronnen: Stogo (2005); contactpersoon provincie Friesland.

Provincie Drenthe

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. De stand van zaken is als volgt:

- Fietsvoorzieningen Delftlanden-Rietlanden (a): de fietsverbinding met Delftlanden is in mei 2005 geopend.
- Ongelijkvloerse kruisingen Delftlanden-Rietlanden (a): gaat niet door, financieel onhaalbaar.
- Verdubbeling Nieuw-Amsterdamsestraat (a): de gemeente heeft een (gedeeltelijke) verdubbeling opgenomen in het programma voor 2005-2008.
- Verplaatsing station Emmen Bargeres (a): er zijn afspraken gemaakt over verplaatsing en financiering: 50% financiering door ministerie van V&W, 25% door VROM, 25% door gemeenten en provincie in de regio. Voor 2007 moet het definitieve plan worden ingediend, het station opent dan uiterlijk in 2010. Omdat het uitvoeringsniveau wat hoger wordt dan aanvankelijk gepland wordt de mogelijkheid van een PPS-constructie onderzocht.
- OV-ontsluiting Delftlanden-Rietlanden (a): realisatie is gepland tussen 2007 en 2010. Het project is gekoppeld aan de verplaatsing van het station Bargeres.

Bronnen: Stogo (2005); www.emmen.nl; www.emmen.nu; contactpersoon gemeente Emmen.

Provincie Overijssel

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. De stand van zaken is als volgt:

- Station Zwolle Stadshagen: ontsluiting gebeurt nu per bus. Het station was gekoppeld aan de Hanzelijn. Het zal nu waarschijnlijk onderdeel vormen van het toekomstige sternet lightrail. Een concrete planning is niet bekend. De financieringsmogelijkheden voor twee stations worden onderzocht. Eventueel heeft station Voorsterpoort prioriteit boven Stadshagen.
- Hoofdinfrastructuur Stadshagen (a): de uitvoering is in 2005 gestart, uitvoering van het laatste deelproject zal pas na 2009 plaatsvinden. Voor de periode na 2007 is de financiering nog niet rond. Deels moet deze komen uit de gronduitgifte van Stadshagen II na 2008. De verwachting is echter dat het tekort zal afnemen door aanvullende BDU-subsidies.

Bronnen: provincie Overijssel (2005); gemeente Zwolle (2005); www.zwolle.nl.

Provincie Gelderland

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. De op stapel staande projecten betreffen uitsluitend spoorwegstations. Hiervan worden de stations Twello, Apeldoorn Osseveld en Gaanderen naar verwachting in de loop van 2006 geopend, Apeldoorn de Maten en Voorst Empen tussen 2007 en 2009.

Provincie Utrecht

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. Het HOV Vathorst-Amersfoort (a) wordt naar verwachting in gebruik genomen in 2007, als busverbinding. De geplande snellere verbinding is al eerder vervallen. Begin 2005 is een besluit genomen over het tracé, medio 2006 start de realisatie.



Het station Amersfoort Vathorst (a) wordt geopend in de loop van 2006. Bronnen: provincie Utrecht (2004); Bromberg (2005); stad Amersfoort (19 jan. 2005).

Provincie Flevoland

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. Eind 2004 is het voorstadstation Almere Buiten Oost (Oostvaarders) geopend. Van de overige projecten zijn de busbanen Almere Poort (a) vertraagd doordat ook de woningbouw was vertraagd (Stogo, 2005). Inmiddels is voor tweederde subsidie toegekend vanuit de BDU. De gemeente betaalt het overige. Oplevering was voorzien voor 2006, nu voor 2007. Opening van het station Almere Poort (a) is gepland voor 2007. Bronnen: gemeente Almere (2004); provincie Flevoland (2005); www.almere.nl.

Provincie Noord-Holland

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. In 2005 is de OV-ontsluiting Beverwijk Broekpolder (a) voltooid. Er resteert één project, de OV-corridor HAL. Oplevering van fase A (Alkmaar) is gepland voor 2007 (www.alkmaar.nl), van fase B (N242) voor eind 2007 of 2008, met een uitloop tot 2009. Bronnen: provincie Noord-Holland (2004); www.pnh.nl; www.connexxion.nl; www.broekpolderonline.nl; www.noord-holland.nl.

Provincie Zuid-Holland

Eind 2003 waren nog geen projecten afgerond. De stand van zaken is als volgt:

- Rijn-Gouwelijn (a): de RGL-Oost wordt naar verwachting in 2010 geopend. Voor de RGL-West is het tracé nog niet vastgesteld; gewacht wordt op meer duidelijkheid over de locatie van de geplande woningbouw.
- OV-structuur Drechtsteden: het Drechtstedenbestuur heeft ingestemd met het programma tot 2007. Inzet is om dan het eerste deel van het project in uitvoering te hebben.
- Station Sassenheim: opening is gepland tussen 2007 en 2009.

Bronnen: De Drechtsteden (2003; 2006); www.drechtsteden.nl; www.rijngouwelijk.nl.

Provincie Zeeland

Eind 2003 waren geen projecten afgerond. In 2004 is de S14/S15 geopend. Van de overige projecten verkeert het Scheldeterrein (KSG-werf) nog in de fase van planvorming. Wel is een tijdelijke ontsluitingsweg gereed. De werkzaamheden aan de N57 starten volgens het MIT 2005 en 2006 in 2006, oplevering vindt plaats in 2010; de projectplanning gaat uit van respectievelijk 2007 en 2010. Bronnen: gemeente Vlissingen (2004; 2005a; 2005b); www.zeeland.nl; www.vlissingen.nl; www.rijksweg57.nl.

Provincie Noord-Brabant

Eind 2003 was het voorstadstation Tilburg Reeshof (a) afgerond. Het voorheen genoemde station Etten-Leur Oost (a) was al eerder vervallen. Bron: BN/De Stem (10 dec. 2003).

Provincie Limburg

Eind 2003 waren nog geen projecten geheel afgerond. Er is nog geen definitief besluit genomen over de doorgang van de Lightrail Zuid-Limburg (a). Vanwege de beperkte BDU-middelen van € 50 miljoen per jaar zijn nu geen middelen gereserveerd voor de lightrail. Pas na 2008 zullen de beschikbare middelen toenemen. Het HOV Rijkswegboulevard Sittard-Geleen zal eind 2006 worden voltooid, conform de eerdere planning. Bronnen: provincie Limburg (2005); www.rijkswegboulevard.nl; www.lightrail.nl; www.prorail.nl.