VOORTGANG

VERSTEDELIJKING VINEX

2003

Jaarlijkse voortgangsrapportage

Vinex-uitvoeringsconvenanten

1995 – 2005

Ministerie VROM
DGR/DGW
Den Haag,
Januari 2004

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies I
1. Inleiding I
2. Woningbouw I
3. Verkeer en vervoer II
4. Bodemsanering III
5 Werklocaties III
6 Verplaatsing van glastuinbouw IV
7. Groene verbindingen IV
8. Conclusie V

1. Inleiding 1
1.1 Aanleiding voor het onderzoek 1
1.2 Probleemstelling en inhoudelijke oriëntatie 1
1.3 Onderzoeksmethode en verzamelde data 2
1.4 Opbouw van het rapport 3

2. Woningbouw 5
2.1 Inleiding 5
2.2 De voortgang tot en met 2002 5
2.3 De verwachte uitbreiding van de woningvoorraad in 2003 en 2004 6
2.4 Woningproductie en woningbehoefte op langere termijn 7
2.5 De situatie per kaderwetgebied en Vinex-stadsgewest 8
2.6 Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra 13
2.7 Conclusies 15

3. Verkeer en Vervoer 17
3.1 Inleiding 17
3.2 Financiering 18
3.3 Voortgang 19
3.3.1 Voortgang per kaderwetgebied 19
3.3.2 Voortgang per provincie 23
3.4 Knelpunten 26
3.5 Conclusies 27

4. Bodemsanering 31
4.1 Inleiding 31
4.2 Financiering 31
4.3 Voortgang 33
4.4 Knelpunten 38
4.5 Conclusies 40

5. Werklocaties 43
5.1 Inleiding 43
5.2 Voortgang 43
5.3 Knelpunten 45
5.4 Conclusies 47

6. Verplaatsing glastuinbouw 49
6.1 Inleiding 49
6.2 Voortgang en knelpunten 49
6.3 Herstructurering glastuinbouwgebieden 50
6.4 Conclusies 50

7 Groene verbindingen 51
7.1 Inleiding 51
7.2 Voortgang en knelpunten 52
7.3 Conclusies 59

8 Integraliteit in de uitvoering 61
Inleiding 61
8.1 Vertraging in de woningbouw door knelpunten vanuit de overige thema's 61
8.2 Knelpunten in de relatie woningbouw en de andere thema's in de Vinex-convenanten 63
8.3 Wat zorgt dan voor vertraging in de woningbouwproductie 65
8.4 Conclusies 65

Literatuur 66

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

1 Inleiding

Naar aanleiding van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (Vinex) zijn met zeven kaderwetgebieden en elf provincies[1] convenanten afgesloten over de uitvoering van de verstedelijking in de periode van 1995 tot 2005. De convenanten met de provincies betreffen negentien overige stadsgewesten. De voortgang van deze uitvoering wordt jaarlijks in beeld gebracht, met als hoofddoel het verkrijgen van voortschrijdend inzicht in de praktijk van de uitvoering van de convenanten. Dit rapport bevat de monitor 2003 en actualiseert dit voortschrijdend inzicht. De afspraken die zijn vastgelegd in de convenanten vormen uiteraard het referentiekader van deze monitor. Daarbinnen is gepoogd meer expliciet aandacht te schenken aan de voortgang sinds de vorige monitor, die medio 2002 is uitgevoerd.

De monitor richt zich op de voortgang van de woningbouw en op de ontwikkeling van een vijftal thema's die naast woningbouw in de Vinex-convenanten zijn opgenomen: verkeer- en vervoerprojecten, bodemsanering, werklocaties, verplaatsing van glastuinbouw en groene verbindingen met groengebieden buiten de Vinex-locaties.
Naast een voortgangsmeting van de zes genoemde thema's als zodanig, beoogt dit rapport niet in de laatste plaats ook inzicht te geven in knelpunten die de voortgang beïnvloeden, en eventuele maatregelen die zijn genomen om deze knelpunten aan te pakken.
Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau OTB. Een belangrijke informatiebron voor dit onderzoek werd gevormd door contactpersonen bij de 12 provincies en 7 kaderwetgebieden. Met als basis de resultaten van de Monitor 2002 is aan deze contactpersonen gevraagd om de beschikbare informatie te actualiseren. Daarnaast zijn aanvullende vragen gesteld. Daarnaast is gebruik gemaakt van informatie die is verstrekt door verschillende departementale contactpersonen en van secundaire schriftelijke bronnen.

In het vervolg van deze samenvatting worden per thema de belangrijkste bevindingen gepresenteerd. We sluiten af met enkele concluderende opmerkingen over de integraliteit in de uitvoering.

2 Woningbouw

In de periode 1995 tot en met 2002 is volgens CBS-gegevens landelijk ca. 84% van de Vinex-uitbreidingsbehoefte gerealiseerd. Daarmee ligt landelijk gezien de realisatie van de uitbreiding van de woningvoorraad op schema. In de Kaderwetgebieden en Vinex-stadsgewesten loopt de realisatie echter achter. Deze achterstand is in 2002 bovendien toegenomen. In de overige gebieden (buiten de stadsgewesten) is de netto uitbreiding van de woningvoorraad nu al groter dan was geprogrammeerd voor de totale periode 1995-2004.
De verwachting is dat de achterstanden in de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten aan het einde van de convenantsperiode niet ingelopen zullen zijn en dat deze achterstanden niet meer volledig gecompenseerd kunnen worden door de productie in de overige gebieden.
Volgens de huidige inzichten komt de totale netto uitbreiding in de periode 1995-2004 op 635.000 à 640.000 woningen. Daarmee blijft naar verwachting de netto uitbreiding van de woningvoorraad in de periode 1995 tot en met 2004 met zo'n 10.000 tot 15.000 woningen achter bij de aantallen die in de Vinex convenanten zijn afgesproken. Dat betekent overigens niet dat die woningen niet gebouwd worden. De locaties zijn grotendeels ontwikkeld, de

[1] De verstedelijkingsopgave van Almere is in het convenant met ROA opgenomen. De provincie Flevoland neemt echter de voortgang hiervan voor haar rekening.

bouwstroom is veelal op gang gekomen, alleen de realisatie zal voor een deel pas na 2004 plaatsvinden.
Vergeleken met de vorige monitor is de achterstand van de woningbouw ten opzichte van de in de Vinex convenanten afgesproken aantallen toegenomen met 5.000 à 10.000 woningen.

Knelpunten die zich voordoen bij de realisatie van woningen hangen niet in eerste instantie samen met de andere in deze rapportage behandelde thema's. Belangrijke knelpunten volgens de provincies en de kaderwetgebieden zijn de langdurige (her)onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen (die grondposities hebben) in de planvormingsfase. Daarnaast wordt veelvuldig melding gemaakt van langdurige procedures, onder andere als gevolg van (europese) regelgeving. Daarnaast hebben ook bodemprocedures tot aan de Raad van State door omwonenden en belanghebbenden geleid tot grote vertragingen.

Voor wat betreft de woningbouwproductie op middellange termijn zijn de uitgangspunten een al enige jaren teruglopende bouwproductie, een stagnerende economie met een afgenomen vraag naar duurdere (koop)woningen en een gespannen woningmarkt. In dit kader wordt in de brief van 30 september 2003 van VROM aan de Tweede Kamer over acties ter verhoging van de woningbouwproductie uitgegaan van een ambitieuze maar realistische doelstelling voor de periode tot 2010. Bij ongewijzigd beleid zou het woningtekort in 2010 uitkomen op ca. 2,3%. De VROM inzet is om dat tekort terug te brengen tot 1,5 à 2% in 2010. Om dat te bereiken is naar de huidige inzichten in de periode 2005-2010 een woningproductie van 380.000 tot 420.000 woningen nodig, ofwel gemiddeld zo'n 80.000 woningen per jaar. De maatregelen die in de brief worden genoemd moeten daaraan bijdragen.
In de Bouwprognoses 2003-2008 wordt voor de langere termijn met scenario's gewerkt voor de periode 2005 tot en met 2008. Daarbij laat het middenscenario voor die periode een gemiddelde jaarproductie van 74.000 woningen zien en het hoge scenario, waarin wordt uitgegaan van het weer aantrekken van de economie, een gemiddelde jaarproductie van 82.000 woningen in die periode.
Economisch herstel, gevoegd bij minder beperkingen in de woningbouw en andere maatregelen, zoals aangekondigd in de brief van 30 september 2003 inzake acties ter verhoging van de woningbouwproductie, en een goede inzet van marktpartijen en corporaties als het gaat om benutten van de mogelijkheden, kan leiden tot een nieuwbouwproductie die in de buurt van de beleidsdoelstelling ligt.

3 Verkeer en vervoer

In de Vierde Nota extra werd groot belang gehecht aan een goede ontsluiting van de Vinex-locaties. In de convenanten zijn vooral regionale openbaar-vervoerprojecten opgenomen vanwege de doelstellingen van compacte verstedelijking en het terugdringen van het autoverkeer. Het Rijk hanteert hierbij als vuistregel dat de definitieve hoogwaardige openbaar-vervoerprojecten ter ontsluiting van de locaties gereed moeten zijn als ongeveer tweederde van de woningbouwopgave gerealiseerd is. Het is wel nodig om vanaf het begin een voldoende vorm van OV aan te bieden, bijvoorbeeld middels tijdelijke busverbindingen. Dit is een verantwoordelijkheid van het betreffende kaderwetgebied of provincie. Het in gebruik nemen van de OV-verbindingen wordt in veel gevallen derhalve direct gekoppeld aan de voortgang van de woningbouw. Indien vertraging ontstaat in de woningbouwprogrammering, dan wordt hiermee veelal rekening gehouden.

In 2002 en 2003 is goede voortgang geboekt met betrekking tot de OV-ontsluiting van de Vinex-locaties, hoewel vooral de samenhang tussen de tijdsplanning en de financiële planning van projecten in een aantal gevallen problemen blijft opleveren.
De voortgang van de woningproductie op zich wordt volgens de regio's niet vaak belemmerd door problemen met betrekking tot de infrastructuur. Wel worden er regelmatig knelpunten gesignaleerd die samenhangen met de afstemming in fasering van woningbouw en auto- en

openbaar-vervoerontsluiting. Hierdoor kunnen de nieuwe bewoners nog geen gebruik maken van OV-voorzieningen. Ten opzichte van de vorige monitor is voor de meeste projecten de vertraging niet verder toegenomen.

De feitelijke oplevering en in gebruik name van OV-projecten loopt in de praktijk meestal 1 à 2 jaar voor op de planning volgens het MIT. Dit hangt samen met het feit dat het MIT de financiële afhandeling van het project weergeeft en niet de feitelijke oplevering en in gebruik name. In het geval er sprake is van een voorsprong op de planning van de bijdrage in het MIT, is voorfinanciering door provincies of regio's noodzakelijk. Op termijn zal deze situatie waarschijnlijk ten goede veranderen door het verhogen van de GDU-grens (Gebundelde Doeluitkering) per 1 januari 2004. Provincies en kaderwetgebieden krijgen als gevolg hiervan zelf de beschikking over de middelen en dus meer vrijheid in de planning en prioriteitsstelling van projecten.

4 Bodemsanering

Bodemsanering is in de convenanten opgenomen omdat er een relatie bestaat met de voortgang van de woningbouw. Op basis van de destijds bekende inventarisatie van bodemvervuiling zijn in de convenanten met de kaderwetgebieden saneringsprojecten gespecificeerd. Sindsdien zijn echter nog vele nieuwe gevallen van ernstige bodemverontreiniging ontdekt. Inmiddels bestaat de algemene overtuiging in de convenantgebieden dat de saneringslocaties min of meer volledig in kaart zijn gebracht en dat de voortgang van de woningbouw wat dit betreft geen ongewenste verrassingen meer te wachten staat.
De voortgang van bodemsanering lijkt over het algemeen redelijk op schema te liggen. Na aanvankelijke problemen rond financiering en aanpak van projecten en grootschalige, gecumuleerde en complexe projecten in het bijzonder, ligt de nadruk bij de actueel spelende knelpunten toch vooral op de relatie met de woningbouw (vertraging in sanering als gevolg van vertraging in de woningbouw) en procedurele kwesties als vertraging in de algehele planvorming (bijv. MER). In de problematiek rond asbest is door het interimbeleid van het ministerie enige duidelijkheid gekomen.
In de kaderwetgebieden SRR, Haaglanden, KAN en Twente is om uiteenlopende redenen bij een of meer projecten uitloop na 2005 te verwachten. Bij BRU en SRE is dit beeld positiever. Bij de provincies is het algemene beeld positief. In een aantal provincies worden helemaal geen problemen verwacht; alleen in Utrecht, Zeeland en Limburg is in elk geval sprake van projecten die niet voor 2005 afgerond zullen zijn.
In de vorige monitor was er al sprake van een goede voortgang van de bodemsanering. In het afgelopen jaar is er overal vooruitgang geboekt en is het beeld zelfs nog positiever.

5 Werklocaties

In tegenstelling tot de thema's verkeer en vervoer en bodemsanering, zijn afspraken over te realiseren werklocaties uitsluitend opgenomen in de convenanten met de zeven kaderwetgebieden. In deze convenanten is een bijlage opgenomen met kantoorlocaties en bedrijventerreinen, aangevuld met de totale indicatieve capaciteit (oppervlakte) per bereikbaarheidsprofiel. Vaak blijken deze locatielijsten nog redelijk actueel. Veel locaties zijn in ontwikkeling en liggen in het algemeen op schema. Dit is overeenkomstig de conclusie in de monitor van 2002. Met name het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven liggen op schema. Uit oude monitors bleken de regio's Amsterdam en Twente positief over de planning van de ontwikkeling van de locaties in hun regio. Wat het huidige inzicht is, is echter onbekend. Hoewel in de regio Utrecht in het verleden veel vertraging als gevolg van procedurele, politiek-bestuurlijke en markttechnische oorzaken is ontstaan, is het huidige beeld positief. Er is over het algemeen slechts een lichte

achterstand. Het uitstel van het UCP-project beïnvloedt dit beeld echter enigszins negatief. Het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam lopen enigszins achter op de oorspronkelijke opgave. De ontwikkeling van werklocaties wordt deels doorgeschoven naar de periode na 2005.
Over het algemeen kan gesteld worden dat er geen dringende knelpunten zijn die in een groot deel van de kaderwetgebieden worden ervaren. De verslechterde economische situatie geldt als belangrijke reden voor vertraging: er is onvoldoende vraag naar kantoren en bedrijventerreinen. Daarnaast springt de nieuwe wetgeving rond vervoer van gevaarlijke stoffen in het oog, die hier en daar de nodige aanpassingen vereist. Met name stationslocaties hebben hiermee te maken. Er kan sprake zijn van een tegenstrijdigheid tussen het beleid gericht op intensief ruimtegebruik bij vervoersknooppunten enerzijds en de wetgeving voor externe veiligheid anderzijds. In de praktijk worden door extra inspanningen van Rijk en gemeenten de problemen opgelost. Daarnaast worden ook andere procedurele knelpunten genoemd, evenals fysieke knelpunten in de aanleg van infrastructuur en samenwerking en afstemming tussen gemeenten en met het ministerie van VROM. Ook ontwikkelingen als het rekening houden met landschappelijke inpassing van werklocaties en ruimtegebrek (in enkele stadsgewesten specifiek genoemd) kunnen voor vertraging zorgen in de ontwikkeling van werklocaties. Door een aantal stadsgewesten werd aangegeven dat de uitwerking van B-locaties in het verleden voor problemen heeft gezorgd. Tenslotte wordt het beleidsvacuüm rond het locatiebeleid als knelpunt ervaren. De meeste kaderwetgebieden zijn echter al wel bezig met het vormgeven van nieuw beleid.

6 Verplaatsing van glastuinbouw

In de kaderwetgebieden SRR, Haaglanden, BRU en KAN was verplaatsing van glastuinbouw noodzakelijk ten behoeve van de woningbouw. Hiertoe zijn afspraken gemaakt in de Vinex-convenanten. Er is geen tijdschema opgenomen voor de verplaatsing, maar wel is overeengekomen dat voor ieder gebied een Plan van Aanpak (SRR, Haaglanden en KAN) of een Verplaatsingsplan (BRU) zou worden opgesteld. Dergelijke plannen zouden tot stand moeten komen in samenwerking met het kaderwetgebied, de provincie, gemeenten en belangenverenigingen.
In de praktijk vinden de verplaatsingen nauwelijks (meer) plaats via een regionaal plan van aanpak, maar veelal op ad-hoc basis op lokaal niveau. Veel verplaatsingen zijn inmiddels afgerond, maar niet alles zal afgerond zijn binnen de convenantperiode. Dit wordt echter vanuit de voortgang van de verstedelijking niet als een probleem ervaren, omdat het wel past binnen het ontwikkelingsschema van de woningbouw. Er zijn verder geen knelpunten en de voortgang verloopt net als vorig jaar in de meeste gebieden zonder problemen voor de woningbouw, waarbij moet worden opgemerkt dat dit proces voor de individuele glastuinbouwer niet altijd probleemloos verliep. Het procedurele knelpunt in het KAN-gebied met betrekking tot de opvanglocatie Bergerden is opgelost en de eerste nieuwbouw voor bedrijven is van start gegaan. De algemene conclusie luidt dat de verplaatsing van glastuinbouw de ontwikkeling van Vinex-woningbouwlocaties in de vier betreffende kaderwetgebieden hoogstwaarschijnlijk niet in de weg zal staan.

7 Groene verbindingen

Bereikbare groengebieden vormen in de groeiende discussie over de kwaliteit van de Vinex-woonmilieus een steeds belangrijker thema. In de convenanten met ROA, SRR, Haaglanden en BRU werden afspraken vastgelegd over groene verbindingen voor wandelen en fietsen en zes grote groengebieden (Strategische Groenprojecten) in de Randstad. Eerdere evaluaties en de Monitors schetsen een niet te rooskleurig beeld, waarbij de grondverwerving van de groengebieden stagneerde en er nog nauwelijks sprake van inrichting was. Ook de huidige stand van zaken – op basis van informatie van het ministerie

van LNV – bevestigt dit, hoewel de verwerving van gronden voor de Groenprojecten nu goed op stoom komt. Het valt overigens op dat de zes Groenprojecten beter op streek zijn dan de Groene verbindingen en dat het Eiland van Dordrecht in beide gevallen sterk stagneert. Het beeld van de Groene verbindingen is duidelijk somberder dan dat bij de Groenprojecten. Knelpunten uit vorige monitors spelen nog steeds een rol, maar er lijkt voortgang te bespeuren. Financieel spelen stijgende grondprijzen, gekoppeld aan beperkte grondmobiliteit, en te lage normbedragen voor inrichting de ontwikkeling van grote groengebieden in de Randstad parten. Daarnaast schuilt een belangrijk knelpunt in onvoldoende bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en provincies. Afstemming binnen het kader van de Vinex-opgave tussen beide decentrale overheden is noodzakelijk, omdat groen een opgave is voor provincies en woningbouw voor gemeenten, maar is in de praktijk onvoldoende tot vrijwel afwezig. Met betrekking tot de aanleg van groene verbindingen is slechte samenwerking extra nadelig, omdat beide typen overheden financieel aan die aanleg dienen bij te dragen. In het kader van de Intentie-afspraken Verstedelijking is de realisatie van groen op de agenda gezet. Dit werd gecombineerd met een aanvullend budget van het ministerie van LNV en VROM van € 45 mln. voor de realisatie van groenprojecten in geheel Nederland. Hoewel de vier kaderwetgebieden niet een rooskleurig algemeen beeld schetsen, zijn er wel bijdragen geleverd aan het oplossen van de knelpunten die zich hebben gemanifesteerd bij de groenaanleg. Ook wordt hier en daar melding gemaakt van opgeloste knelpunten. Ondanks het feit dat realisatie langzaam en moeizaam verloopt, is in alle drie (van ROA is geen recente informatie voorhanden) de kaderwetgebieden vooruitgang geboekt ten aanzien van strategieën voor realisatie.

8 Conclusie

Landelijk gezien ligt de realisatie van de uitbreiding van de woningvoorraad (ultimo 2002) nog op schema. In de Kaderwetgebieden en Vinex-stadsgewesten loopt de realisatie echter achter. Deze achterstand is in 2002 bovendien toegenomen. In de overige gebieden buiten de stadsgewesten is de netto uitbreiding van de woningvoorraad ultimo 2002 al groter dan was geprogrammeerd voor de totale periode 1995-2004. De verwachting is echter dat de achterstanden in de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten aan het einde van de convenantsperiode niet ingelopen zullen zijn en dat deze achterstanden niet meer volledig gecompenseerd kunnen worden door de productie in de overige gebieden. Volgens de huidige inzichten blijft landelijk de netto uitbreiding van de woningvoorraad in de periode 1995 tot en met 2004 met zo'n 10.000 tot 15.000 woningen achter bij de aantallen die in de VINEX convenanten zijn afgesproken.
De oorzaken voor het achterblijven van de woningproductie moeten niet zozeer gezocht worden in knelpunten op het terrein van de overige vijf, in de VINEX-convenanten opgenomen thema's: verkeer en vervoer, bodemsanering, werklocaties, verplaatsing van glastuinbouw en groene verbindingen met groengebieden buiten de Vinex-locaties. Er doen zich op deze thema's wel knelpunten voor, maar deze hebben over het algemeen geen negatieve invloed op de voortgang van de woningproductie.

De huidige vertraging van de realisatie ten opzichte van de planning heeft andere oorzaken. Belangrijke knelpunten volgens de provincies en de kaderwetgebieden zijn de langdurige (her)onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen (die grondposities hebben) in de planvormingsfase. Daarnaast wordt veelvuldig melding gemaakt van langdurige procedures, onder andere als gevolg van (europese) regelgeving. Daarnaast hebben ook bodemprocedures tot aan de Raad van State door omwonenden en belanghebbenden geleid tot grote vertragingen.
Tenslotte is er in de afgelopen jaren, mede als gevolg van economische stagnatie sprake van een teruglopende vraag naar (dure) koopwoningen. Woningen staan langer te koop en een deel van de projecten wordt herontwikkeld.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Naar aanleiding van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (Vinex) zijn met zeven kaderwetgebieden – toen nog BON-regio's geheten – en elf provincies[2] convenanten afgesloten over de uitvoering van de verstedelijkingsafspraken in de periode van 1995 tot 2005. De convenanten met de provincies betreffen de negentien overige stadsgewesten. De voortgang van deze uitvoering is sindsdien jaarlijks gemonitord. Het hoofddoel van deze regelmatige monitoring is het verkrijgen van voortschrijdend inzicht in de praktijk van de uitvoering van de zogenaamde Vinex-convenanten. Het voorliggende rapport bevat de monitor 2003 en actualiseert het voortschrijdend inzicht.

1.2 Probleemstelling en inhoudelijke oriëntatie

De monitor richt zich op de zes thema's die in de convenanten zijn opgenomen: woningbouw, verkeer- en vervoerprojecten, bodemsanering, werklocaties, verplaatsing van glastuinbouw en groene verbindingen met grote groengebieden. Deze thema's zijn opgenomen in de algemene probleemstelling:
Wat is de voortgang van woningbouw, verkeer- en vervoerprojecten, bodemsanering, werklocaties, glastuinbouw, groene verbindingen en integraliteit in de uitvoering van de Vinex-verstedelijkingsopgave ten opzichte van de uitvoeringsconvenanten uit 1995.

De voortgang van de zes genoemde thema's hangt op diverse manieren onderling samen. Zo kan het achterblijven van het realisatietempo van openbaar-vervoerprojecten bij de voortgang van de woningbouwopgave leiden tot een Vinex-locatie die verstoken is van goed openbaar vervoer, hetgeen tevens negatief kan uitwerken op de groei van automobiliteit. Andere voorbeelden van genoemde samenhang zijn vertragingen in de uitvoering van bodemsanering of de verplaatsing van glastuinbouw van beoogde woningbouwlocaties die de voortgang van de woningbouw kunnen belemmeren. Het niet tijdig realiseren van groene verbindingen tussen Vinex-locaties en grote groengebieden tenslotte, beïnvloedt niet zozeer de voortgang van de woningbouwproductie, maar wel de kwaliteit van de woonmilieus op de Vinex-locaties; een onderwerp dat steeds meer aandacht krijgt in het beleid betreffende deze locaties. Onder de kop 'Integraliteit in de uitvoering' gaat het laatste hoofdstuk van dit rapport het meest expliciet in op de afstemming van de voortgang van woningbouw en de overige thema's.

De monitor is primair een voortgangsmeting – waar mogelijk kwantitatief – van de bovengenoemde thema's. Deze voortgang wordt in principe afgemeten aan de afspraken die zijn vastgelegd in de Vinex-convenanten in 1994 en 1995. Het is van belang hier te constateren dat alleen over de woningbouw in de convenanten tijdafspraken zijn gemaakt. Hoewel de voortgangsmeting de gehele convenantperiode tot nu toe omvat, wordt – voor zover mogelijk op basis van de beschikbare informatie – de meest expliciete aandacht geschonken aan de voortgang ten opzichte van de vorige monitor (2002), kwantitatief en/of in termen van de projectfasering die eigen is aan het betreffende thema. In aanvulling hierop zal tevens een indicatieve blik in de toekomst worden geworpen. Naarmate het einde van de convenantperiode, 31 december 2004, meer in zicht komt, wint de vraag of de afspraken in de convenanten met betrekking tot de diverse thema's tijdig kunnen worden gerealiseerd immers aan relevantie.

---

[2] De verstedelijkingsopgave van Almere is in het convenant met ROA opgenomen. De provincie Flevoland neemt echter de voortgang hiervan voor haar rekening.

Dit onderzoek beperkt zich niet tot louter een voortgangsmeting. Het beoogt niet in de laatste plaats ook inzicht te geven in knelpunten die de voortgang van de diverse thema's beïnvloeden. Ook wat betreft deze knelpunten wordt expliciet aandacht geschonken aan de ontwikkelingen sinds de vorige monitor.
Tenslotte is in de Monitor 2003 ook aandacht geschonken aan ervaringen van kaderwetgebieden en provincies met de Vinex-convenanten als integraal afsprakenkader en met het monitoringsproces.

De Vinex-convenanten dienen als referentiekader voor dit onderzoek. Niet alle convenanten zijn echter identiek. De convenanten met de kaderwetgebieden bevatten afspraken over alle zes in de probleemstelling opgenomen thema's, hoewel over sommige thema's niet met alle zeven kaderwetgebieden afspraken zijn gemaakt. 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. De aandacht in dit rapport voor de voortgang van de aanleg van werklocaties, de verplaatsing van glastuinbouw en de realisatie van groene verbindingen zal dus niet alle convenantgebieden omvatten, en bij de negentien overige stadsgewesten zelfs geheel ontbreken. Dat geldt uiteraard niet voor de integraliteit van de thema's: afstemming tussen voortgang van woningbouw, aanleg van verkeer en vervoerprojecten, en uitvoering van bodemsaneringprojecten is ook relevant voor de uitvoering van de Vinex-verstedelijkingsopgave in de stadsgewesten buiten de kaderwetgebieden.

1.3 Onderzoeksmethode en verzamelde data

Door OTB zijn ter beantwoording van de probleemstelling de resultaten van de Monitor 2002 als uitgangspunt genomen. Aan contactpersonen in de 12 provincies en de 7 kaderwetgebieden is vervolgens gevraagd om de informatie te actualiseren. Daarnaast zijn door OTB aanvullende vragen gesteld. Waar nodig zijn, na retournering van deze geactualiseerde regionale informatie per thema aanvullende, telefonische interviews gehouden met door de contactpersonen aangegeven informanten.
Daarnaast is gebruik gemaakt van aanvullende informatie die is verstrekt door departementale contactpersonen voor dit onderzoek en van secundaire schriftelijke bronnen. Gebruikte secundaire bronnen zijn met name eerdere monitors, vooral de UVV Monitor 2002, de knelpuntenmonitor woningbouwproductie 2003 en gegevens van het CBS over de voortgang van de woningbouw. Voor inzicht in de voortgang en verdere planning van verkeer en vervoerprojecten vormt het jaarlijks gepubliceerde Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport door het ministerie van Verkeer & Waterstaat een belangrijk document. Relevante achtergrondinformatie bij de voortgang van de bodemsanering wordt gegeven door een onderzoeksrapport betreffende de besteding van zogenaamde FES-gelden. Nadere gegevens zijn opgenomen in de literatuurverwijzingen.

De contactpersonen bij de provincies en kaderwetgebieden vormen een belangrijke informatiebron voor dit onderzoek. De response van de convenantgebieden was echter niet volledig (zie tabel 1.1).
Voor thema's waarover van specifieke convenantgebieden geen schriftelijke informatie werd ontvangen, was het vervolgens ook niet mogelijk aanvullende interviews af te nemen. Tot slot varieert de mate van volledigheid en detail waarmee de actualisatie van de regiorapporten 2002 heeft plaatsgevonden. In onderstaande tabel wordt een overzicht gepresenteerd van de response. Voor die gevallen waarvoor geen (complete) actuele

informatie beschikbaar is, waar dat mogelijk bleek, een deel van de benodigde informatie via het gebruik van secundaire bronnen ingewonnen.
In een aantal gevallen is gebruik gemaakt van de informatie uit de monitor 2002. Daar waar dit gebeurd is, staat dit expliciet vermeld.

Tabel 1.1 Response op vragenlijsten

Convenant-gebied	Thema						
	Woning bouw	Verkeer en Vervoer	Bodem sanering	Werk locaties	Verplaatsing glastuinbouw	Groene verbindingen	Integraliteit in de uitvoering
Kaderwetgebieden							
ROA	-	-	-	-	n.v.t.	-	-
SRR	+	+	+	+	+	+	+
Haaglanden	+	+	+	+	+	+	+
BRU	+	+	+	+	+	+	+
KAN	+	+	+	+	+	n.v.t.	+
SRE	+	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	+
Twente	+	+	+	-	n.v.t.	n.v.t.	+
Provincies							
Groningen	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Friesland	+	-	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Drenthe	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Overijssel	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Gelderland	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Utrecht	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Flevoland	+	-	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Noord-H.	-	-	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
Zuid-H.	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Zeeland	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Noord-Br.	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+
Limburg	+	+	+	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	+

1.4 Opbouw van het rapport

De bovengenoemde primaire en secundaire databronnen vormen de basis voor de thematische invalshoek van dit rapport.
Dit eerste hoofdstuk vormt de inleiding en het kader van het rapport. De daaropvolgende hoofdstukken geven voor elk thema afzonderlijk antwoord op de vragen naar voortgang, inclusief een toekomstbeeld, en knelpunten. In elk hoofdstuk wordt, waar mogelijk, tevens voor het desbetreffende thema in hoofdlijnen het beleidsmatig kader geschetst en aandacht besteed aan de wijze van financiering. Er is gestreefd naar een vergelijkbare opbouw van de verschillende hoofdstukken, maar gezien de diversiteit van de thema's en de verkregen informatie, was dat niet overal mogelijk. Via een groot aantal voorbeelden van specifieke situaties is er verder naar gestreefd de verschillende kaderwetgebieden en stadsgewesten zo herkenbaar mogelijk te maken.

2. Woningbouw

2.1 Inleiding

De convenanten hebben betrekking op de periode 1995 tot en met 2004. De afspraken over de woningbouw stammen dan ook uit 1994/1995 en zijn gebaseerd op de toenmalige woningbehoefte cijfers. In de convenanten wordt uitgegaan van een benodigde uitbreiding van de woningvoorraad met ca. 650.000 woningen landelijk in de periode 1995-2004. Vanuit de doelstelling van compacte verstedelijking diende het overgrote deel van de woningproductie te worden gerealiseerd in de zeven Kaderwetgebieden en in de negentien overige Vinex-stadsgewesten.
Doel van deze rapportage is jaarlijks de voortgang van de woningbouw ten behoeve van de uitbreiding van de woningvoorraad te monitoren. In de rapportage worden, net als in de vorige rapportages, netto aantallen gehanteerd (nieuwbouw minus onttrekkingen) als wordt gesproken over uitbreiding van de voorraad. De netto productie geeft aan in hoeverre tegemoet wordt gekomen aan de woningbehoefte. Er wordt vooral gekeken naar de tot en met 2002 gerealiseerde netto uitbreiding van de woningvoorraad in relatie tot de aantallen in de Vinex-convenanten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar kaderwetgebieden, overige stadsgewesten en overige gebieden. Daarnaast wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten uitbreiding van de voorraad in 2003 en 2004. De gegevens over de productie in de jaren 1995 tot en met 2002 zijn afkomstig van het CBS. Voor de prognoses worden de cijfers gebruikt van het prognosemodel dat ook in de VROM Bouwprognoses 2003-2008 is gepresenteerd. Deze prognosecijfers zijn echter niet uit te splitsen op het niveau van de afzonderlijke kaderwetgebieden en stadsgewesten. Bovendien zijn de prognosecijfers bruto cijfers. Door gebruikt te maken van het cijfer voor onttrekkingen, zijn deze omgerekend naar netto cijfers. Voordat een overzicht wordt gepresenteerd van de voortgang van de woningbouw per kaderwetgebied en stadsgewest wordt nog kort stilgestaan bij de woningproductie en woningbehoefte op langere termijn.
Conform de toezegging uit 1998 om de Tweede Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra is tenslotte een overzicht hiervan opgenomen.

2.2 De voortgang tot en met 2002

Tabel 2.1 toont de netto uitbreiding van de woningvoorraad in de periode 1995 tot en met 2002 voor de Kaderwetgebieden, de Vinex-Stadsgewesten en de overige gebieden in relatie tot de aantallen in de convenanten. De netto uitbreiding is hierbij gedefinieerd als nieuwbouw minus onttrekkingen. De onttrekkingen hebben betrekking op sloop en andere onttrekkingen door bijvoorbeeld samenvoeging van woningen.

In totaal is in de periode 1995 tot en met 2002 ca. 84% van de Vinex uitbreidingsbehoefte gerealiseerd, waarmee landelijk gezien de realisatie van de uitbreiding van de woningvoorraad op schema ligt. In de Kaderwetgebieden en Vinex-stadsgewesten loopt de realisatie echter achter. In de overige gebieden (buiten de stadsgewesten) is de gerealiseerde netto uitbreiding van de woningvoorraad groter dan geprogrammeerd.

De ontwikkeling van de afgelopen drie jaar (2000 t/m 2002) laat zien dat er op landelijk niveau een sterke afname van de netto uitbreiding plaatsvond in 2002. Er zijn daarbij verschillen tussen de onderscheiden gebieden. De Kaderwetgebieden kenden een opleving van de productie in 2001, maar vielen in 2002 weer terug op het niveau van 2000. In de overige stadsgewesten en in de overige gebieden buiten de stadsgewesten is sprake van een gestage afname van de netto uitbreiding van de voorraad.

Tabel 2.1 Realisatie 1995–2002 weergegeven als netto uitbreidingsproductie, afgerond in duizendtallen

Gebieden	Vinex aantallen 1995 t/m 2004	Realisatie 1995 t/m 1999 (%)	Realisatie 2000	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 1995 t/m 2002 (%)	Nog te realiseren 2003 en 2004
Kaderwetgebieden	295.000	133.000 45%	21.000	26.000	21.000	201.000 68%	94.000
Vinex-stadsgewesten	165.000	91.000 55%	14.000	12.000	10.000	127.000 77%	38.000
Overige gebieden	190.000	155.000 82%	22.000	20.000	19.000	216.000 114%	-26.000
Totaal	650.000	379.000 58%	57.000	58.000	50.000	544.000 84%	106.000

Bron: CBS

In tabel 2.2 is voor de netto uitbreiding van de voorraad op landelijk niveau in 2002 een nader onderscheid gemaakt naar eigendomscategorie en locatie (binnen en buiten bestaand stedelijk gebied). Volgens gegevens van het CBS bedroeg in 2002 de totale netto uitbreiding van de Nederlandse woningvoorraad 50.200 woningen, waarvan ca. 700 huur en ruim 49.000 koop. (In 2001 bedroeg de totale netto uitbreiding nog ca. 3.000 huurwoningen en ruim 54.000 koopwoningen) In bestaand stedelijk gebied (BSG) bedroeg de netto uitbreiding in 2002 ruim 9.000 woningen. De nieuwbouw en onttrekking van huurwoningen in bestaand stedelijk gebied leidde in 2002 per saldo tot een afname van de voorraad huurwoningen in bestaand stedelijk gebied met ruim 4.000. Buiten bestaand stedelijk gebied bedroeg de netto uitbreiding ca. 41.000 woningen. Bijna 90% hiervan bestond uit koopwoningen.

Tabel 2.2 Netto uitbreiding van de woningvoorraad in 2002 naar eigendomscategorie en type locatie

	Binnen BSG*	Buiten BSG*	Totaal
Huur	-4.200	4.900	700
Koop	13.400	36.100	49.500
Totaal	9.200	41.000	50.200

Bron: CBS
*BSG'71

2.3 De verwachte uitbreiding van de woningvoorraad in 2003 en 2004

Om een indicatie te kunnen geven van de mate waarin de Vinex-opgave zal worden gerealiseerd, zijn de verwachtingen voor de nieuwbouwproductie op korte termijn van belang. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Bouwprognoses 2003, waarin voor 2003 en 2004 de te verwachten woningbouwproductie is opgenomen. Volgens de Bouwprognoses zal de woningproductie in 2003 naar verwachting uitkomen op 60.000 woningen. In het jaar 2004 wordt een lichte toename voorzien tot 66.000 woningen. In totaal zullen er dus in de laatste fase van de convenantsperiode naar verwachting nog ongeveer 126.000 woningen worden bijgebouwd. Het betreft hier bruto cijfers.
Om te komen tot een inschatting van de netto uitbreiding van de woningvoorraad dient rekening te worden gehouden met onttrekkingen van woningen. Hiervoor bestaat geen prognose, zodat we zijn aangewezen op cijfers uit de voorgaande jaren voor het maken van een ruwe inschatting. De afgelopen vijf kalenderjaren vertoonde het aantal onttrekkingen een stijgende lijn. Met name in 2001 en 2002 was de toename vrij hoog. Deze ontwikkeling hangt samen met de herstructurering in de stedelijke gebieden.

Tabel 2.3 Onttrekkingen 1998 tot en met 2002 (afgerond op honderdtallen)

	1998	1999	2000	2001	2002
Onttrekkingen	13.100	14.400	13.500	15.600	16.400

Bron: CBS

Wanneer voor 2003 en 2004 wordt uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse nieuwbouwproductie van 63.000 woningen en van 16.000 onttrekkingen per jaar (ook in de brief van VROM d.d. 30-09-03 aan de TK wordt van dit onttrekkingenniveau uitgegaan), komt de netto uitbreiding van de woningvoorraad in 2003 en 2004 gezamenlijk op 94.000 woningen. Als deze 94.000 woningen worden opgeteld bij de in de jaren 1995-2002 reeds gerealiseerde netto uitbreiding van de woningvoorraad (544.000 woningen, zie tabel 2.1), komt de totale netto uitbreiding in de periode 1995-2004 op ca. 638.000 woningen. Daarmee blijft naar verwachting de netto uitbreiding van de woningvoorraad in de periode 1995 tot en met 2004 landelijk gezien met zo'n 12.000 woningen (1,5 tot 2 %) achter bij de aantallen uit de Vinex-convenanten. De extra productie in de overige gebieden zal de achterstand in de Kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten niet kunnen compenseren. Dat betekent overigens niet dat die woningen niet gebouwd zullen worden. De locaties zijn grotendeels ontwikkeld en de bouwstroom is veelal op gang gekomen, alleen de realisatie zal voor een deel pas na 2004 plaatsvinden.

2.4 Woningproductie en woningbehoefte op langere termijn

Die Vinex convenanten stammen uit 1994/1995 en zijn gebaseerd op de behoeftecijfers van die tijd. Met de nota Mensen Wensen Wonen uit 2000 werd de ambitie voor de woningbouw opnieuw vastgesteld met een hoog niveau ten aanzien van stedelijke transformatie. Deze ambitie is ook vertaald in de in 2002 met de regio's getekende Intentieafspraken voor de verstedelijking tot 2010. Hierin lag de jaarlijks te leveren bouwopgave hoger dan het aantal op basis van de Vinex-convenanten, ook omdat in de kaderwetgebieden en overige stadsgewesten de opgelopen achterstand nog moet worden ingehaald.
In de afgelopen jaren is de bouwproductie echter in omvang teruggelopen van ca. 90.000 woningen per jaar (voor 2000) tot naar verwachting 60.000 dit jaar. Daarnaast zijn er veranderingen opgetreden aan de vraagzijde, is de economische situatie verslechterd en is een gespannen woningmarkt ontstaan. In de brief van VROM van 30 september 2003 aan de Tweede Kamer over acties ter verhoging van de woningbouwproductie wordt daarom, tegen de achtergrond van de nieuwe WBO/Primos-cijfers en de Bouwprognoses, uitgegaan van een ambitieuze maar realistische doelstelling voor de periode tot 2010. Bij ongewijzigd beleid zou het woningtekort in 2010 uitkomen op ca. 2,3%. De VROM inzet is om dat tekort terug te brengen tot 1,5 à 2% in 2010. Om dat te bereiken is naar huidige inzichten in de periode 2005-2010 een productie van ca. 380.000 tot 420.000 woningen nodig, ofwel gemiddeld zo'n 80.000 woningen per jaar. De maatregelen die in de brief worden genoemd moeten daaraan bijdragen. Bij het verschijnen van het Woningbehoefte onderzoek 2007 zal een herijking van de doelstelling plaatsvinden. In de Bouwprognoses 2003-2008 wordt voor de langere termijn met scenario's gewerkt voor de periode 2005 t/m 2008. Daarbij laat het middenscenario voor die periode een gemiddelde jaarproductie van 74.000 woningen zien en het hoge scenario, waarin wordt uitgegaan van het weer aantrekken van de economie, een gemiddelde jaarproductie van 82.000 woningen in die periode.
Economisch herstel, gevoegd bij minder beperkingen in de woningbouw en andere maatregelen, zoals aangekondigd in de brief van 30 september 2003 en een goede inzet van marktpartijen en corporaties als het gaat om het benutten van de mogelijkheden, kan leiden tot een nieuwbouwproductie die in de buurt van de beleidsdoelstelling ligt.

2.5 De situatie per kaderwetgebied en Vinex-stadsgewest.

Aan de hand van gegevens van het CBS (tabel 2.4) en mede aan de hand van door de provincies en kaderwetgebieden verstrekte informatie wordt in deze paragraaf per kaderwetgebied en provincie kort ingegaan op de stand van zaken (per 2003) t.a.v. de woningbouwproductie en eventuele knelpunten.

Tabel 2.4 Realisatie 1995–2002 weergegeven als netto uitbreidingsproductie, afgerond in honderdtallen

	Vinex aantallen 1995 t/m 2004	Realisatie 1995 t/m 2002 vlgs CBS gegevens	Realisatie in %	Nog te realiseren 2003 en 2004
Kaderwetgebieden				
Regionaal Orgaan Amsterdam (incl. Almere)	100.100	65.100	65	35.000
Stadsregio Rotterdam	53.000	33.000	62	20.000
Haaglanden	42.500	31.400	74	11.100
Bestuur Regio Utrecht	31.600	22.900	72	8.700
Knooppunt Arnhem – Nijmegen	24.100	15.400	64	8.700
Regio Twente	15.500	11.900	77	3.600
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	28.400	20.600	73	7.800
Stadsgewesten*				
Groningen	5.000	2.800	56	2.200
Leeuwarden	5.400	4.400	81	1.000
Emmen	3.000	3.400	113	0
Zwolle	8.100	6.400	79	1.700
Stedendriehoek	14.000	11.200	80	2.800
Amersfoort**	12.900	11.900	92	1.000
Alkmaar	13.400	9.600	72	3.800
Haarlem	6.800	7.200	106	0
Hilversum	4.500	4.500	100	0
Leiden**	13.500	10.700	79	2.800
Drechtsteden	13.700	8.100	59	5.600
Vlisburg	2.700	1.900	70	800
Breda	16.300	11.000	67	5.300
Tilburg	14.600	11.500	79	3.100
Den Bosch	11.600	7.200	62	4.400
Heerlen	7.200	5.500	76	1.700
Sittard/Geleen	3.800	2.700	71	1.100
Venlo**	4.000	2.400	60	1.600
Maastricht**	4.500	3.700	82	800

Bron: CBS
* De Vinex afspraken met de provincies betreffen de gezamenlijke stadsgewesten per provincie. In provincies met meerdere stadsgewesten kunnen aantallen per stadsgewest worden uitgewisseld.
** Inclusief realisatie in het kader van de regeling Subsidie Grote Bouwlocaties of regeling Locatie Subsidie.

Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)
Het ROA heeft volgens de CBS gegevens tot en met 2002 ca. 65% van de netto uitbreidingsproductie gerealiseerd. Op de uitleglocaties blijft de productie achter. Op IJburg zijn projectontwikkelaars terughoudend vanwege afzetproblemen en beginnen niet met de bouw voordat een bepaald percentage is verkocht. Daarnaast worden deelplannen

herontwikkeld (minder complex en minder duur). De knelpunten spitsen zich verder vooral toe op de complexiteit van de regelgeving, het plan- en bouwproces en de wens om veel aanvullende kwaliteitseisen op te nemen. Bovendien zijn er capaciteitsproblemen bij de voorbereiding. Een uitbreidingsproductie van 100.000 woningen per 2005 wordt naar verwachting niet geheel gehaald. In de vorige monitor werd aangegeven dat de gemeente Amsterdam een stadsregisseur heeft aangesteld om de woningbouwproductie op te stuwen.

Stadsregio Rotterdam (SRR)
De SRR realiseerde volgens CBS tot en met 2002 netto ongeveer 33.000 van de 53.000 woningen (62%). In de vorige monitor werd aangegeven dat de productie op grote locaties als Carnisselande (Barendrecht) en Portland (Albrandswaard) op gang komt. Er is een 'taskforce' in het gebied actief. In 2002 zijn echter nieuwe knelpunten ontstaan als gevolg van veranderende marktomstandigheden.

Stadsgewest Haaglanden
Haaglanden heeft volgens CBS tot en met 2002 netto ca. 31.400 woningen gerealiseerd (74%). Na een versnelling van de productie in 2001 is de productie in 2002 op een relatief hoog niveau gehandhaafd. Er is nog steeds achterstand op de uitleglocaties, maar op binnenstedelijke locaties is beduidend meer gerealiseerd dan opgenomen in het Vinex-convenant. Op de uitleglocatie Zoetermeer Oosterheem bestonden oorspronkelijk grote vertragingen en werden in 2001 pas de eerste woningen opgeleverd. In 2002 vond een forse versnelling van de productie plaats: er zijn in dat jaar 1000 woningen opgeleverd. In 2001 is enige vertraging ontstaan door planaanpassingen als gevolg van de wens tot het maken van een kwaliteitsslag. Rijtjeswoningen werden omgezet in twee-onder-een-kapwoningen of vrijstaande woningen. Op dit moment blijkt onder de veranderde economische omstandigheden dat juist de dure segmenten wat langzamer worden verkocht.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
De woningbouwproductie in Leidsche Rijn zal tot 2005 naar de huidige inzichten van BRU in ieder geval 8.300 woningen omvatten, maar niet meer dan 10.000 woningen. In 2002 werden ruim 1.000 woningen opgeleverd op Leidsche Rijn, waarmee de stand in de periode 1995 tot en met 2002 uitkomt op ongeveer 6.500 woningen. In het verleden heeft Leidsche Rijn te maken gehad met vertragingen van formaat. De bezwaarprocedures tegen het bestemmingsplan en de gemeentelijke herindeling (annexatie Vleuten- De Meern) zijn hier debet aan geweest. Daarnaast is er een langdurige discussie met de projectontwikkelaars geweest over aanpassing van het woningbouwprogramma. Dit heeft ongeveer anderhalf jaar in beslag genomen, maar in 2002 is een herijkt programma vastgelegd. De projectontwikkelaars hebben met de gemeente Utrecht tevens afgesproken dat stappen worden ondernomen om de productie te verhogen naar een niveau van 2.500 woningen vanaf 2005. Bovendien is er een woningbouwproductiemanager actief. Als nieuw knelpunt wordt genoemd dat de consument zich meer afwachtend gedraagt, waardoor het langer duurt voordat woningen worden verkocht. Dit betreft met name de duurdere koopwoningen (> € 325.000). Binnenstedelijk loopt de productie in Utrecht goed. In Houten Zuid loopt alles volgens planning. In 2002 zijn hier ruim 1.200 woningen toegevoegd; dit zijn er zelfs meer dan in Leidsche Rijn. Naar verwachting zullen de netto aantallen door BRU niet per 2005 worden gehaald,

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)
Het KAN heeft te maken gehad met lange beroepsprocedures in het kader van het Regionaal Structuurplan (in 1998 door GS goedgekeurd en pas in 2002 door de Raad van State) en de MER-Waalsprong. Hierdoor is forse vertraging opgetreden op de locaties Waalsprong, Westeraam en Schuytgraaf. In de locatie Waalsprong is de woningbouw weer op gang gekomen. In Schuytgraaf is inmiddels een start gemaakt met de bouw, naar verwachting worden in 2004 de eerste woningen opgeleverd. De procedures rond Westeraam (archeologische vondsten) zijn afgerond en eind 2003 / begin 2004 wordt de

eerste planfase van 600 woningen opgeleverd. Vanwege de vertraging op de grote locaties is de verwachting dat de netto Vinex-aantallen niet helemaal gehaald zullen worden. De ontwikkelingen op de woningmarkt zullen daarbij een grote rol spelen. Inmiddels heeft de regio speciale acties ondernomen om de productie te verhogen. Er is een concessiemodel ontwikkeld waarbij extra kan worden gebouwd op met name inbreidingslocaties. Binnen de concessiegebieden mag een gemeente zelf het aantal woningen bepalen, mits de gemeente zich maar aan de afgesproken differentiatie houdt. Daarnaast is in samenwerking met VROM en de SEV een project in het leven geroepen om de woningproductie te versnellen.

Regio Twente
Tot en met 2002 realiseerde de regio Twente een netto uitbreiding van ca. 11.900 woningen. In Twente ontstaan soms problemen in de onderhandelingen tussen overheden en grondeigenaren, maar dat leidt niet tot grote vertragingen in de voortgang. Om goed te kunnen inspelen op de markt wordt in kleine bouwstromen gebouwd. De regio Twente verwacht in 2003 en 2004 een woningproductie van ca. 3.400 woningen.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Volgens de CBS-cijfers is tot en met 2002 ca. 73% van de beoogde netto uitbreiding gerealiseerd. Naar verwachting zal de oorspronkelijke doelstelling van 28.200 woningen niet geheel worden behaald. In algemene zin spelen er een aantal knelpunten die betrekking hebben op grondverwerving en kwaliteitsaanpassingen in de bouwprogramma's. De kwaliteitsaanpassingen kosten meer tijd aan planvoorbereiding. Verder vrezen de projectontwikkelaars dat vanwege het ongunstig economisch tij een deel van de plannen voor de leegstand worden gebouwd.

Provincie Groningen (Groningen)
Groningen heeft een opgave van 5.000 woningen. Tot en met 2002 zijn volgens het CBS netto 2.800 woningen gerealiseerd. De realisatie ligt daarmee flink achter op schema. Daarbij moet worden opgemerkt dat door de (administratieve) omzetting van zelfstandige woningen naar onzelfstandige woonruimte voor studenten, in de afgelopen jaren bijna 1.400 woningen extra aan de voorraad zijn onttrokken. De gemeente Groningen bezit weinig grond. Dit betekent dat een moeizaam proces nodig is om met de grondbezittende marktpartijen tot overeenstemming te komen. Voorts is ook in de gemeente Groningen sprake van een gedaald consumentenvertrouwen. Beide zaken zorgen ervoor dat de woningproductie achterblijft. De inzet van een aanjaagteam op de locatie De Held lijkt ertoe te leiden dat begin 2004 gestart kan worden met de bouw van ca. 1000 woningen. Ook de aanjaagcampagne op inbreidingslocaties lijkt succesvol te worden.

Provincie Friesland (stadsgewest Leeuwarden)
De opgave voor het stadsgewest Leeuwarden bedraagt 5.400 woningen, waarvan 1.800 binnenstedelijk en 3.600 op slechts één uitleglocatie (Hempens/Teerns). Na een verlaging van het aantal tot 1.700 op deze uitleglocatie en verschuiving naar andere uitleglocaties zullen er 3.400 woningen op uitleglocaties worden gerealiseerd. Volgens het CBS bedroeg de netto-uitbreiding in de periode 1995 tot en met 2002 ongeveer 4.400 woningen. Naar verwachting zal de Vinex-taakstelling in het stadsgewest worden behaald. Aan de binnenstedelijke taakstelling is reeds voldaan. Overigens is er een aanjaagteam actief in Leeuwarden, omdat de productie ten opzichte van de actuele woningbehoefte (en planningen) behoorlijk achterloopt.

Provincie Drenthe (Emmen)
Volgens de CBS-gegevens bedroeg de netto uitbreiding tot en met 2002 ongeveer 3.400 woningen. Hiermee is de Vinex-taakstelling van 3.000 woningen behaald.
Dit laat onverlet dat op de nieuwbouwlocatie Delftlanden aanzienlijke vertraging ontstond. Het streven was om medio 2002 een uitgewerkt plan neer te leggen. Allereerst moesten echter juridische knelpunten worden opgelost. Vervolgens leverde de inwerkingtreding van

de nieuwe flora en faunawet (april 2002) vertraging op, omdat uitgebreid onderzoek moest worden gedaan naar de uitwerking van de nieuwbouw op de natuur. De start van het bouwrijp maken vindt eind 2003 plaats, zodat in het voorjaar van 2004 kan worden gestart met de bouw.

Provincie Overijssel (Zwolle en Deventer)
In het Vinex-contract is opgenomen dat er in de periode 1995-2005 in Zwolle netto 8.050 woningen moeten worden gerealiseerd, waarvan 1.000 in bestaand stedelijk gebied. De productie op uitleg (Stadshagen) blijft sterk achter bij de oorspronkelijke planning. Stadshagen I heeft op dit moment een achterstand van ca. 3.600 woningen. Uitgaande van een bouwvolume over 2003 en 2004 van zo´n 1.000 woningen, wordt verondersteld dat er per 2005 een achterstand is van zo´n 2.600 woningen op deze locatie. Dat productiegat wordt deels gecompenseerd door extra binnenstedelijke productie. De Vinex-taak wordt naar verwachting op zo´n 700 woningen na gehaald. Niettemin baart de productieachterstand Stadshagen zorgen. Er zijn op het eerste gezicht drie oorzaken voor de stagnatie aan te wijzen: de stroperigheid van het proces in het algemeen (verschillende actoren met eigen belangen), belemmeringen wet- en regelgeving (wet geluidhinder) en gereserveerde houding projectontwikkelaars (markt niet overvoeren). Daarnaast is er mogelijk een probleem bij de wijze van ontsluiting, maar betrokken partijen zijn daarover inmiddels al volop in overleg. In het Overijsselse deel van de Stedendriehoek ligt Deventer (incl. voormalig Diepenveen). Dit gebied had een taakstelling van 4.500 woningen. Op de binnenstedelijke locaties bestaat een achterstand.

Provincie Gelderland (Stedendriehoek)
De gemeenten Apeldoorn, Zutphen en Voorst maken deel uit van het Gelderse deel van het stadsgewest Stedendriehoek. Apeldoorn en Zutphen liggen op schema voor wat betreft de taakstellingen. Apeldoorn met een opgave van 5.900 heeft tot en met 2002 meer dan 5.200 woningen gerealiseerd. Zutphen met een opgave van 2.800 woningen heeft 2.300 woningen gerealiseerd. Zutphen verwacht niet de opgave helemaal voor 2005 te kunnen halen. Er wordt uitgegaan van een voorzichtige planning. Als de woningmarkt niet verder verslechtert zou de taakstelling alsnog behaald kunnen worden. Voorst met een taakstelling van bijna 800 woningen loopt achter en zal de taakstelling waarschijnlijk net niet halen.

Provincie Utrecht (stadsgewest Amersfoort)
Het stadsgewest Amersfoort heeft de Vinex-taakstelling in 2002 al bijna behaald. In 2003 en 2004 moet nog een netto uitbreiding plaatsvinden van ca. 1000 woningen.
De Vinexlocatie Nieuwland (4.400 woningen) nadert haar voltooiing en binnenstedelijk wordt meer gebouwd dan was vastgelegd in het convenant. Op de locatie Vathorst trad vertraging op door een bouwstop. Een belangengroepering had de ontsluiting van de wijk aangevochten tot aan de Raad van State. De taakstelling voor deze locatie (6.700 woningen) zal als gevolg hiervan bij lange na niet gehaald worden. Op dit moment is de woningbouw op gang gekomen. Verwacht wordt dat er tot en met 2004 zo'n 3.000 woningen zullen zijn gerealiseerd. Met het rijk is afgesproken dat compensatie door extra binnenstedelijke productie mogelijk is.

Provincie Flevoland (Almere)
Met de provincie Flevoland is geen Vinex-convenant afgesloten. De taakstelling voor Almere (27.000 woningen) is opgenomen in het convenant met het ROA. In Almere is geen sprake van stagnatie. De maagdelijke uitbreidingsgebieden lenen zich voor een makkelijke planning. Ieder jaar worden ongeveer 3.000 woningen bijgebouwd. Toch zijn ook hier de marktpartijen enigszins terughoudend door de lagere verkoopaantallen.

Provincie Noord-Holland (stadsgewesten Alkmaar, Haarlem en Hilversum)
De provincie Noord-Holland heeft dit jaar niet meegewerkt aan de UVV-Monitor. We baseren ons hier op de voortgang op basis van CBS-statistieken en gegevens uit andere bronnen.

Ten opzichte van de planning ligt alleen het Stadsgewest Alkmaar achter op schema. Van de taakstelling van 13.400 woningen zijn er tot en met 2002 ca. 9.600 gerealiseerd. Volgens de "Knelpuntenmonitor Woningbouwproductie" is dit ondermeer te wijten aan een gebrekkige bestuurlijke samenwerking (Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk). Op de locatie Stad van de Zon is een aanjaagteam actief. Haarlem kent een taakstelling van 6.800 woningen en heeft tot en met 2002 een netto uitbreiding gerealiseerd van 7.200 woningen. Hilversum heeft een taakstelling van 4.500 woningen en realiseerde tot en met 2002 een netto uitbreiding van ca. 4.500 woningen.

Provincie Zuid-Holland (stadsgewesten Drechtsteden en Leiden)
Het stadsgewest Drechtsteden heeft tot en met 2002 ongeveer 59% van de opgave gerealiseerd. Dit is mede een gevolg van het wegvallen van de uitleglocatie Buitenstad met 4.000 woningen. In de vorige monitor werd gemeld dat het op gang brengen van alternatieve locaties veel meer tijd kost dan de gemeenten hadden gedacht. Door de inzet van een aanjaagteam op de locatie Volgerlanden is daar het proces weer vlotgetrokken.
Leiden heeft tot en met 2002, rekening houdend met de productie op een locatie die valt onder de regeling voor Locatiesubsidie, ca. 80% van de netto uitbreiding gerealiseerd. Volgens de vorige monitor werd in 2003 en 2004 planuitval verwacht in de Leidsche regio, maar dit zou gecompenseerd worden door een hogere productie in de Duin- en Bollenstreek. Naar verwachting zullen de afgesproken aantallen voor de Zuid-Hollandse stadsgewesten niet geheel voor 2005 worden gehaald.

Provincie Zeeland (stadsgewest Vlisburg)
In het stadsgewest Vlisburg loopt de woningproductie volgens planning. De gehele productie zal moeten plaatsvinden binnen of grenzend aan bestaand stedelijk gebied. Na problemen vanaf 1995, is recent de achterstand redelijk ingelopen. Dit is het gevolg van de inzet van een aanjaagteam. Van de opgave zijn er in de periode tot en met 2002 volgens het CBS ca. 1.900 gerealiseerd

Provincie Noord-Brabant (stadsgewesten Breda, Tilburg en Den Bosch)
De Brabantse stadsgewesten lopen achter op de planning. In het stadsgewest Breda ontstonden vooral achterstanden door lange procedures en grondverwervingsproblemen op de grote uitleglocaties. Hierdoor werd met de bouw gestart op een later moment dan beoogd. De stadsgewesten Tilburg en Den Bosch kenden vrijwel dezelfde knelpunten als Breda. In Tilburg waren met name particuliere grondposities een probleem. In de afgelopen jaren verliep de binnenstedelijke productie voorspoedig, maar bleef de productie op de uitleglocaties fors achter. De grootste achterstanden kent het stadsgewest Den Bosch. De realisatie tot en met 2002 ligt daar op ca. 62%. Gezamenlijk hebben de drie stadsgewesten tot en met 2002 ca. 70% van de opgave gerealiseerd. De achterstand zal naar verwachting niet geheel voor 2005 worden ingelopen.

Provincie Limburg (stadsgewesten Heerlen, Sittard-Geleen, Venlo en Maastricht)
Voor de stadsgewesten in Limburg ligt de realisatie (inclusief de SGB-locaties in Venlo en Maastricht) tot en met 2002 op ca. 73%. In Heerlen moet vrijwel de gehele Vinex-opgave in binnenstedelijk gebied worden gerealiseerd. In het stadsgewest Sittard-Geleen loopt de productie op binnenstedelijke locaties flink achter op de taakstelling. De knelpunten hebben betrekking op de grote binnenstedelijke locatie Middengebied. Lange en complexe planprocedures als gevolg van de ligging aan de Rijkswegboulevard en de ontwikkeling van een ziekenhuis op deze locatie spelen daarbij parten. Ook de gevolgen van de gemeentelijke herindeling spelen een rol. Goede resultaten werden geboekt in Venlo en Maastricht. Toch ligt ook Venlo, rekening houdend met de productie op een SGB locatie, nog achter op de planning.

2.6 Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra
(stand van zaken ultimo 2003, bron: VROM-inspectie)

Eind 1999 hebben 16 gemeenten een budget gekregen voor de afronding van de 'deconcentratie[3]' van de resterende 17 regionale woonwagencentra (totaal € 27,3 mln).
Het hoofdpunt bij de budgettoekenning is dat de gemeente verantwoordelijk is voor de inhoud en de kwaliteit van beleid en realisatie. De voorwaarden bij toekenning zijn daarom beperkt:

- De voorzieningen moeten in beginsel uiterlijk medio 2005 zijn afgerond.
- Gemeenten kunnen bij de eindafrekening die voorzieningen declareren die dan concreet getroffen zijn.
- Na de ingreep moet de situatie zo zijn, dat een toets aan de VROM-regelgeving (o.a. bouwbesluit, bestemmingsplan, milieu-eisen) wordt doorstaan.

In de brief inzake woonwagens en standplaatsen van 16 december 1998 heeft de Staatssecretaris van VROM de Tweede Kamer toegezegd deze jaarlijks te informeren over de voortgang van de afronding van de deconcentratie. In 1999 en 2000 is dat summier gebeurd, omdat het gemeentelijk beleid nog niet tot concrete resultaten kon hebben geleid. Daarna konden gemeenten concrete informatie verstrekken. Aldus ontstaat het volgende beeld:

Overleg met de bewoners
Na een langzame start vindt thans in alle gemeenten overleg met bewoners plaats over de planvorming en uitvoering. De intensiteit en de onderwerpen verschillen. Opvallend is één van de vormen waarmee 's-Hertogenbosch communiceert: videobrieven.

Planvorming
Bij 6 gemeenten betreft het herstructurering van het huidige centrum, soms met inpassing van tot dusver illegale plaatsen, soms gecombineerd met de aanleg van nieuwe centra. In 3 gemeenten wordt een centrum opgeheven. Drie centra worden vergroot en vijf sterk verkleind.
De planvorming is de verantwoordelijkheid van de gemeente. VROM vormt zich daarover geen mening. Wel dienen de resultaten in de vigerende kaders en regelgeving te passen. Zeist wenst herstructurering van het huidige centrum op dezelfde locatie. De voorgenomen opheffing van het naastgelegen vliegveld maakt het mogelijk om tot een meer duurzame planvorming te komen. De gemeente voert thans overleg met het rijk over deze planvorming. De uitvoering ervan zal, mede vanwege de reguliere bestemmingsplanprocedures, nog enkele jaren op zich laten wachten.

Realisatietermijn
Negen gemeenten verwachten conform de voorwaarden voor toekenning uiterlijk medio 2005 gereed te zijn: Apeldoorn, Den Haag, Dordrecht, Emmen, Enschede, Haarlem, Hilversum, Hulst en Sittard.
Zeven gemeenten geven aan dat niet te kunnen halen en hebben gemotiveerd om uitstel van de termijn van gereedmelding verzocht. Zij verwachten de afronding in de periode 2005-2009. De motivering betreft soms langer durend overleg met bewoners, een tijdelijke time-out na een politie-inval (Groningen), maar ook bestemmingsplanprocedures. Uitstel is inmiddels verleend aan Nijmegen (1 juni 2006), 's-Hertogenbosch (31 juli 2006), Leiden en Velsen (beide 31 december 2006), Maastricht (1 april 2007, Groningen (1 juli 2007) en Zeist (1 juli 2009).

[3] Afronding van 'deconcentratie': gemeenten zijn vrij om de wijze van de afronding te bepalen. Deconcentreren, opheffen, herstructureren, vergroten, verkleinen en andere varianten zijn mogelijk.

Betrokkenheid corporatie
In zes gemeenten zijn corporaties intensief betrokken bij het proces. In 6 gemeenten wordt aangekoerst op overdracht, soms in combinatie met verkoop aan bewoners. In 2 gemeenten zijn corporaties (nog) niet betrokken. Opvallend is het oprichten door corporaties van gezamenlijke rechtspersonen die worden belast met de exploitatie van wagens en standplaatsen. In Velsen voelt de corporatie zich alleen verantwoordelijk voor de nieuw aan te leggen standplaatsen. In Hulst wil de corporatie niet overnemen: de gemeente overweegt verkoop aan een landelijke projectontwikkelaar. Corporaties kunnen een aanwijzing krijgen om ook deze kerntaak te vervullen. De gemeente kan de minister van VROM daar gemotiveerd om verzoeken.

Betrokkenheid omliggende gemeenten
Bij één gemeente werken de omliggende gemeenten goed mee. Bij 4 zijn zij terughoudend. Volgens één van deze 4 gemeente hebben haar omliggende gemeenten niet de wettelijk verplichte huisvestingsverordening. In 11 gevallen is medewerking van omliggende gemeenten niet nodig, bijvoorbeeld omdat het herstructurering betreft.
Een enkele gemeente wees op het risico dat, indien omliggende gemeenten onvoldoende inspelen op de woningbehoefte en woonwensen van ook deze groep burgers, de (over)concentratie van woonwagenbewoners in de centrumgemeente onveranderd blijft.

Betrokkenheid provincie
In 6 gevallen is de provincie betrokken vanwege bestemmingsplanprocedures of door subsidieverlening. Eén provincie heeft aangegeven dat op het centrum ook de resterende taakstellingen van omliggende gemeenten gerealiseerd moeten worden. Bij 4 gemeenten is de provincie beperkt betrokken. Bij 5 gemeenten is de provincie niet betrokken.

Specifieke voorzieningen Huisvestingsverordening
Voor deconcentratiegemeenten én gemeenten die in dat kader een opvangtaak hebben was tot 1-1-2003 een voorrangsregel in de huisvestingsverordening verplicht. Daarna blijft de Huisvestingswet de mogelijkheid tot voorrangsregels bieden. Enkele gemeenten hanteren thans nog specifieke voorrangsregels.

Specifieke voorzieningen (brand)veiligheid
De gemeenten geven over het algemeen aan dat de gebruikelijke eisen van toepassing zijn. In voorkomende gevallen wordt reeds voorafgaand aan daadwerkelijke ingrepen (herstructurering of anderszins) aandacht besteed aan brandgevaarlijke situaties. Bij nieuwbouw en herstructurering wordt over het algemeen een afstand van 5 meter aangehouden, ten einde aan de eis van 30 minuten brandoverslag te kunnen voldoen. Dit vergt veelal grotere kavels. Naast preventie en controle passen enkele gemeenten niet alleen publiekrechtelijk, maar ook privaatrechtelijk handhavinginstrumentarium toe.

Specifieke maatregelen tegen (het ontstaan van) planologische illegaliteiten
De meeste gemeenten hebben hun planologische controle voor bestaande situaties aangescherpt. Nieuwbouw en intensieve herstructurering betekenen al meestal het verwijderen van illegale situaties. Na nieuwbouw wordt door verscherpte controle en resolute handhavingacties het ontstaan van nieuwe planologisch illegale situaties bestreden. Het actief en herhaaldelijk uitdragen van dit beleid werkt voorkomend.
Maastricht heeft met gebruikmaking van art 17 WRO twee tijdelijke centra ingericht, met de bedoeling deze te ontruimen en op te heffen ná gereedkomen van het centrum de Vinkenslag. De minister heeft desgevraagd ingestemd met het gedogen van een langere termijn, dan de vijf jaren die de wet als maximum geeft.

Specifieke voorzieningen gezondheid en milieu
In geval van nieuwbouw en herstructurering wordt over het algemeen onderzoek gedaan naar het voorkomen van eventuele bodemvervuiling en soms van asbest. De uitgangspunten

voor sanering van gewone wijken worden gehanteerd. Eén centrum is geconfronteerd met een illegale afvalstort. Op een ander is gekozen voor een leeflaag op het gehele centrum en multifunctionele sanering (m.b.t. bodemverontreiniging) van hotspots. In 's-Hertogenbosch is t.a.v. gezondheid een specifiek programma opgesteld voor Maatschappelijk werk en GGD.

Specifieke voorzieningen openbare orde
Het gemeentelijke beleid ten aanzien van de beheersing van de openbare orde varieert met de aarde en achtergrond van de centra. Met als uitgangspunt dat na herstructurering in beginsel gewone wijken zijn ontstaan, kan soms volstaan worden met de werkwijze zoals bij andere woonwijken. Meestal wordt voorzien in een regelmatige fysieke controle en alert reageren op signalen. Eén gemeente is van mening dat elke afwijking van andere wijken beeldbevestigend is. Zij kiest ervoor om de reguliere handhaving persoonsgericht door OM/politie in te laten zetten.

Conclusie
Alle gemeenten zijn druk bezig met beleid of uitvoering.
Negen gemeenten verwachten voor medio 2005 gereed te zijn: daar verloopt een en ander over het algemeen voorspoedig.
Zeven gemeenten verwachten uiterlijk in 2009 gereed te zijn. Het betreft: Groningen, 's-Hertogenbosch, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Velsen en Zeist.

2.7 Conclusies

Uit de in dit hoofdstuk gepresenteerde gegevens blijkt dat op landelijk niveau, in de periode 1995 tot en met 2002 ca. 84% van de Vinex-uitbreidingsbehoefte is gerealiseerd. Daarmee ligt landelijk gezien de realisatie op schema. In de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten loopt de realisatie met respectievelijk 68% en 77% evenwel achter op schema. Die achterstand is in 2002 bovendien toegenomen.
De uitbreidingsproductie in 2002 bedroeg landelijk circa 50.000 woningen. Gezien de prognose voor 2003, moet geconstateerd worden dat de dalende trend in de productie nog niet is gekeerd. Met name in de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten wordt een verdere afname van de productie verwacht. De verwachting is dat de achterstanden in de kaderwetgebieden en de overige stadsgewesten aan het einde van de convenantperiode niet ingelopen zullen zijn en dat deze achterstanden niet volledig gecompenseerd zullen worden door de extra productie in de overige gebieden. Landelijk gezien zal de realisatie in de periode 1995 tot en met 2004 naar verwachting ca. 12.000 woningen achterblijven bij de Vinex-opgave.

3. VERKEER EN VERVOER

3.1 Inleiding

Vanwege het grote belang van een goede ontsluiting van de nieuwe Vinex-locaties 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 openbaar-vervoerprojecten.
De convenanten met de kaderwetgebieden (niet die met de provincies) onderscheiden projecten die met een 'V' zijn gemarkeerd en niet-gemarkeerde projecten. V-projecten hebben een directe relatie met de Vinex-verstedelijkingsopgave 1995-2005. Dit betekent enerzijds dat van de in de convenanten opgenomen projecten de V-projecten de meest directe relatie hebben met de Vinex-verstedelijkingsopgave. Anderzijds betekent dit niet dat alle bestaande V-projecten ook in de convenanten zijn opgenomen.
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 Vinex-locaties. Toetsing van de voortgang van verkeers- en vervoerprojecten in de overige stadsgewesten richt zich dus op de afstemming daarvan met de voortgang op gerelateerde Vinex-bouwlocaties.
Naast deze projecten zijn er tot slot projecten die buiten het afsprakenkader van de convenanten vallen, maar die wel van betekenis kunnen zijn voor de ontsluiting van de Vinex-locaties. Voor een groot deel zijn deze afspraken toegevoegd bij de actualisering van de convenanten in 2001. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om voorstadstations nabij Vinex-locaties. Ook dergelijke projecten worden in dit onderzoek meegenomen.
De monitoring van de projecten zoals die plaatsvindt in dit onderzoek betreft met name de voortgang in het uitvoeringstempo en -ritme. Voor de meeste projecten, zowel de V- als de niet-V projecten, wordt de voortgang jaarlijks door het Ministerie van V&W geactualiseerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Jaarlijks geeft het MIT de actuele planfase aan en voor projecten in de planstudie- of realisatiefase de geplande opleveringsdatum, zodat de voortgang van de projecten uit de opeenvolgende MIT's kan worden afgeleid. Het Ministerie reserveert op basis van het MIT tevens middelen voor de uitvoering van deze projecten.
In verband met dit laatste moet een kanttekening worden geplaatst bij de in het MIT opgenomen 'opleveringsdata'. Dit zijn de data waarop het project *financieel* wordt afgerond, dus de eindafrekening plaatsvindt. De werkelijke datum waarop een project in gebruik wordt genomen ligt, afhankelijk van de grootte van het project, één á twee jaar eerder.
Een belangrijk aandachtspunt bij de monitoring van de aanleg van de desbetreffende infrastructuur is de afstemming daarvan met de fasering van woningbouw op de Vinex-locaties. Het Rijk hanteert daarbij als vuistregel dat openbaar-vervoerprojecten ter ontsluiting van Vinex-locaties gereed moeten zijn als ongeveer tweederde van de woningbouwopgave gerealiseerd is. Dit geldt overigens nadrukkelijk voor de uiteindelijke (in veel gevallen definitieve) vervoersvoorzieningen zoals hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); het is doorgaans wel nodig om de voorgaande periode te overbruggen door middel van tijdelijke busverbindingen, eventueel gecombineerd met andere maatregelen.
Overigens heeft het via een bepaalde verhouding koppelen van verkeers- en vervoerprojecten aan de woningbouw soms (bijvoorbeeld in het ROA) het onbedoelde gevolg dat een achterstand in de ontsluiting van een locatie ten opzichte van de woningbouw kan worden ingelopen door een vertraging van de woningbouw. Hierdoor kan de 'tweederde-

regel' alsnog worden gehaald, zonder dat dit echter iets zegt over de feitelijke voortgang van het verkeersproject ten opzichte van de planning in het MIT.
Het streven, onder andere uitgesproken in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), is om openbaarvervoersystemen te ontwikkelen op stadsgewestelijke schaal. Dit geldt vooral voor veelomvattende systemen als Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV), Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en dergelijke. Inderdaad worden deze ontwikkeld op een grotere schaal dan de afzonderlijke Vinex-locaties; soms echter worden ze onderverdeeld in afzonderlijke deelprojecten, waarvan een deel van belang is voor de ontsluiting van verschillende locaties. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het Tramplus-programma in en rond Rotterdam (SRR). In veel andere gevallen gaat het bij de ontsluiting van de locaties slechts om aanvullingen op het stadsgewestelijk vervoerssysteem.
Omdat het herhaaldelijk voorkomt dat projecten getemporiseerd moeten worden omdat andere projecten hun budget overschrijden zijn in deze monitor (in afwijking tot de monitor van 2001 en 2002) alle openbaarvervoer-gerelateerde projecten die in het MIT 2004 zijn opgenomen en waarvoor dus financiering gepland is vermeld.

3.2 Financiering

In het kader van de decentralisatie wordt een groot deel van de bevoegdheden over aanleg van infrastructuurprojecten overgedragen aan de regio's. Om deze bevoegdheden te kunnen uitoefenen wordt de grens voor projecten die onder de GDU+ vallen aanzienlijk verhoogd. De verhoging van GDU naar GDU+ is gepland voor 1 januari 2004. In 2003 geldt nog de oude werkwijze.
Door de invoering van de GDU+ zal de financieringsmethode van een groot deel van de verkeers- en vervoerprojecten ingrijpend veranderen. Voorheen financierden de zeven kaderwetgebieden en twaalf provincies projecten met een budget tot *ƒ* 25 miljoen (circa € 11,34 miljoen) uit de Gebundelde Doeluitkering (GDU). Dit betrof geld dat volgens een bepaalde verdeelsleutel over de kaderwetgebieden en provincies werd verdeeld. De regio's waren vrij dit bedrag te besteden aan kleinere vervoerprojecten. Grotere projecten (boven *ƒ* 25 miljoen) werden door het V&W gefinancierd op projectbasis.
In de GDU+ gelden twee grenzen voor de grote projecten, namelijk € 225 mln. voor de drie grote kaderwetgebieden (ROA, SRR en HGL) en € 112,5 mln. voor de overige kaderwetgebieden en de provincies. Dit betekent dat alleen voor zeer grote projecten nog door het ministerie van V&W rechtstreeks een bijdrage zal worden geleverd op projectbasis. Voor de V-projecten gaat het hierbij om de Amsterdamse Noord-Zuidlijn en Randstad-Rail.
Het genoemde bedrag geldt bovendien voor ondeelbare projecten, waardoor bijvoorbeeld een netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) qua financiering uit meerdere projecten kan bestaan die elk onder de nieuwe regeling vallen. Het overgrote deel van de projecten zal dus worden gefinancierd uit het geld dat provincies en kaderwetgebieden via de GDU+ krijgen op basis van een verdeelsleutel, waarin rekening wordt gehouden met onder meer demografische factoren en het aandeel van de regio in de Vinex-verstedelijkingsopgave. De totale hoeveelheid geld voor de regio's blijft gelijk omdat alle in het MIT gereserveerde middelen voor projecten voor € 225 mln. in het GDU+ budget zijn opgenomen.
Voor projecten waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan € 225 miljoen resp. € 112,5 miljoen en de bijdrage van de regio groter zou zijn dan vijf maal de jaarlijkse GDU-bijdrage, zijn nadere afspraken tussen Rijk en regio over de resterende financiering mogelijk; het rijk neemt echter niet automatisch de volledige verantwoordelijkheid hiervoor.

3.3 Voortgang

In deze paragraaf wordt de voortgang van de projecten per kaderwetgebied en per regio besproken. De voortgang met betrekking tot twee specifieke categorieën projecten: de V-projecten en de voorstadhaltes wordt tenslotte samengevat in respectievelijk Tabel 3.1 en Tabel 3.2. Nieuw opgenomen in de tabellen zijn een aantal projecten uit het MIT 2003/2004 betreffende regionale/ lokale infrastructuur daar deze door de kaderwetgebieden en/of de provincies veelal in samenhang genoemd zijn. Zij worden nu immers uit hetzelfde budget gefinancierd.
De voorstadhaltes dienen om de Vinex-locaties aan te sluiten op het spoorwegnet. Meestal gaat het om nieuwe stations, maar in enkele gevallen om de verplaatsing van een bestaand station (bijvoorbeeld Emmen Bargeres) of het opnieuw in gebruik nemen van een oud spoorweg- of tramstation (Enschede Eschmark). Bij het plannen van de voorstadhaltes worden twee criteria gehanteerd. Als maximale rijksbijdrage geldt € 4,85 mln.. Bovendien moet de aanleg van een nieuw station, of verplaatsing van een bestaand station minimaal duizend nieuwe reizigers per dag opleveren, moet het passen binnen de bestaande dienstregeling moet er een exploitant zijn die bereid is er treinen te laten stoppen.

3.3.1 Voortgang per kaderwetgebied

Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)
De informatie vanuit ROA dateert uit 2002, omdat in 2003 geen recente informatie is ontvangen. De tramlijn De Aker is in gebruik genomen in december 2001, iets eerder dan gepland. Ook de Zuid-tangent is inmiddels gerealiseerd en in januari 2002 in gebruik genomen. Recent is besloten tot aanleg van de Noord-Zuidlijn. Door langdurige onzekerheid omtrent het project, onvoorziene kostenstijgingen en ontoereikende financiële middelen is de achterstand op de planning gegroeid ten opzichte van de vorige monitor. De voortgang van de tramverbinding met IJburg verloopt voorspoedig, evenals de planvorming ten aanzien van fase 2. Ten opzichte van de woningbouw is eerder sprake van een voorsprong dan een achterstand, mede door het achterblijven van de woningbouw op IJburg. De Gebiedsgerichte Aanpak Schiphol en Zuid-Oost verloopt redelijk voorspoedig, zij het met enige achterstand; voor Zuid-Oost bedraagt deze ongeveer een jaar, maar een precies beeld is moeilijk te geven omdat het gaat om verschillende deelprojecten zonder gemeenschappelijk deadline.

Stadsregio Rotterdam (SRR)
De Nesselandelijn van de metro is volgens de planning gereed in 2005. Uitvoering van het project is begonnen in 2003, hoewel al veel voorwerk was gedaan. De woningbouw in Nesselande is in 2006 voor tweederde gereed, waarmee het project dus een jaar voorligt ten opzichte van de voortgang van de woningbouw.
Oplevering van de Carnisselandelijn is voorzien voor 2004. Dit betekent echter geen achterstand ten opzichte van de woningbouw, die in 2004 in Midden-IJsselmonde voor tweederde gereed zal zijn.
De uitvoering van het project Tramplus IJsselmondelijn start in 2003, waarna het project in 2004 gereed is volgens de planning. Een deel van het project moest worden getemporiseerd door kostenstijgingen bij andere projecten (de Carnisselandelijn en Nesselandelijn).
De Hofpleinlijn wordt vanaf 2006 tot aan station Rotterdam Hofplein in gebruik genomen door light rail. Dit sluit aan bij de woningbouwplanning. De doorkoppeling naar het Rotterdamse metrosysteem bij de halte Rotterdam CS (onderdeel van Randstad-Rail) is volgens de huidige planning gereed in 2008. De uitvoering van het project is gestart.
Voor de openbaarvervoer-ontsluiting van de Vinex-locaties Noordrand II en III wordt de aanleg van een HOV-verbinding – als onderdeel van Randstad-Rail – tussen Zoetermeer en Rotterdam (ZoRo) noodzakelijk geacht. De Tracé/MER-studie is afgerond. Deze wordt voorlopig gerealiseerd als hoogwaardige busverbinding. Deze zal in ieder geval tot 2010 functioneren en pas daarna zal nut en noodzaak van een railverbinding worden onderzocht.

De uitvoering van de Tramplus-lijn naar Schiedam en Vlaardingen-Holy is reeds gestart, oplevering wordt verwacht in 2006. Met betrekking tot het station Schiedam Spaland is geen voortgang geboekt. Het project is gekoppeld aan de viersporigheid van het spoortraject Schiedam-Delft.

Regio Haaglanden
De vertraging van verschillende projecten in de regio Haaglanden is terug te voeren op problemen met betrekking tot twee sleutelprojecten, lijn 19 en Randstad-Rail, die voor verschillende locaties van belang zijn.
De ontsluiting van de locatie Ypenburg/Nootdorp ligt op schema ten opzichte van de woningbouw en is deels gerealiseerd (tramlijn 15). Intern Haaglanden vindt (mede ingegeven door bezuinigingen) een heroverweging plaats over de uitvoering (tram of bus) van lijn 19, die in 2006 in dienst zal worden genomen.
Over de realisatiedatum van Station Ypenburg zijn nog geen harde afspraken gemaakt; dit station wordt meegenomen bij de herprioritering spoor.
De hoofdontsluiting per openbaar vervoer voor Leidschenveen wordt met Randstad-Rail gerealiseerd. Er komen twee haltes: Leidschenveen en Forepark. De wijk krijgt directe verbindingen met grote delen van Den Haag en Voorburg, met Zoetermeer en met Rotterdam. RandstadRail zal in de loop van 2006 in gebruik worden genomen. De ontsluiting van Leidschenveen ligt ongeveer vier jaar achter ten opzichte van de woningbouw. De mogelijkheden van een tijdelijk station aan de Zoetermeerlijn worden onderzocht.
Een achterstand op de woningbouw is er ook met betrekking tot Zoetermeer-Oost (Oosterheem), zij het aanzienlijk kleiner dan bij Leidschenveen, omdat de woningbouw in Oosterheem ook een aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Als de Oosterheemlijn van Randstad-Rail in 2006 wordt opgeleverd zijn nog niet alle woningen opgeleverd. Thans rijdt er een bus tussen de reeds gereed zijnde delen van de wijk en het centrum van Zoetermeer.
De voortgang van de ontsluiting van de locatie Wateringseveld loopt gelijk op met de woningbouw. Een deel van de trams rijdt al sinds enkele jaren, het noordelijke deel van de locatie wordt vanaf eind 2004 ontsloten. De aanleg van een tramlijn vanaf de Melis Stokelaan staat ter discussie vanwege budgettaire problemen. Als vervanging wordt gewerkt aan plannen om de nieuwe buslijn 37 (Delft – Leyenburg) de ontsluitingsfunctie van de wijk te laten vervullen, in aanvulling op tramlijn 17 die sinds 1999 Wateringseveld verbindt met Rijswijk en Den Haag.

Stadsregio Utrecht (BRU)
Rond Utrecht wordt gewerkt aan een samenhangend netwerk van HOV-assen. De Centrale Binnenstadsas (CS-Uithof) is inmiddels opgeleverd. De Noord- en Zuidradiaal HOV naar Leidsche Rijn zullen op basis van de huidige inzichten in 2008 grotendeels zijn opgeleverd. Er is sprake van een achterstand van ca. twee jaar ten opzichte van de voortgang van de woningbouw in Leidsche Rijn. Daarbij wordt aangetekend dat de woningbouw eveneens vertraagd is en door de stagnerende markt wellicht nog verdere vertraging kan oplopen. In dat geval zou de relatieve achterstand van het HOV kleiner kunnen worden. Uitgangspunt is dat de HOV-infrastructuur voor Leidsche Rijn gereed is als 2/3 deel van de woningbouwtaakstelling is gerealiseerd. Sinds de vorige monitor is er met de opening van de Prins Clausbrug een belangrijke schakel in de HOV-Noordradiaal naar Leidsche Rijn gereed gekomen.
De route “Om de Zuid”, van Utrecht CS naar De Uithof (oostflank Utrecht), is in voorlopige vorm reeds in gebruik De definitieve uitvoering zal volgens de huidige inzichten in 2008 grotendeels gereed zijn. Met name de gedeeltes die nauwe afstemming vereisen met Randstadspoor en de OV-terminal Utrecht CS zullen wat later gereed komen.
Daar er nog een definitieve keuze voor een alternatief tracé gemaakt moest worden (om goede inpassing t.o.v. een woonbuurt te bereiken), is tot op heden nog geen subsidie mogelijk door het rijk. Dat levert een financieel knelpunt op, omdat bepaalde delen van dit project, vooruitlopend op een subsidiebeschikking, reeds zijn gerealiseerd door de gemeente Utrecht. Voor de reeds gerealiseerde delen zal een rijksbijdrage worden verleend; de overige

delen zullen uit de GDU+ moeten worden gefinancierd. Inmiddels zijn de vorderingen zodanig dat voor het eind van 2003 een definitief tracébesluit wordt genomen.
Met betrekking tot de OV-terminal Utrecht CS is het afgelopen jaar (aanvullende) studie verricht om tot afronding van een (functioneel) ontwerp te komen. De planstudiefase is nog niet afgerond. Volgens Rijkswaterstaat wordt uiterlijk medio 2003 een projectbesluit verwacht voor dit project, dat sinds vorig jaar in het MIT is opgenomen als rijksproject railinfrastructuur. De start van de realisatie is voorzien voor 2006 (MIT 2004), een vervroeging van twee jaar ten opzichte van het MIT 2003.
Voor de Westtangent, OV-verbinding Maarssen-Leidsche Rijn-Nieuwegein, is nog geen concrete planning bekend; het project is opgenomen in het Verkenningenprogramma van het MIT. Reeds eind 2000 is een verzoek gedaan tot opname in het Planstudieprogramma, maar dit is aangehouden in verband met de verwachtte decentralisatie. Dit project zal uit het regionale GDU-budget gesubsidieerd moeten worden. Vooralsnog ziet het ernaar uit dat de financiële mogelijkheden, ook op de wat langere termijn, zeer beperkt zullen zijn.
Het project Randstadspoor maakt deel uit van het MIT-project spoorverdubbeling van de lijn Woerden-Houten. Naast de verbreding van 2 naar 4 sporen omvat het project de aanleg van de stations Leidsche Rijn Centrum, Leidsche Rijn West, Houten Castellum (als tijdelijke halte reeds in gebruik) en de verlegging van station Vleuten. Het project verloopt tot op heden volgens planning, maar de voortgang is tengevolge van de verschuiving van rijksbudgetten (o.a. naar onderhoud bestaande railnet) sterk onder druk gekomen. Door middel van regionale voorfinanciering wordt getracht de schade zoveel mogelijk te beperken.
In december 2003 wordt de tijdelijke NS-halte Utrecht Terweijde (voorheen Leidsche Rijn West) in gebruik genomen.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)
De OV-ontsluiting van de locatie Waalsprong bij Nijmegen ligt volgens opgave van het KAN op schema; de reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde woningbouwlocaties worden door bestaande en één nieuwe buslijn voor busvervoer ontsloten. Een specifieke planstudie voor de OV ontsluiting van de Waalsprong is niet meer aan de orde. De OV ontsluiting voor de bus is integraal onderdeel van de plannen voor de Waalsprong en een nieuwe OV visie voor het zuidelijk deel van het KAN gebied die eind 2004 wordt afgerond. Overigens merkt de provincie op dat de 'tweederde' rijksvuistregel "impliceert dat nieuwe bewoners eerst per auto moeten reizen. De provincie zou graag zien dat OV eerder beschikbaar is". In de Waalsprong was vanaf het begin een busontsluiting beschikbaar, waarvoor de eerste nieuwe bewoners een tijdelijk busabonnement hebben gekregen.
De Regiorail of HSOV betreft een verbetering en intensivering van de regionale spoorverbinding Zevenaar-Arnhem-Nijmegen-Wijchen en Zutphen-Arnhem-Nijmegen-Nijmegen Heijendaal. De planstudie is inmiddels afgerond, resulterend in een Voorkeurs-model, dat voor besluitvorming is voorgelegd aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De feitelijke realisatie is gepland in fasen in de periode tot 2012. Bepalend voor de realisatie is de tijdige uitvoering van andere projecten met betrekking tot de vergroting van de capaciteit op het spoornet (KRA-projecten: vrije kruisingen west- en oostzijde Arnhem en vierde perron Arnhem) en de invoering van een nieuw baanbeveiligingssysteem (BB21). Het voor de vrije kruising west en het vierde perron benodigde budget is door de Minister van Verkeer en Waterstaat in het MIT verschoven naar de periode vanaf 2008 (In plaats van oplevering in 2008, nu start bouw 2008). De vrije kruising aan de oostzijde van Arnhem is teruggeplaatst in het planstudieprogramma en zal niet voor 2007 worden uitgevoerd.
De stations Lent en Schuytgraaf kunnen min of meer worden gezien als een onderdeel van het HSOV, maar kennen wel een eigen plantraject. De voorstadhalte Lent bij de locatie Nijmegen-Lent (Waalsprong) is inmiddels (medio 2002) in gebruik genomen; aanvullend busvervoer blijft evenwel nodig. Het is vooralsnog onzeker op welke termijn de halte Schuytgraaf (Arnhem Zuid) in gebruik kan worden genomen. Een en ander is afhankelijk van de nadere prioriteitsstelling in het MIT. Op de rijksbegroting zijn pas vanaf 2006/2007 middelen beschikbaar en dit project moet derhalve door de regio zelf worden

voorgefinancierd. Vooralsnog voorziet de NS in de bediening van beide haltes twee maal per uur per richting.
Voor Schuytgraaf is een businessplan opgesteld voor een mobiliteitswinkel. Deze mobiliteitswinkel is een informatiepunt waarbij (toekomstige) bewoners vroegtijdig advies kunnen inwinnen over de mogelijkheden van verkeer en vervoer. Dit om de aanschaf van een tweede auto te voorkomen.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
De geplande voorstadhalte Helmond Brandevoort is een station bij de locatie Brandevoort op het traject Eindhoven-Venlo. In de voorbereiding van de intentieafspraken verstedelijking 2010 is uitgegaan van opening in 2005. Door herprioritering binnenhet MIT komt er echter pas in 2008 geld vrij voor dit station. De gemeente beraadt zich op deze nieuwe situatie.
Het HOV Westcorridor ontsluit de locatie Meerhoven. Op de Centrale Verbindingsas door Meerhoven rijdt momenteel een bus, die wordt vervangen door de Phileas, een hybride, automatisch geleid voertuig. Het zeer innovatieve systeem heeft in het MIT de status van demonstratieproject. Tegen de tijd dat de Phileas in gebruik wordt genomen zal 34 procent van de woningbouw in Meerhoven zijn gerealiseerd (nu 22 procent), waarmee het project ruim voor ligt op de 'tweederde'-norm. In januari 2002 is de eerste Phileas gepresenteerd en inmiddels is de voertuigproductie in volle gang. Verwacht wordt dat de Phileas nog voor de zomer 2004 ingezet zal worden in de dienstregeling naar Eindhoven Airport. De aanleg van de benodigde vrije busbanen in Meerhoven (Grasrijk, Bosrijk en Flight Forum) is gereed. Om het project volledig te maken, is sprake van flankerende maatregelen (zoals betaald parkeren binnen de ring, fietsenstallingen bij de halten in Meerhoven, bedrijfsvervoersmanagement en de aanleg van transferia).

Regio Twente
Het project Doorstroomassen Twente betreft de realisatie van een aantal – grotendeels – vrije busbanen in de steden Almelo, Enschede en Hengelo. Naast de realisatie van deze vrije busbanen betreft het verbeteringen aan de spoorweg- en busstations in Almelo en Enschede. De doorstroomassen ontsluiten de Vinex-locaties Windmolenbroek (Almelo), Vossenbelt (Hengelo) en Eschmarke (Enschede) door middel van een OV-as. Alledrie de projecten verkeren in de realisatiefase, maar kampen met vertragingen, die in de vorige monitor al waren voorzien.Met de oplevering van het nieuwe busstation in maart 2003 is het doorstroomassenproject in Almelo voor een belangrijk deel uitgevoerd. Echter de uitvoering van één essentieel onderdeel (Koppelring) is vooralsnog gekoppeld aan de verdiepte aanleg van het spoor. Afhankelijk van de besluitvorming hieromtrent kan de uiteindelijke oplevering van het laatste onderdeel van de doorstroomas Almelo op z'n vroegst in 2005 plaatsvinden.
De oplevering van de doorstroomas Enschede-Eschmarke is gepland in 2005. Als gevolg van tegenslagen in het planproces, waaronder een tweetal Raad van State-procedures, vindt de oplevering veel later plaats dan voorzien.
De oplevering van de doorstroomas Hengelo-Vossenbelt is tevens vertraagd wegens tegenslagen in het planproces. De uiteindelijke oplevering van de as staat, zoals gemeld in de vorige monitor, nog steeds gepland in 2005. Echter, door een uitspraak van de Raad van State is de gemeente gedwongen voor enkele onderdelen van de as de planprocedure opnieuw uit te voeren. Hierdoor zullen deze onderdelen, die gepland stonden in 2004, ook pas in 2005 worden uitgevoerd en opgeleverd.
Naast deze doorstroomassen zijn buiten de Vinex-afspraken tevens de as Hengelo-Westermaat en de Zuidas in Enschede uitgevoerd en opgeleverd.
In 2002 is een verkennende studie gestart naar de mogelijke uitbouw van het doorstroomassenconcept tot een samenhangend hoogwaardig regionaal stadsgewestelijk netwerk in het kader van de Agglo-lijn. Onderzocht worden onder meer de mogelijkheden van de aanleg van een verbindend lightrail systeem. De verwachting is dat deze studie eind 2003 zal zijn afgerond. De voorstadshalte Westermaat in Hengelo wordt hierin betrokken. De voorstadshaltes Eschmarke en Glanerbrug in Enschede zijn reeds in november 2001 in gebruik genomen.

3.3.2 Voortgang per provincie

Provincie Groningen
De resultaten van het project Kolibri (voorheen: de ontwikkeling van een Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV) hebben geleid tot de opname van twee nieuwe projecten in de planstudiefase van het MIT 2004, nl. de capaciteitsvergroting va het Groninger Busstation en de verbetering van de verbinding Groningen CS- Zernike.
In hoeverre daarmee tevens de ontsluiting van de Vinex-locaties gerealiseerd wordt is nog niet duidelijk. Voor wat betreft Groningen gaat het daarbij om de locaties De Held-Gravenburg-Reitdiepshaven en Piccardthof-Ter Borch), waarvan de planning is begonnen in 1997 en die naderhand zijn gekoppeld aan de Vinex-verstedelijkingsafspraken en opgenomen in de intentie-afspraken voor de periode 2005-2010.
De vervoersbehoeften in het gebied van de Regiovisie Groningen-Assen zijn door de Regio in het project Kolibri allemaal geïnventariseerd. (zie ook provincie Drenthe)

Provincie Friesland
De informatie van de provincie is gebaseerd op die in het MIT, omdat de provincie geen recente informatie heeft toegeleverd. In het MIT 2004 zijn nog geen OV-projecten ter ontsluiting van Vinex-locaties opgenomen. De totstandkoming van de verkenning voor de OV-ontsluiting van de locatie Goutum in Leeuwarden stagneert (Monitor 2001 en 2002). Ontwikkeling van het voorstadstation en transferium Werpsterhoek bij Leeuwarden is pas aan de orde wanneer de omliggende bebouwing is gepland (Monitor 2001 en 2002).

Provincie Drenthe
De ontsluiting van de locaties Rietlanden en Delftlanden in Emmen betreft de aanleg van fietsvoorzieningen en ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijn en de rondweg, alsmede de verdubbeling van de Nieuw-Amsterdamsestraat. Dit deel van het project is inmiddels van de verkenningsfase (MIT2003) naar de planstudiefase (MIT 2004) overgegaan. Ook de ontsluiting per openbaar vervoer maakt deel uit van de plannen. Over de verplaatsing van het Station Emmen-Bargeres zijn nadere afspraken gemaakt over de verplaatsing en financiering van het huidige station. Een mogelijk knelpunt kan echter ontstaan als door financieringsproblemen de geplande tunnel bij het station vertraging oploopt.
De ontsluiting van de Asser locatie Kloosterveen maakt deel uit van het project Kolibri (zie ook Groningen). In het geval van Kloosterveen gaat het om een busverbinding met het NS-station Assen. De financiering van dit deel is echter nog een probleem.

Provincie Overijssel
De aanleg van de N348 is inmiddels gestart. De bestaande OV-ontsluiting van Colmschate is er echter niet van afhankelijk. Het project is derhalve niet opgenomen in Tabel I.
De voorstadhalte Stadshagen bij Zwolle maakt deel uit van de verbinding Zwolle-Kampen in het zogenaamde sternet Zwolle. Hiernaar is dit jaar een verkennende studie uitgevoerd. Binnenkort start een vervolgonderzoek naar de specifieke verbinding Zwolle-Kampen, waarbij ook de mogelijke realisatie van station Stadshagen wordt bekeken. Deze is afhankelijk van de realisatie van het sternet, maar ook van anders projecten zoals de Hanzelijn, de aanbesteding van het streekvervoer en decentralisatie van het treinvervoer. Het project is nog niet opgenomen in het MIT 2004.

Provincie Gelderland
De planning van voorstadhaltes in de locatie Osseveld in Apeldoorn en in Twello aan de lijn Apeldoorn-Deventer is nog onzeker. Beide stations hebben een behoorlijke vervoerwaarde en kunnen bovendien bediend worden door de stoptrein Almelo-Deventer. De provincie Gelderland heeft aangegeven bereid te zijn de financiering van deze stations voor haar rekening te nemen; financiële ondersteuning door het ministerie is niet aan de orde. Het realiseren van de stations Apeldoorn-De Maten en Voorst is, na aanbesteding, een

verantwoordelijkheid van de provincie, omdat het gaat om haltes aan een contractsectorlijn die niet tot het hoofdrailnet behoort en door de provincie kan worden aanbesteed. In sommige gevallen kunnen echter door regionale overheden gewenste verbeteringen op gespannen voet staan met de afspraken die het ministerie heeft met NS Reizigers voor wat betreft de exploitatie van het hoofdrailnet. Als toevoeging van een of twee nieuwe stations verder geen consequenties heeft voor het hoofdrailnet (aansluitingen in Zutphen en Apeldoorn) en door de provincie zelf betaald wordt, inclusief exploitatie, verwacht men dat dit voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat bespreekbaar is. Ook hierover wordt thans met de provincie, de regio Stedendriehoek en Prorail gesproken. De provincie en de regio ziet de realisatie van de vier stations als 1 project, waarvan de haalbaarheid verder wordt onderzocht. Onlangs heeft Railned een studie uitgevoerd (in opdracht van de provincie) naar de (on)mogelijkheden ervan. De definitieve onderzoeksresultaten zijn met alle betrokkenen besproken.
Om tot een haalbare exploitatie van een station te komen worden door V&W criteria gehanteerd voor nieuwe stations (zie ook de inleiding in dit rapport).
De gemeente en de provincie zijn voorstander van lightrail, maar of dit tot de mogelijkheden behoort is allerminst zeker; op basis van het huidige V&W-beleid zal een dergelijk project niet worden opgenomen in het MIT.

Provincie Utrecht
Het project HOV Vathorst – Amersfoort CS betreft een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen de Vinex-locatie Vathorst en het centrum van Amersfoort. Het project bevindt zich momenteel in de planstudiefase van het MIT.
In de afgelopen jaren heeft het project veel vertraging oplopen omdat het voorgenomen tracé door het stadspark Schothorst op grote bezwaren stuitte. Zowel onder de bevolking van Amersfoort-Noord als in de politiek is onvoldoende draagvlak voor het voorgestelde tracé door het park. Het college heeft daarom besloten een nieuwe studie te starten waarbij alternatieve tracés worden onderzocht. Hierbij staat centraal dat er een snelle en hoogwaardige verbinding moet komen tussen het centrum van Amersfoort en Vathorst. Het bedienen van de andere wijken van Amersfoort-Noord is geen voorwaarde meer. Op dit moment voert de gemeente deze studie uit. Tegen het einde van 2003 moeten er nieuwe tracévoorstellen liggen en kan er een aanvraag worden gedaan voor beslismoment 3 (MIT).
Het project Randstadspoor is gericht op verbetering van het spoorvervoer in de provincie Utrecht. Onderdeel van het project is de bouw van station Amersfoort Vathorst. Door herprioritering bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat dreigt er minder geld te worden uitgegeven aan nieuwe projecten, zoals de bouw van stations. Hiermee hoopt de minister achterstallig onderhoud aan het spoornet te kunnen financieren.
Gevolg hiervan is dat er onzekerheid ontstaat over de financiering (en realisatie) van de stations Amersfoort Vathorst, Utrecht Leidse Rijn en Houten Castellum. De minister heeft inmiddels wel goedkeuring gegeven voor de bouw van het station Utrecht Leidse Rijn en de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn voor de bediening van dit station. De laatste ontwikkeling is dat er ook groen licht is gegeven voor de bouw van het station Amersfoort Vathorst. De beschikking wordt in 2003 afgegeven, waarmee de realisatie van het station is zeker gesteld. De middelen komen echter pas in 2006 beschikbaar, zodat er een behoorlijke vertraging zal optreden en de inschatting is dat het station pas in 2006 zal worden gerealiseerd (in plaats van 2004). De regio blijft zich inspannen om Randstadspoor en de daarbij horende haltes te realiseren.
Er is vertraging opgetreden bij de realisatie van het station Vathorst (zie tekst Randstadspoor). De opleveringsdatum van het station schuift op van 2004 naar 2006. Dit betekent een tijdelijk mindere ontsluiting per openbaar vervoer. Omdat er ook vertraging is opgetreden in de woningbouw, is de verwachting dat in 2006 minder dan de tweederde van de woningen is gebouwd.

Provincie Flevoland
De realisatie van vrije busbanen in Almere verloopt volgens plan. Het project zit in de realisatiefase. Ook de ontsluiting van Almere Poort door middel van vrije busbanen verloopt volgens planning. Dit is mogelijk dankzij een beschikking uit 2003 waarbij Almere, VROM en V&W ieder een derde deel van de kosten betalen. De realisatie van station Almere Poort is vertraagd omdat ook de woningbouw is vertraagd. In de herprioritering spoor zal worden aangegeven wanneer hiervoor middelen beschik baar komen.
Voor de aanleg van station Almere Oostvaarders (voorheen: Buiten-oost) is extra geld vrijgemaakt in het MIT. Dit betekent dat het station in 2004 in gebruik kan worden genomen. De achterstand op de woningbouw is inmiddels opgelopen tot circa een jaar.

Provincie Noord-Holland
De informatie van de provincie is gebaseerd op die in het MIT, omdat de provincie zelf geen recente informatie heeft toegeleverd. De OV-corridor Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk (HAL) omvat verschillende maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer (Deel A) en de verbetering van de kruispunten in de N242 (deel B) In de vorige monitor werd gemeld dat de voortgang van het project 'moeizaam' was. Oplevering van deel A is in het MIT 2004 voorzien voor 2006, van deel B voor 2008).

Provincie Zuid-Holland
Het HOV Drechtsteden verkeert nog in de verkenningsfase. De Rijn-Gouwelijn verkeert in de planstudiefase. Het MIT 2003 in voorziet de start van de realisatie in 2005 en oplevering in 2010, geen verandering ten opzichte van het voorgaande jaar. Een besluit over het voorkeurstracé door Leiden is recent genomen. De bijdrage voor dit project maakt onderdeel uit van de GDU+.

Provincie Zeeland
De verkeer- en vervoerprojecten ter verbetering van de ontsluiting van Vinex-locaties in Zeeland betreffen voornamelijk wegverbindingen. De S14 ter ontsluiting van Lammerenburg is inmiddels in aanleg en zal in 2005 gereed zijn.
RWS is bezig met voorbereiding van de N57 ter ontsluiting van de Middelburgse locaties Veerse Poort en Mortiere. Het project start eind 2005 en wordt volgens plan afgerond in 2010. De bestemmingsplannen bevinden zich in de eindfase van het planologisch traject, de grondaankopen zijn gestart. De ontsluiting van het Scheldeterrein (KSG) in Vlissingen is opgenomen in het MIT.

Provincie Noord-Brabant
Ten opzichte van de monitor 2002 worden geen wijzigingen gemeld. De voorstadhalte Tilburg Reeshof wordt volgens de huidige planning per 14 december 2003 in de dienstregeling van de NS opgenomen.

Provincie Limburg
De Rijkswegboulevard Sittard-Geleen is van belang voor de ontsluiting van de tussen Sittard en Geleen gelegen locatie Middengebied. De Rijksweg wordt omgevormd tot een verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer en langzaam verkeer (ter vervanging wordt een nieuwe weg aangelegd ten westen van Geleen). Bij de Rijkswegboulevard gaat het in eerste instantie om een HOV-verbinding per bus. De in de monitor 2002 gerapporteerde dreiging van vertraging is opgelost. Inhoud en financiering van het plan zijn opnieuw op elkaar afgestemd. Er vindt nu een detailuitwerking plaats (gereed eind 2003). Vervolgens wordt aanbesteed (2004) en uitgevoerd (2005-2006). Van achterstand ten opzichte van de woningbouw is geen sprake, omdat deze laatste op de locatie Middengebied nog maar net is begonnen. Behalve door de Rijkswegboulevard wordt Middengebied ook ontsloten door bestaande busverbindingen.
Er wordt over gedacht de bus op de Rijkswegboulevard in een later stadium te vervangen door een light-rail, als onderdeel van de light-rail Zuid-Limburg. Dit is echter iets voor de

verdere toekomst, aangezien oplevering van de eerste delen van de light-rail Zuid-Limburg pas voorzien is voor 2010 (MIT 2004); deze ontsluiten echter geen Vinex-uitleglocaties.

3.4 Knelpunten

Over de knelpunten wordt anno 2003 weinig nieuws vermeld. De indruk bestaat dat er iets meer inzicht is gekomen in de procedures waardoor het wederzijds begrip tussen Rijk en Regio's is toegenomen.

Fysiek
Een deel van de fysieke knelpunten heeft betrekking op de koppeling tussen projecten en de relatie met projecten die niet direct aan de Vinex-locaties zijn verbonden. Het probleem bijvoorbeeld bij het Hoogwaardig Stedelijk Openbaar Vervoer (HSOV) in het KAN is de afhankelijkheid van de tijdige uitvoering van andere projecten die betrekking hebben op de vergroting van de capaciteit op het spoornet en de invoering van een nieuw baanbeveiligingssysteem (BB21). Een deel van het hiervoor benodigde geld is door de minister van V&W vervroegd beschikbaar gesteld (vanaf 2006), maar de besluitvorming inzake een ICES-claim van € 45 miljoen is opgeschort. Een soortgelijk geval in de provincie Overijssel, dat echter momenteel niet zozeer als knelpunt wordt ervaren, is de mogelijke realisatie van het voorstadstation Stadshagen bij Zwolle. Deze is onder meer afhankelijk van de Hanzelijn, de aanbesteding van het streekvervoer en decentralisatie van het treinvervoer.
Een fysiek knelpunt van andere aard wordt genoemd in Utrecht (BRU). Een probleem is daar dat de gemeente Utrecht onvoldoende planningscapaciteit heeft voor de ontwikkeling en uitwerking van alle actuele plannen.

Financieel
Onder andere de provincie Drenthe verwacht dat de veranderende GDU-toewijzing gevolgen kan hebben, omdat de sleutel die wordt toegepast voor de verdeling van financieringsmiddelen volgens de GDU+ ongunstig uitpakt voor de provincie. Verder bestaat nog steeds de zorg dat met de teruggang van de economie en de aangekondigde bezuinigingen van het kabinet de financieringsproblemen eerder groter dan kleiner worden. De regio Haaglanden geeft aan dat bezuinigingen kunnen leiden tot uitstel of zelfs afstel van projecten. Ook de provincie Flevoland heeft deze zorgen, met betrekking tot de dreigende vertraging van de aanleg van de Hanzelijn als gevolg van de financiële problemen van de regering.

Procedureel
In Amsterdam (ROA) werd in de vorige monitor de planning in het MIT als een probleem ervaren. Of in deze situatie al enige verbetering is opgetreden is onbekend. Over het algemeen verloopt de planning van de meeste OV-projecten in het ROA-gebied niet volgens de planning in het MIT. Een belangrijke oorzaak hiervan lijkt te zijn dat in de planning onvoldoende rekening wordt gehouden met de langere doorlooptijd van bepaalde fasen in de praktijk. In het algemeen blijkt de tijd die in de planning staat voor de verschillende MIT-stappen niet overeen te komen met de tijd die hier in de praktijk voor nodig is; in dit verband wordt gesproken van de 'theoretische doorlooptijd'. De lange behandel- en beoordelingsprocedure van het ministerie van V&W worden in dit verband genoemd als een probleem.

Samenwerking en afstemming
In de vorige monitor werd afstemming en onderhandeling met de NS als een probleem ervaren. Dit jaar kwam het probleem minder sterk naar voren; in hoeverre dit een gevolg is van de tegenvallende respons valt moeilijk te zeggen. Het station Emmen-Bargeres (Drenthe) zal geen echte vertraging oplopen, omdat inmiddels nadere afspraken zijn gemaakt over de verplaatsing en financiering van het huidige station.

3.5 Conclusies

In 2002 en 2003 is goede voortgang geboekt met betrekking tot de OV-ontsluiting van de Vinex-locaties, hoewel vooral de samenhang tussen de tijdsplanning en de financiële planning van projecten in een aantal gevallen problemen blijft opleveren.
De resterende V-projecten liggen, met enkele uitzonderingen, vrij goed op schema. Ten opzichte van de vorige monitor is voor de meeste projecten de vertraging niet verder toegenomen.
De uitvoering van projecten loopt in de praktijk vaak voor op de planning volgens het MIT. Dit is te verklaren door het feit dat het MIT de financiële afhandeling van een project weergeeft, terwijl de daadwerkelijke oplevering meestal 1à 2 jaar voorloopt.
In het geval een project eerder wordt gerealiseerd dan de planning van de bijdragen in het MIT is voorfinanciering door provincies of regio's noodzakelijk. Op termijn zal deze situatie waarschijnlijk ten goede veranderen door het verhogen van de GDU-grens (Gebundelde Doeluitkering) per 1 januari 2004. Provincies en kaderwetgebieden krijgen als gevolg hiervan zelf de beschikking over de middelen en dus meer vrijheid in de planning en prioriteitsstelling van projecten.

Tabel 3.1 Voortgang van de Vinex-gerelateerde V-projecten

V-project	planfase MIT 2004	geplande oplevering MIT 2003	Geplande oplevering MIT 2004	Feitelijke oplevering	Planning woningbouw *
ROA					
Noord-Zuidlijn Amsterdam CS-WTC	realisatie	2010	2010	2010	n.v.t.
OV-ontsluiting IJburg	realisatie	2003	2003	2003	Vóór
SRR					
Randstad-Rail, fase 1 Hofpleinlijn - Rotterdam CS	realisatie	2010	2010	2006 / 2008	Gelijk
Tramplus Carnisselande	realisatie	2003	2003	2004	Gelijk
Metro Nesselande	realisatie	2005	2005	2005	Gelijk
Tramplus Schiedam-Vlaardingen	realisatie	2004	2004	2006	n.v.t.
Tramplus IJsselmonde	realisatie	-	2005	2004	n.v.t.
Randstad-Rail, fase 2 ZoRo	eind planstudie	-	na 2007	Na 2010	Achter
Haaglanden					
HOV-ontsluiting Leidschenveen (lijn 19 en RandstadRail)	planstudie	2009	2010	2006	Achter
OV-ontsluiting Wateringseveld (aanvulling tramlijn 17)	-	-	-		
OV-ontsluiting Ypenburg (lijn 15)	gerealiseerd			2002	Gelijk
OV-ontsluiting Zoetermeer-Oosterheem	–		2010	2006	Achter
BRU					
HOV Leidsche Rijn	realisatie	2006	2006	2003 / 2005	Gelijk
HOV Utrecht CS-Uithof	gerealiseerd		–		
OV-terminal Utrecht CS	planstudie	2010	2010	2009	n.v.t.
SRE					
project Doorstroming-Regelmaat-Stiptheid	gerealiseerd		–		
HOV Westcorridor	gerealiseerd		–		
KAN					
Arnhem Centraal	realisatie	2005	2005	2005	n.v.t.
Nijmegen Spoorzone	gerealiseerd				
Regio Twente					
doorstroomas Enschede	realisatie	2004	2004	2005	n.v.t.
doorstroomas Almelo	realisatie	2003	2003	2005	n.v.t.
doorstroomas Hengelo	realisatie	2005	2005	2005	n.v.t.
Provincie Groningen					
Groningen busstation	planstudie		2010	2010	n.v.t.
Groningen CS-Zernike	planstudie		2010	2008	n.v.t.
Provincie Drenthe					
Ontsluiting Delftlanden en Rietlanden	planstudie		2010	2008	Gelijk

* Loopt de planning van projecten ten opzichte van de woningbouw (2/3 regel) vóór of achter? (Gegevens verstrekt door contactpersoon Ministerie V&W)

Tabel 3.2 Voortgang in de planning van voorstadhaltes

Voorstadhalte	Stand van zaken rapportage 2001	Huidige stand van zaken
Stadsgewest Haaglanden		
Ypenburg	In planstudie, planning in 2005 gerealiseerd.	Planning in 2006 gerealiseerd.
Leidschenveen	Oplevering gepland 2004, planning Randstad-Rail.	Oplevering niet voor 2006. Problemen van financiële aard.
Stadsregio Rotterdam		
Spaland, Schiedam	Relatie met project Rijswijk-Schiedam.	Gekoppeld aan 4-sporigheid van de lijn Schiedam-Delft.
Bestuursregio Utrecht		
Leidsche Rijn West, Utrecht	Tijdelijke voorziening aan bestaand spoor vanaf 2003. Oplevering van definitieve voorziening wordt nagestreefd voor 2005.	In december 2003 tijdelijk in dienstregeling opgenomen. Definitieve voorziening in 2006-2007.
Provincie Gelderland		
Vathorst, Amersfoort	Ontwerpfase, de knelpunten zijn voornamelijk financieel van aard.	Oplevering verwacht in 2004. De eerder opgelopen vertraging is goedgemaakt.
Provincie Noord-Holland		
Weidevenne, Purmerend	In planstudie, planning 2005 of later gerealiseerd.	In GDU+; de regio bepaalt de planning.
Provincie Flevoland		
Almere Buiten-Oost	In planstudie, planning eind 2003 gerealiseerd. Onduidelijkheid over financiering.	In planstudie. Verwachte indienststelling juni 2004.
Almere Poort	In planning, eind 2004 gerealiseerd.	Planning eind 2004 in dienst.
Knooppunt Arnhem Nijmegen		
Waalsprong/Lent, Nijmegen	Een tijdelijk station in voorbereiding, gemeente heeft planvorming nog niet rond.	In gebruik genomen.
Tilburg-Reeshof	In planstudie, planning eind 2003 gerealiseerd.	Planning 15 december 2003 in dienst.
Eschmark, Enschede	Ingebruikname eind september 2001 in het kader van de reactivering van de spoorlijn Enschede-Gronau.	Station is opgeleverd.
Provincie Gelderland		
Twello, Gelderland	Minder dan 1000 nieuwe reizigers. Overleg met NS.	Overleg gaande. Provincie wil financiering voor haar rekening nemen.
Osseveld, Apeldoorn	Geen ontwikkelingen.	Overleg gaande. Provincie wil financiering voor haar rekening nemen.
Provincie Drente		
Bargeres, Emmen	Het huidige station fungeert als voorstadstation. Verplaatsing hangt onder andere af van het aantal reizigers dat dit zou opleveren. De eerste signalen wijzen op minder dan 1000 nieuwe reizigers.	Er zijn nadere afspraken gemaakt over verplaatsing van het station. Oplevering is voorzien tussen 2005 en 2010.
Provincie Overijssel		
Stadshagen, Zwolle	–	Binnenkort in onderzoek. Zinnige planning is nog niet te geven.

4. BODEMSANERING

4.1 Inleiding

Het thema bodemsanering is in de Vinex-convenanten opgenomen omdat er een nauwe samenhang werd vermoed met de voortgang van woningbouw. De gedachte was dat vervuilde locaties eerst moeten worden gesaneerd alvorens er kan worden gebouwd: vertraging in de sanering betekent vertraging in de woningbouw. In de praktijk blijkt de omgekeerde samenhang ook te kunnen optreden, bijvoorbeeld waar de sanering van vervuilde bodems niet wordt aangepakt zolang woningbouw om wat voor reden dan ook nog niet zeker is. In dit hoofdstuk wordt nagegaan hoe de stand van zaken in de voortgang van bodemsanering is, welke knelpunten daarbij een rol spelen, of bijzondere maatregelen zijn genomen tegen die knelpunten, en wat in het algemeen de conclusies zijn ten aanzien van de voortgang en afrondingsverwachtingen van de bodemsaneringsprojecten, mede in relatie tot woningbouw. Dit beeld wint aan relevantie met het naderend einde van de looptijd van de convenanten. Een specifiek beleidsmatig kader voor bodemsanering is, voor zover aanwezig, nauw verbonden met de financiering daarvan en wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

4.2 Financiering

Met het oog op de sanering van ernstige gevallen van bodemverontreiniging in het kader van de Vinex-verstedelijkingsopgave zijn middelen, afkomstig uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) toegevoegd aan de VROM-begroting. In 1994 is een vast FES-budget toegekend aan iedere provincie en ieder kaderwetgebied voor saneringsprojecten tot 2002. Recent, in 2001, heeft de staatssecretaris de bestedingstermijn van de FES-gelden verlengd tot het einde van de convenantperiode om de looptijden voor realisatie van woningbouw en bodemsanering gelijk te trekken. Dat is mede gebeurd omdat de besteding van FES-gelden tijdens de eerste helft van de convenantperiode veel trager verliep dan verwacht.

In tabel 4.1 wordt het overzicht van de FES-bestedingen door het ministerie van VROM aan de convenantpartners weer een jaar verder doorgetrokken, naar het eind van 2002. De tabel laat zien dat ten opzichte van eind 2001 twee kaderwetgebieden (Haaglanden en KAN) en vijf provincies (Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zeeland en Limburg) in 2002 een forse inhaalslag hebben gerealiseerd in ontvangen FES-gelden. Overigens loopt de tabel achter bij de realiteit omdat deze slechts aangeeft wat op 31-12-2002 werkelijk door VROM was uitbetaald, en niet wat aan declaraties nog in de pijplijn zat.
In de vorige monitor kwam de tweezijdige relatie tussen FES-bestedingen en voortgang van bodemsanering aan de orde. Terwijl in de meeste regio's door vertraging in de planvorming van bodemsanering de uitbetaling aan FES-gelden ook vertraagd werd, lag deze relatie in de eerste convenantjaren juist andersom. Door de strikte criteria van het OP-team waarin het ministerie van VROM ook participeerde, kwamen maar weinig projecten überhaupt in aanmerking voor financiering vanuit de FES-middelen. Op dit tweede punt komen echter weinig regio's meer terug in hun actualisatie. Wel is het in sommige gevallen zo dat de FES-middelen weliswaar zijn toegekend aan bepaalde projecten, maar dat die nog niet zijn afgerond. Voor andere Vinex-gerelateerde projecten moet daarom andere financiering gevonden vonden.
Een laag percentage uitbetaalde FES-middelen zegt niet alles over de stand van zaken van de bodemsaneringsprojecten. Terwijl de informatie vanuit de provincie Overijssel aangeeft

Tabel 4.1 Stand van zaken per 31-12-2002 van de bestedingen van FES-gelden [1]

	Toegezegd (€)	Betaald t/m 31-12-2001 (%)	Betaald t/m 31-12-2002 (%)
Kaderwetgebied			
ROA	13.613.406	61	68
ROA Diemerzeedijk	49.915.824	99	99
SRR (Rotterdam)	15.882.308	66	72
Haaglanden [2]	4.537.802	49	62
BRU [3]	15.882.308	57	58
KAN	3.131.083	22	48
SRE (Eindhoven)	4.810.070	43	43
Twente	2.268.901	66	66
Provincie			
Groningen	272.268	100	100
Friesland	317.646	80	87
Drenthe	317.646	100	100
Overijssel	445.158	41	41
Gelderland	643.914	0	33
Utrecht	1.089.073	48	65
Flevoland	-	-	-
Noord-Holland	3.584.864	48	65
Zuid-Holland	5.944.521	95	96
Zeeland	499.158	50	67
Noord-Brabant	8.485.690	38	45
Limburg	4.492.424	58	72

Bronnen: Opgave VROM 2002 en 2003

1) inclusief correcties op data t.b.v. Monitor 2002
2) bedrag bestaat uit bedragen t.b.v. gemeente Den Haag (€ 680.670) en provincie Zuid-Holland (Haaglanden) (€ 3.857.132)
3) bedrag bestaat uit bedragen t.b.v. gemeente Utrecht (€ 11.253.749) en provincie Utrecht (BRU) (€ 4.628.558)

dat de twee van de vier projecten al enige tijd zijn afgerond, is er nog slechts eenderde uitbetaald. Een stijging in het percentage geeft echter wel – met zekere vertraging – een bepaalde voortgang in de afhandeling van de projecten aan.

Bij deze conclusies moet echter een belangrijke kanttekening worden geplaatst: bodemsanering wordt uit diverse geldbronnen gefinancierd, waarvan FES in principe niet de belangrijkste is. Ten eerste voeren gemeenten regelmatig saneringen in eigen beheer (SEB) uit. Daarnaast kunnen gemeenten via het juridisch instrumentarium uit de Wet Bodembescherming saneringskosten verhalen op veroorzakers of verantwoordelijken voor de verontreiniging. Als derde mogelijkheid wordt financiering 'uit de markt gehaald': projectontwikkelaars nemen bodemsaneringen ter hand en berekenen de kosten door in de prijs van woningen. Voor financiering van bodemsanering kan tenslotte een beroep worden gedaan op rijksmiddelen: via de Wet bodembescherming (Wbb) en op het FES-budget. FES-gelden is volgens de regels slechts inzetbaar voor ernstige gevallen[4] van bodemverontreiniging in situaties waarin de planexploitatie van Vinex-woningbouwlocaties ondanks de overige financieringswijzen niet sluitend te krijgen is. Dit wil overigens niet zeggen dat FES-gelden altijd een laatste buffer is: in sommige situaties zijn de mogelijkheden voor de overige financieringswijzen beperkt. Al met al blijkt de relatie tussen het tempo van besteding van FES-middelen en het tempo van voortgang van bodemsanering niet eenduidig. Trage besteding kan inderdaad wijzen op trage voortgang

[4] In de convenanten wordt niet toegelicht wat 'ernstig' is. Het oordeel over de mate van 'ernst' lag in eerste instantie bij de OP-teams in de convenantgebieden, verantwoordelijk voor de toetsing van de aanspraak op FES-gelden.

van bodemsanering als gevolg van optredende knelpunten. Het kan echter ook wijzen op een late start of voorfinanciering uit andere bronnen. Tenslotte zijn FES-middelen in sommige gevallen niet nodig omdat de exploitatie van de woningbouwlocatie toch wel sluitend te krijgen is. De geringe uitbetalingen aan sommige kaderwetgebieden en provincies vormen dus geen hard bewijs dat bodemsanering stagneert. Meer informatie over de afzonderlijke convenantgebieden wordt in de volgende paragraaf gepresenteerd.

4.3 Voortgang

Van de Vinex-convenanten bevatten alleen die met de kaderwetgebieden een lijst van locaties waar de bodem gesaneerd diende te worden. Maar ook in die gevallen betreft dat momentopnamen op basis van onderzoek naar bodemverontreiniging in het midden van de jaren negentig. Sindsdien zijn regelmatig nog nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging ontdekt en zijn diverse grote verontreinigde locaties uitgesplitst in meerdere kleinere saneringsprojecten. Inmiddels zijn alle saneringslocaties binnen het kader van Vinex wel zo goed als volledig in kaart gebracht. Hier en daar is een nieuw geval van ernstig geval van bodemvervuiling bekend geworden, zoals de Boezemlanden in het stadsgewest Haaglanden. Over het algemeen zijn nieuwe projecten echter vooral het gevolg van opsplitsingen en verbijzonderingen van bestaande projecten. In een enkel geval zoals de Waalsprong in het KAN acht men het nog waarschijnlijk dat er nieuwe vlekken worden gevonden. Ook wordt voor 'asbest' in enkele gebieden zoals Twente nadrukkelijk nog een uitzondering gemaakt. De reden hiervoor is dat in het midden van de jaren negentig asbest nog geen verplicht onderdeel uitmaakte van bodemonderzoek[5]. Inmiddels is er veel meer aandacht voor asbest in de bodem en wordt daar vanuit milieuperspectief veel strenger mee omgegaan. Dat leidt soms tot de noodzaak van hernieuwd onderzoek en/of hernieuwde sanering. Het ministerie van VROM heeft inmiddels per 1 januari 2003 interimbeleid vastgesteld ten aanzien van de normstelling en verpakking van asbestbevattende grond en puingranulaat. Er is een interventiewaarde vastgesteld voor asbest in de bodem en een restconcentratienorm voor toepassing en hergebruik van asbest bevattende grond-hergebruiksnorm. Naar verwachting treedt in 2004 het herziene Asbest-verwijderingsbesluit in werking. Overigens is in de 'Intentie afspraken Verstedelijking 2010' die met de convenantgebieden zijn gemaakt, opgenomen dat alsnog ontdekte nieuwe gevallen van ernstige bodemverontreiniging zullen worden betrokken bij de definitieve afspraken.

Regionaal Orgaan Amsterdam(ROA)
In het convenant zijn in 1995 dertien saneringslocaties opgenomen, één in Purmerend, twee in Zaanstad en tien in Amsterdam. Dit jaar is geen actualisatie ontvangen. De geretourneerde vragenlijst 2002 door ROA bevatte slechts drie projecten in resp. Purmerend, Zaanstad en Diemen. In Purmerend waren toen enkele kleinere deelprojecten in uitvoering en de projecten in Zaanstad en Diemen verkeerden in de voorbereidingsfase. Het was opvallend dat het aantal projecten zoveel lager was dan het midden jaren negentig geïnventariseerde aantal, en er bovendien geen enkel project in Amsterdam meer werd genoemd. De mogelijke conclusie dat veel projecten dus waren afgerond, strookte niet met de constatering in de monitor 2001 dat lastige saneringsgevallen in ROA naar de toekomst werden verschoven. Van de niet meer genoemde projecten was de uitleglocatie Diemerzeedijk, een oud vuilstortgebied tussen de stad Amsterdam en IJburg, dermate omvangrijk dat er een apart FES-budget van bijna € 50.000.000 voor was gereserveerd (tabel 4.1). In 2001 is het nagenoeg laatste deel van dit budget uitgekeerd. Dit project is zo goed als afgerond; een klein restbedrag blijft nog staan. De nazorgactiviteiten die nog wel lopen, worden gefinancierd in het kader van de Wbb.

Stadsregio Rotterdam (SRR)

[5] Dat beperkte zich tot PCB's, PAK's ,olie en zware metalen.

De tien saneringslocaties die zijn opgenomen in het convenant zijn inmiddels uitgegroeid tot een lijst van 63 actuele projecten. Daaronder zijn slechts vijf uitleglocaties, alle in randgemeenten van Rotterdam: twee in Bergschenhoek en een in Berkel-Rodenrijs, Capelle aan den IJssel en Schiedam. Van de binnenstedelijke projecten bevinden zich dertig in Rotterdam, dertien in Schiedam, vier in Maassluis, drie in Spijkenisse, drie in Ridderkerk, twee in Vlaardingen en een in Krimpen aan den IJssel. Het gaat om een veelheid aan locaties, waaronder oude haventerreinen en een gasfabriek, maar ook om een oud tramstation en een park. Van de 63 projecten worden nu 47 projecten (t.o.v. 28 in 2002) als (bijna) afgerond gelabeld. Hiertoe behoren ook de projecten die inmiddels vervallen zijn. De overige bevinden zich in de fasen van uitvoering (9 t.o.v. 12 in 2002), of onderzoek (7 t.o.v. 13 in 2002). Er zijn inmiddels geen projecten meer (t.o.v. 10 vorig jaar) die in de fase van grondverwerving bevinden. Er kan dus van een behoorlijke voortgang worden gesproken.
Voor zover er sprake is van vertragingen bij de bodemsanering, is dat een gevolg van vertragingen in de planning van de woningbouw.
Door de Stadsregio Rotterdam wordt wel aangegeven dat op termijn budgettaire beperkingen kunnen leiden tot vertragingen in de woningbouw. Dit hangt onder meer samen met het feit dat de reguliere (knelpunts)gelden voor de laatste budgetperiode (2002-2005) door het Ministerie van VROM (vooralsnog) niet aan de provincie Zuid-Holland zijn toegekend.

Stadsgewest Haaglanden
Over de actuele situatie van de bodemsaneringsprojecten in Haaglanden is weinig bekend. Recente informatie betreft wel een nieuw geval van ernstige bodemvervuiling op de locatie Boezemland in de Vinex-wijk Wateringse Veld (gemeente Den Haag). De sanering wordt op korte termijn uitgevoerd. Omdat de locatie in 1995 niet geregistreerd stond, is er geen budget voor gereserveerd. In de monitor 2002 werd vooral gerefereerd aan een rapport van bureau 3B uit 2000. Het convenant noemt vier saneringsprojecten. Op één daarvan, de bouwlocatie Ypenburg, zijn oorlogsexplosieven gevonden (Monitor 2001). Er bestond toen een verschil van mening tussen het Stadsgewest en de staatssecretaris over de financiering van de verwijdering van deze explosieven.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Het overzicht van actuele saneringsprojecten omvat tien projecten, waarvan er op twee inmiddels geen woningbouw meer is gepland. Van de overige acht bevinden zich er twee in uitleggebied (Vleuten-de Meern en Houten), en zes in binnenstedelijk gebied in Utrecht en Nieuwegein. Een daarvan is als 'overige locaties binnenstedelijk gebied' niet nader gepreciseerd. De vijf betreffen in Utrecht Groeneweg, Vaartsche Rijn- Oost (Rotsoord e.o.), Rivierenwijk-Zuid (Jutfaseweg e.o.) en Dichterswijk West en in Nieuwegein Vreeswijk/ Merwedekanaal. Van een aantal projecten is de actuele fase niet bekend. Van daar waar dat wel gebeurd is, worden geen grote vertragingen verwacht. BRU geeft aan dat door de vertraging in de woningbouwproductie, de bodemsanering eveneens vertraagt. De vertraging zit met name in het feit dat er steeds minder woningen worden gebouwd. De bodemsanering is hieraan meestal volgend.
De uitgave van de FES-middelen is in 2003 conform planning. Het bedrag van € 2,6 miljoen voor 2003 wordt dit jaar geheel besteed. In 2002 kreeg BRU nauwelijks FES-gelden uitbetaald voor de financiering van bodemsanering: ongeveer € 10.000 op een totaal budget van een kleine vijf miljoen. Het percentage van de uitbetaalde FES-gelden steeg daarmee van 57% in 2001 naar 58% in 2002.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)
Vrijwel alle bodemsanering die is gerelateerd aan woningbouw in het kader van Vinex in KAN vindt plaats in Nijmegen. In de monitor van 2002 werd aangegeven dat de sanering van de negen binnenstedelijke Vinex-locaties in Nijmegen, met de oplevering van het Key Terrein, afgerond was in 2001. De woningbouw op de meeste van deze locaties is gestart en zal voor het verstrijken van het convenant worden afgerond. Sindsdien vindt bodemsanering

uitsluitend plaats op de uitleglocatie Waalsprong. In het convenant is Waalsprong als één geheel opgenomen, maar de locatie is uiteindelijk steeds verder uitgesplitst in kleinere ernstige verontreinigde 'vlekken'. Ten opzichte van vorig jaar is ook een aantal nieuwe vlekken toegevoegd. Dit is met name het gevolg van herindeling die heeft plaatsgevonden. In 2003 worden 30 vlekken onderscheiden, waarvan er momenteel 4 afgerond zijn (t.o.v. 2 vorig jaar), 25 in onderzoek zijn (t.o.v. 28 vorig jaar) en 1 gesaneerd wordt (t.o.v. 0 vorig jaar). De Waalsprong is nog niet geheel in kaart gebracht. Er is wel bekend waar zich de mogelijke gevallen van ernstige bodemverontreiniging bevinden. Deze locaties zijn naar voren gekomen aan de hand van archiefonderzoek. Een bevestiging of daadwerkelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging aan de hand van daadwerkelijk bodemonderzoek heeft nog niet overal plaatsgevonden. De reden hiervoor is dat onderzoek pas plaatsvindt als er aankooponderhandeling zijn opgesteld in verband met het verkrijgen van toestemming van de eigenaar.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Sinds de monitor 2002 zijn er in het SRE geen nieuwe gevallen van ernstige bodemvervuiling bekend geworden; wel is bij Braakhuizen/de Wielen (gemeente Geldrop) als gevolg van eerdere vertraging nu ook de bodemkwaliteit van een toegevoegd belendend perceel onderzocht. Dit heeft niet geresulteerd in een nieuwe Vinex-locatie. Het is ook onwaarschijnlijk dat er nu nog nieuwe ernstig vervuilde plekken zullen worden ontdekt op Vinex-locaties: deze zijn goed geïnventariseerd. Het SRE heeft de op dit moment beschikbare FES-gelden verdeeld over de projecten die het meeste Vinex-rendement opleveren. Ook de door de Provincie toegezegde bijdragen zijn al geoormerkt. Al met al is er geld tekort, zodat eventuele nieuwe locaties uit andere bronnen (bijv. ISV) gefinancierd moeten worden. In 2003 worden er in totaal twaalf binnenstedelijke bodemsaneringsprojecten aangegeven, waarvan vijf in Helmond, vier in Eindhoven, twee in Geldrop en een in Veldhoven. De meeste zijn afgerond of inmiddels vervallen. Zonder onvoorziene zware tegenslag wordt verwacht dat de door het SRE aangewezen projecten in 2005 zullen zijn afgerond.
Hoewel asbest als specifieke factor voor vertraging niet door SRE zelf wordt genoemd in de actualisatie, wordt er vanuit het Directoraat-Generaal Milieubeheer (DGM) aangegeven dat hier wel geluiden zijn opgevangen over deze problematiek in dit kaderwetgebied.

Regio Twente
De actuele stand van zaken van Vinex-gebonden bodemsanering geeft een veel langere projectenlijst (35) dan in het convenant (11) vermeld. Ten opzichte van de lijst van vorig jaar (2002) is het project Enschede-Emmastraat in twee projecten opgesplitst en werd Enschede-Ellermarke toegevoegd. Het betreft vooral verbijzonderingen, convenantprojecten die zijn opgesplitst in meerdere kleine projecten, en in mindere mate later ontdekte gevallen van ernstige verontreiniging. Grote wijzigingen in de (omschrijving van de) actuele fase van de projecten zijn er niet ten opzichte van vorig jaar. De actuele projecten bevinden zich in Enschede (21), Hengelo (8) en Almelo (6). Van deze projecten zijn er tweeëntwintig op binnenstedelijke locaties gesitueerd en dertien op uitleglocaties. Eenentwintig projecten zijn afgerond of inmiddels vervallen (t.o.v. 18 in 2002). De overige zijn in voorbereiding (9) of in uitvoering (5). Weliswaar zijn alle Vinex-locaties onderzocht op aanwezige verontreiniging, maar met name asbest blijft een aandachtspunt. Het is daarom niet uit te sluiten dat zich alsnog nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging voor zullen doen. Indien dat zo is, zullen die expliciet worden betrokken bij de definitieve verstedelijkingsafspraken (herijking) in 2003.

Provincie Groningen
In de provincie Groningen was sprake van twee bodemsaneringsprojecten, beide binnenstedelijk in de stad Groningen. Het project Resedastraat werd al in 1998 afgerond. Het tweede project, het Cibogaterrein, was tijdens de monitor 2001 al in uitvoering. De voortgang sindsdien bestaat dus uit verdere progressie in uitvoering. Het project zal in het huidige

voortgangstempo naar verwachting in 2005 zijn afgerond. Er wordt uitgesloten dat voor het einde van de convenantperiode nog nieuwe gevallen zullen worden ontdekt.

Provincie Friesland
Friesland heeft in 2002 en 2003 geen informatie verstrekt over de stand van zaken en de voortgang van Vinex-gebonden bodemsanering. In de Monitor 2001 werd aangegeven dat twee projecten werden gefinancierd met Wbb-budgetfinanciering en voor een derde was nog financiering uit deze geldstroom mogelijk. Het door het ministerie van VROM uitbetaalde percentage FES-gelden bleef in 2001 en 2002 steken op 80%. Dit is in 2003 licht gestegen naar 87%. DGM (ministerie VROM) geeft aan dat de bodemsaneringsactiviteiten in relatie tot de Vinex inmiddels zijn afgerond. De financiële gelstromen vanuit het FES ijlen wat na.

Provincie Drenthe
De twee Vinex-gerelateerde saneringslocaties in Drenthe zijn beide binnenstedelijke locaties in Emmen. Eén project, de Westerstraat, was ook vorig jaar al afgerond. In het tweede project, de Noorderstraat, bleek de vervuiling omvangrijker dan verwacht, waardoor de uitwerking van het saneringsplan vertraagd is. Bovendien is ook aan de aangrenzende Weerdingerstraat vervuiling geconstateerd. Beide 'vlekken' worden nu gelijktijdig aangepakt. Dit gecombineerde project verkeerde in 2002 in de onderzoeksfase en de planning was dat begin 2003 met sanering zou worden gestart. Omdat de fasering van het project echter niet geactualiseerd is, is hierin blijkbaar vertraging opgetreden.

Provincie Overijssel
De provincie Overijssel (buiten het stadsgewest Twente) kent twee Vinex-gerelateerde saneringsprojecten die al enige tijd zijn afgerond: de Willemsvaart (Hanzeland) in Zwolle en de Raambuurt in Deventer. Twee andere Vinex-gerelateerde projecten die volgens de monitor van 2002 nog niet waren afgerond, het woonwagenkamp Stadshagen en de lakfabriek Schaepman, zijn nog steeds niet afgerond. In beide gevallen is grondverwerving het knelpunt: het bevoegde gezag is er ondanks doorgaande pogingen sinds de monitor 2002, nog steeds niet in geslaagd het woonwagenkamp 'weg te krijgen' en de grond van Schaepman (onwillige eigenaar) over te nemen.

Provincie Gelderland
De actualisering in 2003 heeft alleen betrekking op het project Waterloseweg in Apeldoorn. Dit is momenteel het enige bodemsaneringsproject dat binnen het Gelderse deel van de Stedendriehoek in uitvoering is. Het project vormt een onderdeel van een groter project en is qua planvorming veranderd. Van het totaal door het Rijk toegezegde bedrag van € 643.914 was eind 2001 0% uitbetaald. Dit was eind 2002 inmiddels opgelopen tot 33%. Hier zat het project Waterloseweg nog niet bij. De bijdrage vanuit de FES-middelen voor dit project bedragen € 635.292. Volgens de provincie Gelderland zullen de FES-middelen voor het jaar 2003 niet geheel worden besteed. De oorzaak daarvoor is bij de provincie onbekend. DGM (ministerie VROM) geeft aan dat verwacht wordt dat de saneringskosten zullen stijgen en de FES-middelen daarom volop nodig zullen zijn.

Provincie Utrecht
Het enige actuele saneringsproject in Utrecht (buiten BRU) is de uitleglocatie Vathorst in de gemeente Amersfoort. Vathorst is nader onderverdeeld in een aantal vlekken. De situatie op basis van informatie voor de Monitor 2002 was dat er op drie vlekken de sanering in uitvoering was en een onbekend gebleven aantal nog in onderzoek was. Vathorst als geheel verkeert nog in een tamelijk vroeg stadium van ontwikkeling. Een van de oorzaken was vertraging als gevolg van onenigheid tussen de Provincie en de gemeente over de uitvoering van een eerder gesloten overeenkomst betreffende de uitbreiding van een baggerdepot. De verdere voortgang van de sanering van Vathorst staat bloot aan het erkende risico dat alsnog asbest in de bodem kan worden ontdekt. Asbest is namelijk niet in alle bodemonderzoeken tot nu toe meegenomen. Naast Vathorst telde de provincie nog vijf

andere, kleinere saneringsprojecten – in Bunschoten, Eemnes, Leusden, Woudenberg en Baarn – die inmiddels alle zijn afgerond. Met uitzondering van Eemnes waren dat alle binnenstedelijke locaties.

Provincie Flevoland
In Flevoland is geen sprake van bodemsanering in relatie tot de Vinex-opgave. Er werden sinds de monitor 2001 wel enkele gevallen van ernstige bodemvervuiling ontdekt, maar dat betrof geen Vinex-locaties. In de monitor 2002 werd praktisch uitgesloten dat dergelijke gevallen nog zouden worden gevonden tijdens de looptijd van het convenant.

Provincie Noord-Holland
Er is geen actuele informatie van Noord-Holland over het thema bodemsanering op basis van de monitors 2001 en 2002. Wel is bekend dat de uitbetaling van FES-middelen aan de provincie in 2000 en 2001 op 48% van het toegekende budget bleef hangen, terwijl dit percentage eind 2002 naar 65% steeg. Dit geeft aan dat er in elk geval bodemsaneringsactiviteiten plaatsvonden die uit de FES-middelen gefinancierd konden worden. De provincie heeft in het verleden veel Vinex-uitgaven gefinancierd uit het Wbb-budget.

Provincie Zuid-Holland
Het overzicht met actuele bodemsaneringsprojecten in Zuid-Holland (buiten SRR en Haaglanden) – zoals dat uit de monitor 2002 blijkt – bestaat uit twaalf projecten waarvan acht in de Leidse regio (Leiden, Oegstgeest en Alkemade) en vier in de Drechtsteden (Dordrecht, Zwijndrecht en Alblasserdam). Met uitzondering van de B&S-Polder in Oegstgeest en de Lange Steeg in Alblasserdam betreft dat binnenstedelijke locaties. In de Leidse regio is alleen het project in Alkemade nog niet afgerond. In de Drechtsteden is veel gesaneerd. Voor het project Drechtoevers geeft de provincie aan dat de financiering nog moet worden geregeld; vanuit DGM wordt aangegeven dat dit knelpunt inmiddels is opgelost. In de Monitor 2002 werd van de Drechtoeverlocaties in Zwijndrecht/Dordrecht en de Lange Steeg in Alblasserdam dat ze vanwege het financieringsprobleem waren opgenomen in het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Een beroep op deze middelen was nodig aangezien de overige FES-middelen van de provincie reeds volledig waren belegd. In welke fase deze twee projecten nu verkeren is niet bekend. Terwijl er in 2001 een inhaalslag in uitbetaling van FES-middelen plaatsvond (58% in 2000 t.o.v. 95% in 2001), bleef dit percentage in 2002 steken op 96%. Wanneer het laatste restbedrag zal worden gedeclareerd, is niet bekend.

Provincie Zeeland
Het actuele overzicht van de provincie Zeeland omvat in totaal 18 projecten, waarvan de ene helft in Middelburg en de andere helft in Vlissingen. In de vorige monitor werd gesteld dat twee verontreinigde Vinex-locaties – te weten Veerse Poort in Middelburg en Lammerenburg in Vlissingen – inmiddels gesaneerd zouden zijn. Dit is uit het overzicht niet te halen: Bij Veerse Poort wordt aangegeven dat deze locatie zich in de onderzoeksfase bevindt, Lammerenburg komt als project niet voor in het overzicht. Bij Veerse Poort speelt overigens verontreiniging door asbest.
De Monitor 2002 gaf aan dat twee grootschalige, binnenstedelijke locaties de voortgang van de Vinex-taakstelling belemmeren: het Stationsgebied van Middelburg en de KSG-werf te Vlissingen. De eerste fase van het Stationsgebied van Middelburg is inmiddels afgerond en komt niet meer in het overzicht voor. De tweede fase bevindt zich in de grondverwervingsfase. Het is mogelijk dat hier nog ernstige bodemvervulling ontdekt wordt. Een jaar geleden was het gehele project nog in studie, maar inmiddels is het deels in uitvoering: er wordt een busstation aangelegd en twee kantoren gebouwd.
Voor het project KSG-werf was de financiering een groot knelpunt. Inmiddels is van rijkswege een extra bijdrage van € 7,4 miljoen verleend. Tezamen met afspraken over de verdeling van de VINAC gelden is in principe de financiering van het project KSG nu rond.

De verwachting is dat in 2004 sloop en sanering kunnen plaatsvinden, waarna in 2005 de eerste woningen gebouwd kunnen worden. Probleem is echter nog wel de risicocontour Westerschelde. Met het ministerie van VROM wordt gestudeerd op het verleggen van die contour. De fase waarin het project volgens het overzicht verkeert, is grondverwerving.
Van de overige zestien projecten, is bij twee projecten de sanering afgerond, twee met een sanering in uitvoering, twee in de grondverwervingsfase en tien in (opstart) van onderzoeksfase.

Provincie Noord-Brabant
De provincie Noord-Brabant heeft - buiten het kaderwetgebied SRE - 18 Vinex-gebonden saneringsprojecten. Het betreft zonder uitzondering binnenstedelijke saneringslocaties. De helft (9) van de projecten is gesitueerd in Tilburg, de overige in Breda (1), Etten Leur (3), 's Hertogenbosch (3), en Waalwijk (2). Vorig jaar werd van vijf Tilburgse locaties aangenomen dat deze afgerond waren; hier bleek echter nog een grondwatersanering plaats te vinden. De huidige stand van zaken is dat zeven projecten afgerond of vervallen zijn, bij zeven grondwatersanering aan de gang is, bij twee een grotere sanering, een verkeert in onderzoeksfase en van een is de fase onbekend.
Van de nog niet afgeronde projecten wordt verwacht dat ze voor 2005 zullen zijn afgerond. Wel kan er na 2005 nog sprake zijn van naijlende grondwatersanering, maar dat hoeft geen vertraging voor de woningbouw op die locaties te betekenen. Evenals bij het kaderwetgebied SRE geldt hier de opmerking dat – hoewel de provincie er in de actualisatie niet specifiek op ingaat – er vanuit DGM wordt aangegeven dat verontreiniging door asbest ook hier speelt.

Provincie Limburg
Het huidige overzicht van de provincie Limburg telt twintig Vinex-gebonden saneringsprojecten, verdeeld over Maastricht (8), Kerkrade/Geleen (3), Venlo (5), Brunssum (2) en Heerlen (2). Hiervan zijn negen in onderzoek, acht in uitvoering en drie afgerond. Achttien projecten bevinden zich in binnenstedelijk gebied. Landbouwwegen Midden in de gemeente Geleen is de enige uitleglocatie en het voormalig mijnterrein Willem-Sophia is moeilijk in te delen. Evenals vorig jaar is het beeld dat de Vinex-gebonden bodemsanering in Limburg relatief laat op gang lijkt te zijn gekomen: veel projecten bevinden zich nog in de onderzoeksfase en er zijn er nog maar weinig daadwerkelijk afgerond. Het VROM-overzicht laat echter zien dat eind 2002 al 72% van het toegewezen bedrag aan FES-middelen was uitgekeerd.

4.4 Knelpunten

De voortgang van Vinex-gerelateerde bodemsaneringsprogramma's ondervindt in vrijwel alle convenantgebieden hinder van één of meerdere knelpunten. Alleen de provincie Groningen vermeldt geen knelpunten. De gesignaleerde knelpunten leiden over het algemeen niet tot vertragingen bij de woningbouwproductie. Er is ten opzichte van vorig jaar nauwelijks verandering gekomen in de gesignaleerde knelpunten. Waar er sprake is van een wijziging wordt dit expliciet vermeld. Voor het overige vallen we terug op de knelpunten, zoals die ook in de Monitor 2002 werden gepresenteerd. De knelpunten worden hieronder gepresenteerd op basis van de indeling in fysieke, financiële, procedurele, samenwerkings- en afstemmings- en overige knelpunten.

Fysiek
In een aantal gevallen was sprake van een bovenmatige schaal van binnenstedelijke bodemverontreiniging. Dit geldt met name bij de voormalige KSG werf in Vlissingen, de gevolgen van de vuurwerkramp in Enschede en de Diemer Zeedijk in ROA. Het rond krijgen van de financiering zorgde voor vertraging. Inmiddels is ook voor de financiering overal een oplossing gevonden, zodat de grootschaligheid nauwelijks meer speelt als knelpunt. Wel

betekent bijvoorbeeld de aanpak van het Enschedese vuurwerkgebied vertraging van een aantal andere saneringen in Enschede.
Fysieke knelpunten die minder direct met grootschaligheid te maken hebben, spelen in SRR, waar veel 'ophooglagen' diffuus verontreinigd blijken met plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK's, en op een aantal locaties in de stadsregio Twente en in stadsgewesten in de provincies Limburg (Maastricht) en Noord-Brabant, waar grondwatersanering een langdurige aangelegenheid blijkt te worden.

Financieel
Er zijn op dit punt twee wijzigingen ten opzichte van vorig jaar. In de stadsregio Rotterdam zijn de knelpuntsgelden die de provincie Zuid-Holland beschikbaar zou stellen, in de laatste budget-periode niet door het ministerie van VROM toegekend. Tegen deze beschikking is bezwaar aangetekend en het bezwaar is nog niet door het ministerie van VROM afgehandeld, zodat onduidelijkheid bestaat over het totaal aan beschikbare middelen. Verder is voor het KSG-terrein in Vlissingen de financiering inmiddels rond, zodat dit geen knelpunt meer vormt.
Financiële knelpunten zijn vaak het rechtstreekse gevolg van een grote omvang of een complex karakter van in wezen fysieke knelpunten. Dat gold voor bovengenoemde situaties als Vlissingen en Enschede, maar ook voor de aanwezigheid van oorlogsexplosieven (Ypenburg/Haaglanden en Waalsprong/KAN) en asbest in de bodem (KAN, Twente, Amersfoort). Asbest wordt 'werkendeweg' aangetroffen en leidt niet alleen tot vertraging in de doorlooptijd van de sanering, maar ook tot forse meerkosten waarvoor lange tijd geen duidelijke regelgeving bestaat. Per 1 januari heeft het ministerie van VROM interimbeleid ten aanzien van asbestverontreiniging geformuleerd. Twente geeft aan dat nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging (waarbij asbest een aandachtspunt blijft) expliciet bij de herijking van de definitieve verstedelijkingsafspraken worden betrokken.
Problemen rond de financiering van asbest, bestrijdingsmiddelen, zware metalen en PAK bij Twente, KAN en SRR werd al in de Monitor 2002 genoemd. Een financieel knelpunt treedt ook op waar alsnog nieuwe, onvoorziene gevallen van bodemverontreiniging worden ontdekt (Emmen, Maastricht, Eindhoven), waar sanering te kampen heeft met opeenvolgende tegenvallers in de kosten (Tilburg), of waar saneringen onvoorzien lang duren en daardoor steeds duurder worden.

Procedureel
Onder deze categorie valt een vaak terugkerend knelpunt van de relatie tussen de planning van woningbouw en bodemsanering. Door vertraging in de woningbouwproductie, vertraagt dus eveneens de bodemsanering. Dit wordt onder meer door BRU en SRR genoemd. In SRR wordt dit knelpunt aangepakt door in ambtelijke en bestuurlijke overleggen de gemeenten onder druk te zetten tijdig te bouwen en te saneren.
Verder wordt de voortgang niet zozeer gehinderd door bodemsanering als activiteit, maar veel meer door aan sanering gerelateerde procedurele knelpunten als moeizame grondverwerving en trage planontwikkeling. Eigenaren van grond waarop gemeenten het oog hebben laten als Vinex-bouwlocatie, laten zelden bodemonderzoek toe zolang niet tenminste een voorlopig koopcontract is getekend. Het voorbeeld in de monitor 2001 van de oude Philips-fabriek in de Waalsprong illustreert dat dit tot forse vertraging kan leiden. Zeker in de Waalsprong, waar nu al een aantal vervuilde 'vlekken' bekend is en het beeld bovendien nog steeds kan wijzigen, kan dit procedurele knelpunt nog aanzienlijke verdere uitloop gaan veroorzaken. Maar ook op de veel kleinere schaal van binnenstedelijke locaties speelt de problematiek van 'onwillige eigenaren' (SRE, Overijssel).
Ook trage (stedenbouwkundige) planvorming (ROA, SRR en SRE) met betrekking tot de te ontwikkelen locatie kan oorzaak zijn van uitloop van saneringen. De locatie Zwembadweg (Eindhoven) is inmiddels voor 2004 opgenomen in het gemeentelijke bodemsanerings-programma. Verder maken procedures het soms verre van eenvoudig saneringkosten eenduidig te verhalen op veroorzakers en/of verantwoordelijken van vervuiling. Om eventuele procedurele knelpunten te voorkomen heeft in de Stadsregio Rotterdam de

Regioraad de nota 'Procedures en richtlijnen Bodem Vinex 2000' vastgesteld die duidelijkheid heeft geschapen in de complexe procedures. In Waalsprong lag de planvorming lang stil omdat een nieuwe MER opgesteld moest worden. Tot de vaststelling ervan kan zelfs op bouwrijpe locaties, inclusief ontsluitende infrastructuur, niets gebeuren. Dit geldt ook voor grondverwerving via de onteigeningsprocedure, omdat zonder goedgekeurde MER met inrichtingsvarianten, geen bestemmingsplan kan worden gemaakt en er dus geen onteigeningstitels zijn.

Samenwerking en afstemming
Voorbeelden van vertraging als gevolg van dit type knelpunt betreffen objecten die vallen onder monumentenzorg (Noord-Brabant), de vondst van munitie uit de Tweede Wereldoorlog (KAN), of waardevolle archeologische sites (KAN). De nu bekende sites in de Waalsprong liggen niet op woningbouwlocaties, maar het is waarschijnlijk dat dat alsnog zal gebeuren. In dat geval ontstaan gelijksoortige vertragingen door afstemmingsproblemen tussen aannemers van saneringswerk en archeologische diensten als nu al bestaan met de Explosieven Opruimingsdienst (EOD). Omdat sanering op archeologisch waardevolle plekken veel minutieuzer dient te gebeuren, duurt het niet alleen langer, maar wordt het ook veel duurder. Het is onduidelijk wie de meerkosten moet betalen; FES voorziet daar zeker niet a-priori in. Een ander knelpunt van dit type treedt ook op in Waalsprong. In Amersfoort (Vathorst/Duisterweg) speelde een afstemmingsproblemen tussen de provincie en de gemeente over de uitvoering van een eerder gesloten overeenkomst betreffende de uitbreiding van een baggerdepot. Dit is inmiddels opgelost en de sanering is inmiddels gestart. Tot slot treden afstemmingsproblemen op tussen kaderwetgebieden, de provincies en de rechtstreekse gemeenten daarbinnen. Hierdoor is er vaak niet een totaaloverzicht en kan niet adequaat op problemen worden ingespeeld.

4.5 Conclusies

De conclusies die vorig jaar werden getrokken, gelden eigenlijk voor het grootste deel nog steeds. Er is overal vooruitgang geboekt en het beeld is zelfs nog positiever dan vorig jaar geschetst. Sinds het afsluiten van de convenanten zijn nog vele nieuwe gevallen van ernstige bodemverontreiniging ontdekt. Maar inmiddels is bij de meeste regio's het beeld dat de saneringslocaties min of meer volledig in kaart zijn gebracht en dat de voortgang van de woningbouw wat dit betreft geen ongewenste verrassingen meer te wachten staat. Het grootste deel van de gesignaleerde bodemsaneringsprojecten zijn in binnenstedelijk gebied. Dit verschil is niet verwonderlijk, aangezien de meeste vervuilende activiteiten in het verleden – industrie, havens, gasfabrieken, etc. – in stedelijk gebied plaatsvonden. Wat betreft asbest heeft het ministerie van VROM inmiddels interimbeleid vastgesteld ten aanzien van de normering voor asbest in de bodem. Er is een interventiewaarde vastgesteld voor asbest in de bodem en een restconcentratienorm voor toepassing en hergebruik van asbest bevattende grond-hergebruiksnorm.
Projecten die erbij komen zijn vooral het gevolg van opsplitsingen en verbijzonderingen van bestaande projecten. Een gestaag aantal projecten in inmiddels in de fase van afgerond terecht gekomen. Er zijn nog nauwelijks projecten die in de grondverwervingsfase zijn. In een aantal convenantgebieden zijn bodemsaneringslocaties vervallen of doorgeschoven, omdat woningbouw doorgeschoven is in de tijd. Sanering van de bodemvervuiling wordt zo veel mogelijk gekoppeld aan de woningplanning: 'werk met werk maken' in het jargon. Vooral de vertraging in de bodemsaneringsactiviteiten door vertraging in de woningbouwplanning valt op. Dit zou een procedureel knelpunt genoemd kunnen worden. Onder deze categorie valt ook de veel genoemde vertraging als gevolg van grondverwerving en planontwikkeling. Hoewel aanvankelijk financiering van bodemsanering een probleem leek, lijkt hier door de alternatieve financieringsmogelijkheden vaak een mouw aan gepast te worden.

Met het naderende einde van de convenantperiode is het van belang in te schatten in hoeverre de Vinex-gerelateerde bodemsanering aan het einde van de convenantperiode is afgerond en of dit eventueel consequenties voor de woningbouw heeft. Daarbij moet men in het achterhoofd houden dat niet met woningbouw gewacht behoeft te worden tot de gehele sanering is afgerond. Zo kan grondwatersanering goed gecombineerd worden met woningbouw. Het is echter niet eenvoudig om daar op basis van de geleverde informatie vanuit de regio's een sluitend antwoord op te geven. Zo is er over de relatie met de woningbouw geen informatie voorhanden; ook bij het onderdeel integraliteit gaat de toegeleverde informatie vanuit de regio's niet tot nauwelijks in op de relatie tussen bodemsanering en woningbouw.
In tabel 4.2 wordt op basis van de toegeleverde informatie een overzicht gegeven van de verwachting ten aanzien van afronding van de saneringsprojecten voor het einde van de convenantperiode. In twee gevallen (ROA en Noord-Holland) is geen recente informatie voorhanden. Over Haaglanden en Friesland was er ook weinig informatie, maar daar kan op basis van de wel aanwezige informatie een inschatting gemaakt worden. Als bij een regio '++' wordt aangegeven zijn de saneringsprojecten (bijna) afgerond of zijn er überhaupt geen Vinex-gerelateerde saneringsprojecten (Flevoland). Bij '+' verwacht de regio zelf voor 2005 de sanering te kunnen afronden, maar bestaat er nog wel een beperkt aantal knelpunten. Bij een aantal regio's wordt '-' aangegeven omdat in elk geval duidelijk is dat een of meer projecten niet voor 2005 afgerond zullen zijn (Haaglanden, KAN, Zeeland, Amersfoort en Limburg) of de woningbouwplanning waarschijnlijk zodanig wordt doorgeschoven dat ook de sanering tot na 2005 wordt doorgeschoven (bijv. SRR).

Tabel 4.2 Verwachting t.a.v. afronding en uitloop van Vinex-gerelateerde bodemsaneringsprojecten

Regio	Verwachting t.a.v. afronding en uitloop bodemsaneringsprojecten
Kaderwetgebied	
ROA	0
SRR	-
Haaglanden	-
BRU	+
KAN	-
SRE	+
Twente	-
Provincie	
Groningen	++
Friesland	++
Drenthe	+
Overijssel	+
Gelderland	++
Utrecht	-
Flevoland	++
Noord-Holland	0
Zuid-Holland	+
Zeeland	-
Noord-Brabant	+
Limburg	-

++ Klaar of niet van toepassing
+ Afgerond voor 2005
- Uitloop tot na 2005 verwacht
0 Niet bekend/ geen recente informatie voorhanden

Op basis van tabel 4.2 kunnen we stellen dat het toekomstbeeld voor de *kaderwetgebieden* wisselend is, waarbij er twee aangeven dat de bodemsaneringsprojecten voor 2005 afgerond zullen zijn. Vier kaderwetgebieden geven aan dat niet alle projecten tijdig afgerond zullen zijn. Dit heeft – zoals eerder gezegd – niet alleen met de sanering zelf, maar ook de woningbouwplanning te maken. In het KAN zijn het afgelopen jaar geen zwaarwegende knelpunten opgelost: alle genoemde knelpunten in Waalsprong zaten en zitten 'in procedure'. De MER Waalsprong is inmiddels gereed, maar er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor een voorkeursvariant. Het is in elk geval duidelijk dat de Vinex-opgave in de Waalsprong als geheel niet voor 2005 zal zijn afgerond. In Haaglanden is onlangs een nieuw geval van ernstige verontreiniging ontdekt. Het is niet realistisch te veronderstellen dat deze voor 2005 afgerond zal zijn. Ook in Twente wordt bij een aantal locaties aangegeven dat de sanering pas na eind 2004 zal plaatsvinden. In de regio Rotterdam worden de meeste locaties voor 2005 opgeleverd; slechts enkelen lijken na 2005 afgerond te worden.
Van de meeste *provincies* wordt verwacht dat de bodemsanering redelijk op schema afgerond zal worden. Bij drie provincies is er sprake van iets negatiever beeld: Utrecht, Limburg en Zeeland. In de provincie Utrecht wordt van de locaties bij Vathorst in Amersfoort verwacht dat deze niet voor 2005 afgerond zullen zijn. In Limburg gaat een aantal locaties vrijwel zeker vertragingen opleveren, waardoor niet met zekerheid kan worden gezegd dat de woningbouwopgave tijdig zal zijn afgerond. In Zeeland is vertraging opgelopen door problemen met de financiering van het KSG-project. De financiering is nu echter rond en er kan daadwerkelijk met de sanering gestart worden. Deze zal echter aan het einde van de convenantperiode nog niet zijn afgerond.

5. WERKLOCATIES

5.1 Inleiding

Naast afspraken over woningbouw, verkeer en vervoer en bodemsanering zijn in de Vinex-convenanten ook afspraken gemaakt over de realisatie van werklocaties. Afspraken over te realiseren werklocaties zijn uitsluitend opgenomen in de convenanten (Onderdeel C in de bijlagen) met de kaderwetgebieden. Binnen het kader van de Vinex-verstedelijkingsopdracht heeft de planning van werklocaties in kaderwetgebieden plaats gevonden tegen de achtergrond van afwegingen tussen enerzijds hun bijdrage aan de versterking van de economische structuur en de werkgelegenheidsituatie en anderzijds de doelstellingen van compacte verstedelijking en beheersing van automobiliteit. Dit is terug te vinden in het ABC-beleid dat nog richtinggevend was voor de planning van werklocaties ten tijde van de afsluiting van de convenanten. Impliciet zijn er via de 'labels' A, B en C afspraken gemaakt over de bereikbaarheidsprofielen van kantoor- en bedrijfslocaties, in de zin dat locaties met een A- en B-profiel in bepaalde mate bereikbaar dienen te zijn per openbaar vervoer. Binnen het kader van de Vinex-verstedelijkingsopgave zou afstemming tussen de voortgang van de realisatie van enerzijds A- en B-werklocaties en anderzijds verkeer- en vervoerprojecten kunnen worden vermoed, maar daarvan lijkt niet expliciet sprake. De convenantafspraken bevatten naast bereikbaarheidsprofielen van werklocaties ook kwantitatieve indicaties voor de uitbreidingscapaciteit voor kantoorlocaties en bedrijventerreinen.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de voortgang van de ontwikkeling van werklocaties in de zeven kaderwetgebieden en de eventuele knelpunten die in die ontwikkeling een rol spelen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor dit onderdeel sommige kaderwetgebieden geen vragenlijst hebben geretourneerd (Regionaal Orgaan Amsterdam, Regio Twente).

5.2 Voortgang

Zoals ook in de monitor van vorig jaar werd aangegeven, is de ophanden zijnde herijking van het ABC-beleid een complicerende factor bij de monitoring van de voortgang van de realisatie van werklocaties in de zeven kaderwetgebieden. Er wordt nauwelijks meer over A-, B- en C-bereikbaarheidsprofielen gesproken[6]. Om de convenanten toch nog enigszins als referentiepunt voor het monitoren van individuele locaties te kunnen blijven gebruiken, werden toen deze profielen vervangen door de aanduiding van een werklocatie als een binnenstedelijk dan wel een uitleglocatie.
In de convenanten zijn in de bijlage lijsten opgenomen waarin onderscheid wordt gemaakt tussen kantoorlocaties en bedrijventerreinen aangevuld met de totale indicatieve capaciteit (oppervlakte) per bereikbaarheidsprofiel. Deze lijsten vormen de feitenbasis van deze monitor. De voortgang wordt bepaald door te achterhalen of de ontwikkeling van de werklocaties volgens de eigen planning op schema loopt of niet, met in het achterhoofd het einde van de convenantperiode.

Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)

[6] In de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening wordt een nieuw locatiebeleid voorgesteld met een bredere doelstelling, namelijk het tot stand brengen van een vestigingspatroon van bedrijven en instellingen dat optimaal bijdraagt aan de vitaliteit van stedelijke netwerken en van de steden en dorpen.

De locatielijst uit het oorspronkelijke convenant voor dit kaderwetgebied was in de monitor van 2002 nog steeds actueel. Omdat zowel vorig jaar als dit jaar geen informatie is toegeleverd over de actuele fase waarin de projecten zich bevinden, kan wat de voortgang betreft slechts geput worden uit de monitor van 2001 (TNO-Inro, 2001). Daaruit bleek dat afgezien van enkele opstartproblemen de ontwikkeling van de meeste werklocaties toen geen grote problemen leek op te leveren. Echter, op enkele locaties (Zuid/WTC, Duivendrecht, Houtrakpolder) was wel sprake van vertraging. De werkelijke voortgang ten opzichte van het convenant is echter moeilijk te bepalen, omdat de opgaven voor te ontwikkelen werklocaties in het convenant zijn uitgedrukt in aantallen te ontwikkelen hectaren. Met name voor kantorenlocaties zegt het aantal hectaren niet veel. Hierdoor zijn de convenantafspraken door het ROA beschouwd als indicatief. In de monitor 2001 bestond de indruk dat de taakstelling min of meer zou worden gehaald. Een algemene tendens die in de monitor 2001 werd geschetst wat de werklocaties in Amsterdam betreft was dat door de omvangrijke nieuwbouw de leegstand in de periode 2000-2001 gestegen was van twee naar zeven procent van de voorraad. Omdat het kantoorgebruik veel minder snel groeide dan de voorraad, was de verwachting dat de leegstand fors zou oplopen.

Stadsregio Rotterdam (SRR)
Per locatie zoals opgenomen in het oorspronkelijke convenant is de stand van zaken anno 2003 aangeven. Daaruit blijkt dat een aantal projecten inmiddels is afgerond (Oostplein, Dijkzigt, Capelle Rivium Zuid, Hoogvliet Gadering), een aantal projecten loopt (Kop van Zuid, Schiedam/ Rotterdam West, Capelle Rivium Noord, Schiedam Vijfsluizen, Spaanse Polder, Verenamb, Smitshoek), een aantal is vooruitgeschoven tot na 2004 (CS/Weena, IPNR/airport, Brainpark, Zuidplein, Vlaardingen West, IPNR bedrijventerrein, Noordrand II/III, Zuidelijk Randpark, Barendrecht-Noord, Hellevoetsluis Kickersbloem, Bleiswijk Veilingterrein/Hoefweg), andere zijn afgeblazen of worden heroverwogen (Lombardijen, Station Rodenrijs, Schiedam-Kethel, Spijkenisse-Centrum, Spijkenisse Zuidoost). Het overall beeld is dat de oorspronkelijke afspraken in het convenant in de Stadsregio Rotterdam niet geheel gehaald zullen worden.

Stadsgewest Haaglanden
In 1995 zijn via het Uitvoeringsconvenant Vinex Haaglanden afspraken gemaakt over de ontwikkeling van een zevental bouwlocaties: Wateringse Veld, Ypenburg, Stuno (Nootdorp-Zuidoost), Leidschenveen, Pijnacker-Delfgauw, Pijnacker-Zuid en Zoetermeer-Oosterheem. Omdat er in het Stadsgewest Haaglanden geen eenduidig actueel overzicht is van locaties voor kantoren en bedrijventerreinen is het moeilijk aan te geven in hoeverre de oorspronkelijke afspraken gehaald zullen worden. Het is in elk geval wel duidelijk dat de economische recessie waarschijnlijk aanpassingen van plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantorenlocaties noodzakelijk maakt. Hierover heeft nog geen bestuurlijke besluitvorming plaats gevonden, zodat het Stadsgewest nog uitgaat van de gegevens uit het Regionaal Structuurplan.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
De lijst van locaties uit het convenant is nog altijd actueel. Een groot deel van de te ontwikkelen werklocaties ligt in het uitleggebied. In de categorie kantoren op A-locaties zijn de locaties Hojel en Catharijnesingel inmiddels gerealiseerd. De achterstand ten opzichte van het indicatieve volume 1993-2005 in het Vinex-convenant is te wijten aan vertraging in het proces van UCP. Start van de realisatie wordt niet voor medio 2004 verwacht. Ook in vergelijking met het Regionaal Structuurplan ligt realisatie – m.u.v. UCP – op schema. In de categorie kantoren op B-locaties is er het afgelopen jaar een flinke inhaalslag geweest: Leidsche Rijn wordt sneller ontwikkeld dan oorspronkelijk gepland. Dit ligt met name aan ICT-ontwikkelingen op Papendal. Het verwachte volume in het Vinex-convenant (500.000 m²) wordt zeker gehaald en wellicht zelfs overschreden.
Een aantal locaties in de categorie bedrijventerrein op B-locaties is moeilijk te ontwikkelen. Deels heeft dit specifieke locatiekenmerken te maken, deels met de moeizame discussie

over B-locaties in het kader van het ABC-locatiebeleid. De 200 ha. die in het Vinex-convenant opgenomen stonden, worden niet gehaald. Als echter gekeken wordt naar het Regionaal Structuurplan (RSP), wordt de planning wel bijna gehaald: er wordt slechts een lichte achterstand verwacht.
Ook bij de laatste categorie – bedrijventerrein op C-locaties – is sprake van een inhaalslag. Van de in het Vinex-convenant opgenomen 250 ha. worden waarschijnlijk uiteindelijk 200 à 220 ha. gerealiseerd. In vergelijking met het RSP ligt dit op schema.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)
Op enkele wijzigingen na is de locatielijst zoals opgenomen in het Vinex-convenant nog actueel. Negentien projecten zijn gelokaliseerd op binnenstedelijke terreinen en veertien projecten op uitleglocaties. De meeste projecten zitten in de fase van uitgifte, projectontwikkeling en ingebruikname. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de monitor 2002 betreft het MTC-Valburg. Deze locatie is geschrapt als multimodaal ontsloten bedrijventerrein n.a.v. de uitspraak van de Raad van State. Momenteel worden alternatieven voor een kleiner bedrijventerrein, ontsloten vanaf de A15, onderzocht. Wat de huidige stand van zaken in de voortgang betreft, liggen per saldo alle overige locaties op schema of is er in een enkel geval sprake van versnelling (A12 zone). Er worden nauwelijks knelpunten gesignaleerd.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Op enkele wijzigingen na is de locatielijst voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven zoals opgenomen in het Vinex-convenant nog actueel. Een groot deel van de te ontwikkelen werklocaties ligt in binnenstedelijk gebied. De meeste projecten bevinden zich in een vergevorderde fase (projectontwikkeling, ingebruikname) en liggen goed op schema. Enkele projecten lopen achter op de planning.

Regio Twente
Dit onderdeel van de vragenlijst is al sinds de monitor van 1999 niet meer geretourneerd. Toen – in 1999 - bleek de Regio Twente positief over de voortgang van de ontwikkeling van de locaties. Meer is in het kader van deze monitor helaas niet te zeggen.

5.3 Knelpunten

Alle kaderwetgebieden geven een of meer knelpunten aan in de voortgang van werklocaties. Een groot deel verwacht echter wel aan de taakstelling te voldoen. Alleen BRU, Haaglanden en Rotterdam kunnen niet geheel aan de taakstelling voldoen en verschuiven de fasering naar voren. Over ROA is daarover geen actuele informatie voorhanden. De knelpunten die verantwoordelijk zijn voor de vertraging zijn divers, waarbij bepaalde categorieën er wat meer uitspringen dan andere. Er zijn nauwelijks wijzigingen in de geconstateerde knelpunten ten opzichte van de Monitor 2002. Vertraging als gevolg van de huidige economische situatie komt echter prominenter naar voren dan in eerdere monitors. Dit geldt in elk geval voor de een aantal locaties in de Rotterdamse en Haagse regio. Er is een verminderde vraag naar zowel kantoren als bedrijventerreinen.
Een ander knelpunt waardoor door diverse kaderwetgebieden aandacht voor wordt gevraagd, is de nieuwe wetgeving ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wetgeving is mede het gevolg van nieuwe Europese regelgeving omtrent externe veiligheid. Dit heeft gevolgen voor locaties langs spoorlijnen (onder meer stationslocaties) en langs rijkswegen waarover veel vervoer van gevaarlijke stoffen gaat. Door DGR (ministerie VROM) wordt hieraan toegevoegd de problematiek in de praktijk echter meevalt door extra inspanningen van Rijk en gemeenten. Op deze wijze zijn in het project KIEV bijvoorbeeld alle problemen opgelost bij de NSP-(Nationale Sleutel Projecten)stations en in Rotterdam en Dordrecht. Ook voor de problematiek van geluidszonering wordt aandacht gevraagd. Deze knelpunten scharen we onder de categorie procedurele knelpunten. Hieronder vallen ook

vertragingen door planprocedures. Ten slotte komt de aanleg van infrastructuur aan de orde dat als een gecombineerd waar zowel fysieke als financiële aspecten aan zitten en wordt de afstemming tussen gemeenten bij de ontwikkeling van werklocaties soms als lastig ervaren. Hieronder geven we op basis van een indeling in vijf typen knelpunten een overzicht van de actuele knelpunten, zoals aangegeven in de vragenlijsten en interviews. Waar geen actuele informatie beschikbaar was, wordt deels teruggegrepen op de informatie uit de voorgaande monitors.

Fysiek
De aanleg van infrastructuur vormt het voornaamste fysieke knelpunt. Met name de achterblijvende infrastructuurontwikkeling heeft hier voor vertraging gezorgd. Vaak is dit gekoppeld aan problemen van de financiering ervan. Dit heeft bij de stadsregio Rotterdam (locaties aan de noordkant van Rotterdam door vertraging van de verbinding van de A13 met de A16 en Hoeksche Waard), Haaglanden (Stuno) en Utrecht (diverse locaties) geleid tot het trager verlopen van de ontwikkelingen ten aanzien van werklocaties. Het is dan ook van groot belang om op korte termijn infrastructurele problemen op te lossen en hoogwaardige openbaarvervoerlijnen aan te leggen. Dit geldt met name voor Utrecht om daar het tekort aan B-locaties in te kunnen lopen.
Een ander fysiek knelpunt is een verwacht ruimtegebrek. Zo verwachten BRU en SRE in bepaalde segmenten een tekort aan grond voor bedrijventerreinen. Ten slotte noemen we bij deze categorie de nieuwe wetgeving rond archeologische vondsten die voor vertraging in de planvorming en hogere kosten zorgt. Bij Vlaardingen-West (SRR) wordt hieraan gerefereerd.

Financieel
Financiële knelpunten hebben te maken met nieuwe wetgeving die aanpassing van plannen noodzaakt, het verplaatsen van bedrijven en het verwerven van grond voor werklocaties. Wetgeving rond vervoer van gevaarlijke stoffen maakt dat er niet zo dicht langs spoorlijnen en rijkswegen gebouwd kan worden, waardoor er minder oppervlakte kan worden gerealiseerd. Dit speelt bijvoorbeeld in Rotterdam bij Brainpark en CS/Weena en in Eindhoven. Bij CS/Weena speelt bovendien dat er een nieuw Masterplan is opgesteld waarin van een lager investeringsniveau wordt uitgegaan.
Voorbeelden van locaties waar knelpunten waren als gevolg van verplaatsing en grondverwerving zijn Brandevoort (Helmond) dat om financiële redenen is achtergeraakt op de planning, doordat de verplaatsing van een groot varkensbedrijf wordt bemoeilijkt door de hoge prijs. Meerhoven te Eindhoven liep vertraging op door verwervingsperikelen.

Procedureel
Vaak worden procedurele knelpunten aangevoerd als reden voor vertraging in de ontwikkeling van werklocaties. Nieuw ten opzichte van vorig jaar zijn de gevolgen van wetgeving over vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de nieuwe regelgeving is aanpassing van plannen nodig die ook financiële consequenties hebben (zie boven). In Rotterdam wordt daarnaast de wetgeving omtrent archeologische vondsten genoemd en de problematiek omtrent geluidszonering. Dit laatste knelpunt speelt al langer en gaat om in een verleden verleende geluidsvergunningen, terwijl in werkelijkheid nauwelijks sprake van het (maximale) geluidsniveau waarvoor de vergunning is aangevraagd. SRR ziet de huidige geluidszonering daarom vooral als een *potentieel* probleem, veroorzaakt door een onpraktische regelgeving.
Van vertraging als gevolg van planprocedures is onder meer bij Oosterheem (Zoetermeer) sprake door problemen met het bestemmingsplan. Voor Gaasperwaard te Utrecht zijn soortgelijke problemen opgetreden, doordat de Provincie aan het bestemmingsplan Gaasperwaard goedkeuring heeft onthouden vanwege de landschappelijke inpassing. In het KAN-gebied is het project MTC Valburg uiteindelijk om procedurele redenen geschrapt. Nut en noodzaak van het MTC werden voor de Raad van State onvoldoende aangetoond. Habraken te Veldhoven is ook om procedurele redenen achtergeraakt op de planning die in 2002 van start is gegaan. De ontwikkeling van dit project wordt ernstig vertraagd doordat het ministerie van VROM eerst de ontwikkeling en uitwerking van het beleid ten aanzien van

externe veiligheid rondom het nabijgelegen vliegveld moet bepalen. Zolang de zones rondom het vliegveld niet bekend zijn, kan er voor Habraken niets worden ondernomen. Er wordt verwacht dat de procedures voor Habraken pas in 2004 van start kunnen gaan. Wel kunnen de procedures gestart worden in de meest veilige gebieden. Brandevoort te Helmond is ook om procedurele redenen achtergeraakt op de planning. In een groot deel van de locatie liggen de ontwikkelingen stil vanwege een groot varkensbedrijf aan de rand van dit gebied dat stankoverlast veroorzaakt. Door de toegestane stankcirkels uit de milieuwetgeving kan verdere uitbreiding niet plaatsvinden. Het is de bedoeling om het varkensbedrijf te verplaatsen, hetgeen echter wordt bemoeilijkt vanwege de hoge prijs (zie ook financieel knelpunt). In Duivendrecht, tenslotte, bleek uit informatie uit 2001 dat het project aanzienlijke vertraging had opgelopen door discussies rondom het veiligheidsbeleid van Schiphol.

Samenwerking en afstemming
Een vierde type knelpunten betreft samenwerking en afstemming. Zowel samenwerking tussen gemeenten als samenwerking tussen Rijk en gemeente heeft voor vertraging gezorgd. Informatie vanuit ROA uit 2001 geeft aan dat de locatie in Duivendrecht toen aanzienlijke vertraging had opgelopen door de stagnerende besluitvorming als gevolg van discussies tussen de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel. De Houtrakpolder-Zuid liep achter door discussies rond de Afrikahaven. Een ander project dat vertraging heeft opgelopen door discussies tussen twee gemeenten is het Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant (BZOB) in Helmond. De eerste fase van dit project is inmiddels ontwikkeld voor zover dat is gelegen op Helmond's grondgebied. De uitbreiding in zuidelijke richting vindt echter plaats op het grondgebied van de gemeente Asten die op zijn beurt zich inzet voor behoud van het landschappelijk gebied en zich vooralsnog verzet tegen aanleg van bedrijventerrein. Er vindt momenteel echter overleg tussen beide gemeenten plaats hierover.
Voorts is vertraging opgetreden door een tekortschietende afstemming tussen beleidsvoornemens. In Utrecht, bijvoorbeeld, komt een groot deel van de opgave voor C-locaties voor rekening van het bedrijventerrein Het Klooster. Aanzienlijke vertraging in de planvorming van dit terrein is hier opgetreden door een discussie omtrent de inrichting van het terrein in relatie tot de Hollandse Waterlinie. Bij de planvorming van dit terrein hebben een aantal nieuwe beleidsontwikkelingen de inrichting van het terrein in relatie tot de Hollandse Waterlinie in het gebied aan de orde gesteld (Architectuurnota, Nota Belvedère en de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening).
Tenslotte wordt (de toepassing van) het (nog altijd vigerende) ABC-locatiebeleid door gemeenten als knellend ervaren. Met name voor de B-locaties speelt dit probleem. Gemeenten ondervinden bij het zoeken naar aanvullende B-locaties problemen van de wijze waarop het huidige beleid van rijkszijde wordt toegepast. Met het uitblijven van een vernieuwd locatiebeleid – als gevolg van de onzekerheid over de Vijfde nota RO – zal dit probleem voorlopig blijven voortbestaan.

5.4 Conclusies

De meeste locatielijsten zoals opgenomen in de oorspronkelijke Vinex-convenanten zijn nog steeds actueel. Veel locaties zijn in ontwikkeling en lopen over het algemeen redelijk op schema. Dit is overeenkomstig de conclusie in de monitor van 2002. Met name het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven liggen op schema. Uit oude monitors bleken de stadsgewesten Amsterdam en Twente positief over de planning van de ontwikkeling van de locaties in hun regio. Wat het huidige inzicht is, is het echter onbekend. Hoewel in het stadsgewest Utrecht veel vertraging als gevolg van procedurele, politiek-bestuurlijke en markttechnische oorzaken is ontstaan, is het huidige beeld positief. Er is slechts over het algemeen slechts een lichte achterstand. Het uitstel van het UCP-project beïnvloedt dit beeld echter enigszins negatief. Het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam lopen enigszins achter op de oorspronkelijke opgave, waar de ontwikkeling van werklocaties deels wordt doorgeschoven naar de periode na 2005. Over het

algemeen kan gesteld worden dat, hoewel de gesignaleerde knelpunten voor vertragingen hebben gezorgd, er geen dringende knelpunten zijn.
Over het algemeen verloopt de voortgang dus redelijk voor de zeven kaderwetgebieden. Er bestaan echter nog wel verschillende knelpunten. De knelpunten die verantwoordelijk zijn voor vertraging, zijn divers, waarbij bepaalde categorieën er wat meer uitspringen dan andere. Zoals gezegd valt ten opzichte van de knelpunten die in de monitor 2002 werden genoemd, de verslechterde economische situatie als belangrijke reden voor vertraging op. Er is onvoldoende vraag naar kantoren. Maar ook bij bedrijventerreinen wordt in het afgelopen jaar een verlaging van de uitgifte geconstateerd. Dit heeft veel te maken met de huidige laagconjunctuur waarin de economie zich bevindt en zal zich de komende tijd voortzetten. Daarnaast springt de nieuwe wetgeving rond vervoer van gevaarlijke stoffen in het oog die hier en daar de nodige aanpassingen vereist. Met name stationslocaties hebben hiermee te maken. Er is sprake van een tegenstrijdigheid tussen het rijksbeleid dat gericht op intensief ruimtegebruik bij vervoersknooppunten enerzijds en de wetgeving voor externe veiligheid anderzijds, waarbij DGR (ministerie VROM) aangeeft dat dit in de praktijk blijkt mee te vallen door extra inspanningen van Rijk en gemeenten om de problemen op te lossen.
Daarnaast worden ook andere procedurele knelpunten genoemd, evenals fysieke knelpunten in de aanleg van infrastructuur en samenwerking en afstemming tussen gemeenten en met het ministerie van VROM. Ook ontwikkelingen als het rekening houden met landschappelijke inpassing van werklocaties en ruimtegebrek (in enkele stadsgewesten specifiek genoemd) kunnen voor vertraging zorgen in de ontwikkeling van werklocaties. Het probleem van ruimtegebrek zal echter minder spelen in de grotere stadsgewesten waar voldoende planvoorraad aanwezig is en is door de huidige economische teruggang een minder groot probleem.
Door stadsgewesten werd aangegeven dat de uitwerking van B-locaties in het verleden voor problemen heeft gezorgd. Tenslotte wordt het beleidsvacuüm van rond het locatiebeleid als knelpunt ervaren. De meeste kaderwetgebieden zijn echter al wel bezig met het vormgeven van een nieuw locatiebeleid.

6. VERPLAATSING GLASTUINBOUW

6.1 Inleiding

Over de verplaatsing van de glastuinbouw zijn afspraken gemaakt in de convenanten met vier kaderwetgebieden: SRR, Haaglanden, BRU en KAN. In deze gebieden was de verplaatsing van glastuinbouw noodzakelijk om te kunnen starten met bouwwerkzaamheden op Vinex-locaties.

In de convenanten is geen tijdschema voor de verplaatsing van de glastuinbouw opgenomen. Wel is in deze overeenkomsten afgesproken dat voor elk van de vier gebieden een Plan van Aanpak (SRR, Haaglanden en KAN) of een Verplaatsingsplan (BRU) zou worden opgesteld, waarin kaderwetgebied, provincie, gemeenten en belangenvereniging(en) van de glastuinbouw overeenstemming dienen te bereiken over verwerving en hervestiging van bedrijven. Eerdere monitors lieten zien dat er verschillen waren tussen de gebieden ten aanzien van de overeenkomsten en het functioneren van deze overeenkomsten.

6.2 Voortgang en knelpunten

Stadsregio Rotterdam (SRR)
Dit onderdeel van de vragenlijst is niet geretourneerd. Ook in de vorige monitor is dit onderdeel niet ingevuld.
In de monitor van 1999 werd geconstateerd dat het door de Stadsregio Rotterdam aantal te verplaatsen glastuinbouwbedrijven verminderde door bedrijfsbeëindiging. Daarnaast werd aangegeven dat er naar verwachting geen vertragende werking uitging van de verplaatsing op de woningbouwontwikkeling. Inmiddels heeft de provincie Zuid-Holland als uitwerking van de provinciale glastuinbouwgebieden de regie op zich genomen ten aanzien van de hervestigingslocaties. Het daadwerkelijk uitkopen of onteigenen blijft een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Stadsgewest Haaglanden
Verplaatsing van glastuinbouw in Haaglanden is relevant voor drie locaties: Wateringse Veld, Pijnacker/Delfgauw en Nootdorp (Stuno en deel Ypenburg). Er is geen regionaal Plan van Aanpak, maar de uitplaatsing wordt lokaal georganiseerd. Veel gebeurt op ad-hoc basis, met uitzondering van Wateringse Veld (Uitplaatsingsplan).
Het deel Stuno in Nootdorp is volledig afgerond. In Pijnacker-Delfgauw is de locatie bijna afgerond en de glastuinbouw inmiddels volledig uitgeplaatst. Op het deelplan 16 van Ypenburg is een start gemaakt met de uitplaatsing. Het deel Erasmuszone op Wateringse Veld moet nog worden uitgeplaatst en zal na 2005 worden afgerond.
De conclusie is dat de uitplaatsing op schema ligt en zonder problemen verloopt. Er waren geen knelpunten in de uitvoering en er zijn geen nieuwe knelpunten gesignaleerd.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Een Verplaatsingsplan voor de glastuinbouw is politiek niet haalbaar gebleken. Individuele benadering van de betrokken tuinders heeft geleid tot afspraken over uitplaatsing, opheffing of uitkoop. Deze afspraken passen binnen het schema van de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Er is nu alleen nog sprake van kleinschalige verplaatsing naar Woerden. Dat betreft een zevental tuinders (40 ha.). Verplaatsing vindt nu hoofdzakelijk nog plaats via individuele afspraken met tuinders. Er is een kleinschalig verplaatsingsplan voor zeven bedrijven. Niet alle verplaatsingen zullen voor 2005 een feit zijn. De verplaatsingen passen echter wel in het ontwikkelingsschema voor Leidsche Rijn. Er was geen sprake van achterstanden en recent hebben zich ook geen nieuwe knelpunten aangediend.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)
De verplaatsing van glastuinbouw in het KAN-gebied vindt in sterke mate plaats op ad-hoc basis. Hiervoor was het projectvestigingsgebied Bergerden aangewezen. De verplaatsing van glastuinbouw op de locatie Waalsprong loopt achter als gevolg van vertraging in de ontwikkeling van de woningbouw. Dit wordt echter niet als een probleem ervaren. De vertraging bleek overigens te zijn opgetreden door het beroep dat werd toegekend door de Raad van State tegen het bestemmingsplan Bergerden, door het ontbreken van een MER. Dit knelpunt werd in de loop van 2002 opgelost, doordat het bestemmingsplan voor de projectvestigingslocatie is goedgekeurd, ondersteund door een MER. Het glastuinbouwconcentratiegebied Bergerden heeft een bruto-oppervlakte van 320 hectare. De nieuwbouw voor de eerste bedrijven is begin 2003 middels een artikel 19 procedure gestart.

6.3 Herstructurering glastuinbouwgebieden

In de Vijfde nota op de ruimtelijke ordening wordt aangegeven dat het Rijk mogelijkheden zal scheppen voor de verdere herstructurering van glastuinbouwgebieden. De glastuinbouw moet worden geconcentreerd op een beperkt aantal grote, moderne en duurzaam ingerichte projectlocaties. Voor 2010 stimuleert en faciliteert het Rijk daartoe de realisatie van tien nieuwe projectlocaties. Van deze tien hebben de volgende locaties een relatie met de besproken kaderwetgebieden: Bergerden, Zuidplaspolder en Moerdijkse Hoek. Op de nieuwe projectlocaties moet ruimte worden gereserveerd voor waterberging en infrastructuur. Daarnaast dient er bij de inrichting van de locaties aandacht te worden besteed aan de landschappelijke waarden en inpassing in het landschap. Na 2010 zal de ruimtebehoefte van de glastuinbouw moeten worden voorzien door een goede benutting van de tien nieuwe projectlocaties. Op termijn zou de verplaatsing van glastuinbouw op nieuwere locaties (zoals bijv. Zuidplaspolder) een knelpunt kunnen opleveren.

6.4 Conclusies

De verplaatsingen vinden nauwelijks meer plaats via een regionaal plan van aanpak, maar veelal op ad-hoc basis op lokaal niveau. Veel verplaatsingen zijn inmiddels afgerond, maar niet alles zal afgerond zijn binnen de convenantperiode. Dit wordt echter vanuit de voortgang van de verstedelijking niet als een probleem ervaren, omdat het wel past binnen het ontwikkelingsschema van de woningbouw. Er zijn verder geen knelpunten en de voortgang verloopt net als vorig jaar in de meeste gebieden zonder problemen voor de woningbouw, waarbij moet worden opgemerkt dat dit proces voor de individuele glastuinbouwer niet altijd probleemloos verliep. Het procedurele knelpunt in het KAN-gebied met betrekking tot de opvanglocatie Bergerden is opgelost en de eerste nieuwbouw voor bedrijven is van start gegaan. De algemene conclusie luidt dat de verplaatsing van glastuinbouw de ontwikkeling van Vinex-woningbouwlocaties in de vier betreffende kaderwetgebieden hoogstwaarschijnlijk niet in de weg zal staan.

7. GROENE VERBINDINGEN

7.1 Inleiding

De Vinex-verstedelijkingsopgave kent naast een kwantitatieve woningbouwcomponent ook kwalitatieve aspecten van de woonomgeving. Het accent in de Vinex-discussie is, mede vanwege het ontstaan van 'andere spanningen' op de woningmarkt, steeds meer verlegd naar het kwaliteitsvraagstuk. Bereikbare groene ruimte met landschappelijke, recreatieve en natuurwaarden is in dat kader belangrijk. De intentie van het Rijk is 'rood' en 'groen' zodanig op elkaar af te stemmen dat het groen op tijd klaar en bereikbaar is voor de nieuwe Vinex-bewoners. In 2000 werd het belang van groen voor kwaliteit nogmaals onderstreept in het Handvest Kwaliteit van Vinex-locaties, in het bijzonder artikel 11 (Vinex groener en duurzamer), en in de diverse regionale uitwerkingen van dit handvest.

Met betrekking tot groen zijn in de convenanten met de vier kaderwetgebieden in de Randstad (ROA, SRR, Haaglanden en BRU) afspraken opgenomen over de grote groengebieden die binnen het beleidskader van het eerste nationale Structuurschema Groene Ruimte (SGR) in 1993 zijn geïntroduceerd. Het SGR vormt het meest harde landelijke beleidskader voor de ontwikkeling van de grote groengebieden. De grote groengebieden vormen één van de twee typen Strategische Groenprojecten (SGP's) die in het SGR worden onderscheiden[7]. Het SGR heeft zes van zulke groengebieden aangewezen als groenbijdrage door het Rijk voor de verstedelijking in de Randstad. Deze zes gebieden vormen onderdeel van de Randstadgroenstructuur (zie tabel 6.1). Aan de desbetreffende provincies is gevraagd voor elk van deze SGP's een integrale ontwikkelingsvisie, het Gebiedsperspectief, op te stellen. Alvorens het Rijk middelen inzet, worden deze Gebiedsperspectieven getoetst door de ministeries van LNV en VROM aan zowel hoofdlijnen van rijksbeleid, ruimtelijk en niet-ruimtelijk, als aan een aantal meer specifieke locatiegebonden criteria zoals omvang, recreatieve capaciteit en bereikbaarheid per fiets. Voor de concretisering van groen in relatie tot Vinex wordt dus verwezen naar een niet-Vinex planning- en uitvoeringsstructuur (SGR/SGP's). Monitoring van de concretisering van groene verbindingen betreft gebieden buiten de Vinex-woningbouwlocaties. Eventuele vertragingen van die realisatie zit Vinex-woningbouw in fysieke zin dus niet in de weg.

De recreatieve gebruikswaarde van de grote groengebieden voor bewoners van de Vinex-locaties is afhankelijk van hun ontsluiting. Deze gebruikswaarde wordt verhoogd door de SGP's in te passen in een structuur van lijnelementen, 'groene verbindingen voor wandelen en fietsen' tussen de woonlocaties en de groengebieden en binnen de groengebieden. Het specifieke Vinex-gebonden belang van deze groene verbindingen wordt weerspiegeld in een andere financieringsstructuur dan die van de grote groengebieden als zodanig. Deze laatste worden nagenoeg volledig door het Rijk gefinancierd, terwijl de groene verbindingen voor 50% door het Rijk en voor 50% door de andere overheden, kaderwetgebieden, gemeenten en provincies, gezamenlijk worden gefinancierd. De groene verbindingen zijn niet bij alle convenanten aan de orde. In de Gebiedsperspectieven zijn daarentegen wel expliciete taakstellingen in aantallen kilometers van deze verbindingen opgenomen; dat was zelfs voorwaarde voor de goedkeuring van die Perspectieven. Sinds de Monitor 2002 zijn er dit beleidskader geen veranderingen doorgevoerd.

---

[7] Het andere type is 'Strategisch groenproject natuurontwikkeling'. Naast de SGP's zijn er ook afspraken over andere typen groen die niet of deels aan Vinex zijn gerelateerd, zoals Regionaal Groen.

7.2 Voortgang en knelpunten

Deze paragraaf start met een algemeen beeld van de voortgang van de aanleg van de groene verbindingen en de knelpunten die daarbij een rol spelen, en focust vervolgens op de vier kaderwetgebieden afzonderlijk. In tabel 7.1 zijn zes grote groengebieden opgenomen die onderdeel vormen van de Randstadgroenstructuur, inclusief de taakstellingen voor groene verbindingen in aantallen kilometers. Er bestaat geen één-op-één relatie tussen de kaderwetgebieden en de grote groengebieden, maar het SGR (p. 33-34) vermeldt wel expliciet in de ontwerp PKB dat de "keuze van de gebieden is gebaseerd op een concentratie van verschillende ruimteclaims die om een integrale benadering vragen (zoals stadsrandzonegebieden)" en "verder sluit de keuze van de gebieden aan bij:

- de verstedelijkingsrichtingen (Vinex)
- onderdelen van de Nadere Uitwerking Groene Hart (Vinex)
- de ecologische hoofdstructuur
- de blauwe en groene koers van de koersbepaling landelijke gebieden (Vinex)"

De conclusie is dat de gebiedenkeuze mede gebaseerd is op de verstedelijkingsrichting Vinex. De in de tabel opgenomen provincies hebben de Gebiedsperspectieven opgesteld waarin de taakstellingen voor groene verbindingen zijn opgenomen.

Tabel 7.1 De grote groengebieden van de Randstadgroenstructuur

Gebied	Kaderwetgebied Provincie	Taakstelling SGR	
		in ha. groengebied	In km. groene verbindingen
Haarlemmermeer	ROA Noord-Holland	1.600	75
Zoetermeer-Zuidplas	SRR en Haaglanden Zuid-Holland	2.080	80
Eiland van Dordrecht (Sliedrechtse Biesbosch)	SRR Zuid-Holland	1.150	60
Haaglanden (Landgoederenzone)	Haaglanden Zuid-Holland	1.050	100
Noordelijke Vechtstreek	BRU en ROA Utrecht en Noord-Holland	1.000	75
Utrecht e.o.	BRU Utrecht	1.100	60

Bronnen: LNV (2001); Stichting Recreatie (2001); Monitor 2001; Intentie-afspraken Verstedelijking tot 2010, Stadsgewest Haaglanden (2002), Intentie-afspraken Verstedelijking tot 2010 Stadsgewest BRU, Bijlage 3 (2002).

Stand van zaken voortgang Strategische Groenprojecten

In 2001 verschenen twee evaluatierapporten waarin een algemene stand van zaken betreffende de realisatie van groen werd gepresenteerd: 'Evaluatie Strategische GroenProjecten' door het ministerie van LNV en 'Groen nabij Vinex' door de Stichting Recreatie in opdracht van de ministeries van VROM en LNV. Beide rapporten beschouwen de zes SGP's in hun totaliteit en schenken geen nadere expliciete aandacht aan de voortgang van de aanleg van de groene verbindingen. De evaluatie van de voortgang wordt onderverdeeld in de fasen grondverwerving en inrichting. Op basis van de twee evaluaties uit 2001 varieerde de voortgang van grondverwerving toen tussen 15% in Zoetermeer-Zuidplas en 68% in de Noordelijke Vechtstreek (ministerie van LNV, 2001: 11) van wat benodigd is om de taakstelling in de planvorming[8] te realiseren. De Stichting Recreatie (2001: 7) karakteriseert alleen de voortgang in het laatstgenoemde groengebied als "goed", maar concludeert tevens dat over de gehele linie stagnatie in de verwerving begint op te treden,

[8] Deze taakstellingen in hectaren wijken af van de oorspronkelijke taakstellingen in het SGR (tabel 6.1).

omdat het de eenvoudig (lees: goedkoper) te realiseren locaties inmiddels wel verworven waren. De percentages gerealiseerde inrichting zijn aanzienlijk lager dan van verwerving, en variëren van 0% op het Eiland van Dordrecht tot 17% in Haarlemmermeer. De Stichting Recreatie (2001: 8) concludeerde zelfs dat van inrichting in deze zes SGP's "helemaal nog geen sprake is" en dat het "slecht gaat met de realisatie van groen nabij Vinex-locaties". De vraag of dat weinige groen dan nog wel bereikbaar is via groene verbindingen voor wandelen en fietsen wordt niet gesteld.

De stand van zaken van de zes strategische groenprojecten per 1 januari 2003 zoals bekend bij het ministerie van LNV is in tabel 7.2 weergegeven. Over de groene verbindingen is geen recente informatie van het ministerie van LNV voorhanden. De oorspronkelijke taakstellingen waren globaal; deze zijn inmiddels nader uitgewerkt in een oppervlakte dat onderwerp van planvorming is. Bij de taakstelling wordt onderscheid gemaakt naar natuur, recreatie(bos) en staatsbos, waarbij natuur vervolgens nog verder wordt uitgesplitst in natuur en reservaat. In tabel 7.2 maken we geen onderscheid naar het type groen en geven we slechts de totalen aan. Onder verwerving en inrichting is aangegeven hoeveel hectare inmiddels verworven en ingericht zijn en wat het percentage van het totale oppervlakte is. Daaruit valt op te maken dat de Noordelijke Vechtstreek, Haarlemmermeer, Haaglanden en Utrecht (e.o.) relatief het meest op streek zijn, terwijl de andere twee wat achterblijven.

Tabel 7.2 Stand van zaken Strategische Groenprojecten per 1 januari 2003, in ha. en percentage verwerving en inrichting van totaal opp. in planvorming

SGP	Planvorming	Verwerving	Inrichting
Haarlemmermeer	1.851	930 (50%)	501 (27%)
Zoetermeer-Zuidplas	2.087	411 (20%)	51 (2%)
Eiland van Dordrecht	1.198	481 (40%)	- (0%)
Haaglanden	1.454	783 (52%)	352 (24%)
Noordelijke Vechtstreek	1.793	1.305 (73%)	287 (16%)
Utrecht e.o.	1.058	593 (56%)	142 (13%)

Bron: LNV (2003)

Tabel 7.3 Stand van zaken Groene Verbindingen uit SRG per 1 januari 2003, in km. en percentage verwerving en inrichting van totale taakstelling

SGP	Taakstelling	Verwerving	Inrichting
Haarlemmermeer	80	28 (35%)	4 (5%)
Zoetermeer-Zuidplas	36	3 (9%)	0 (0%)
Eiland van Dordrecht	-	0	0
Haaglanden	100	0 (0%)	0 (0%)
Noordelijke Vechtstreek	40	35 (88%)	1 (3%)
Utrecht-West	47	15 (31%)	6 (12%)

Bron: LNV (2003)

Ook voor de Groene Verbindingen wordt de stand van zaken per 1-1-2003 gegeven (tabel 7.3). Evenals bij de Groenprojecten zijn de Noordelijke Vechtstreek, Haarlemmermeer en Utrecht (West) hier het verst gevorderd. Bij twee projecten (Eiland van Dordrecht en Haaglanden) is nog niets verworven of ingericht, bij Zoetermeer-Zuidplas is dat minimaal. Overigens wordt bij Eiland van Dordrecht geen taakstelling gegeven.

Knelpunten uit de evaluatierapporten 2001
Beide evaluatierapporten uit 2001 geven een aantal algemene knelpunten voor de zes SGP's die de voortgang ervan nadelig beïnvloeden. Als knelpunten voeren stijgende grondprijzen en beperkte grondmobiliteit de grondverwerving rond steden de boventoon. Deze knelpunten zijn het gevolg van planologische onduidelijkheid (de kans op omzetting van groen in rood), hoge verwachtingswaarde, en agrariërs die niet willen verkopen zolang de prijs nog stijgt vanwege de vele claims. Verwerving op vrijwillige basis is veelal ontoereikend, maar onteigening als instrument stuit vaak op bestuurlijke onwil. Met betrekking tot de inrichting zijn normbedragen vaak onvoldoende, omdat ze teveel zijn afgestemd op grote vlakken en geen rekening houden met 'duurdere' plekken als waterkanten, maar vooral omdat compensatie voor gestegen prijzen sinds 1993 achterwege is gebleven. Bovendien is er vaak sprake van niet-ingecalculeerde bijkomende kosten, bijvoorbeeld voor bodemsanering.
Naast financiële knelpunten was de bestuurlijke samenwerking bij het maken van plannen en regelingen vaak onvoldoende. Afstemming binnen het kader van de Vinex-opgave is noodzakelijk omdat groen een opgave is voor provincies en woningbouw voor gemeenten. In de praktijk zijn de Randstadgroenstructuur en de Vinex-woningbouwlocaties echter "volledig los van elkaar komen te staan, terwijl de invloed van de verstedelijking op de realisatie van het groen via de grondmarkt bijzonder groot is" (ministerie van LNV, 2001: 13). 'Groen' en 'rood' zijn gescheiden werelden geworden (Stichting Recreatie, 2001: 8). Van samenwerking, en dus de intentie tot integraliteit van Vinex-woningbouw en de realisatie van groengebieden, komt weinig terecht. "Naast verschillen in culturen en het ontbreken van voldoende instrumentarium en bestuurlijke wil om de beschikbare instrumenten in te zetten, is ook de te vrijblijvende sturing door het Rijk daar debet aan" (ministerie van LNV, 2001: 13). Daarnaast werd de inrichting van de SGP's gehinderd door een niet-constructieve houding van gemeenten als onderhandelingspartner. Gemeenten brengen veel wensen in ten aanzien van de inrichting, die serieus moeten worden genomen met het oog op draagvlak voor de SGP's, maar zijn onvoldoende bereid om die extra wensen mede te financieren. Provincie en Rijk kunnen financiering niet afdwingen.
Sinds de evaluatierapporten zijn de Intentie-afspraken Verstedelijking inmiddels onderwerp van discussie geweest. Om tot versnelling van het uitvoeringsproces te komen is het Groenprogramma voor Vinex en Vinac in zijn geheel opgenomen in de daarvoor in aanmerking komende Intentie-afspraken verstedelijking 2010. Dit heeft tot hernieuwde bestuurlijke aandacht voor de groenafspraken geleid. In dat kader zijn onder meer afspraken over de realisatie van groen tussen de diverse overheden gemaakt en werd een aanvullend budget van € 45 mln. vanuit het ministerie van LNV en VROM ingezet. Dit heeft de scherpte van een aantal knelpunten afgehaald.

Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)
De meest recente informatie die ROA zelf leverde, dateert uit 2001. Tabellen 7.2 en 7.3 geven de informatie vanuit het ministerie van LNV aan. In de monitor 2001 werd geen consequent onderscheid gemaakt tussen SGP's en groene verbindingen. Met betrekking tot de algemene stand van zaken medio 2001 van het SGP Haarlemmermeer werd slechts vermeld dat "de realisatie van groen achterloopt bij de planning" "Ook nu gaat het proces in de Haarlemmermeer slechts langzaam vooruit". Er spelen diverse knelpunten een rol. De eerste was financieel van aard en werd gevormd door de hoge grondverwervingskosten ten gevolge van de verwachtingswaarde (ministerie van LNV, 2001). Ook in de sfeer van procedures en samenwerking traden knelpunten op. Er was in ROA sprake van

‘omklapplannen’ – waar groen gepland was, werd toch rood gerealiseerd en andersom (ministerie van LNV, 2001) – en de Provincie en gemeenten slaagden er maar niet in om een fonds voor regionaal groen te vormen. Met betrekking tot de inrichting van dit SGP bestond veel onduidelijkheid in relatie tot de afstemming en financiering van groene en rode ontwikkelingen en werden grote problemen verwacht ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen met een hoge inrichtingskwaliteit (ministerie van LNV, 2001). Meer specifiek met betrekking tot groene verbindingen was er sprake van onvoldoende afstemming van de realisatie van groen en de bereikbaarheid daarvan via die verbindingen. Tabel 7.2 geeft aan dat van het Strategische Groenproject Haarlemmermeer inmiddels de helft verworven is en ruim een kwart ingericht. Van de Groene Verbinding Haarlemmermeer zijn, van de taakstelling van 80 km, er inmiddels 28 verworven en 4 ingericht (tabel 7.3).
De kaderwetgebieden ROA en BRU delen het belang bij de voortgang van ontwikkeling en bereikbaarheid via groene verbindingen van het SGP Noordelijke Vechtstreek vanuit het perspectief van de kwaliteit van hun respectievelijke Vinex-woonmilieus. De verwerving is hier goed op streek met 73% op 1 januari 2003. Van de inrichting is slechts 16% gerealiseerd. Bij de verwerving trad echter stagnatie op. De knelpunten waren een toenemende kritische houding van agrariërs en het vervallen van de plusregeling als gevolg van de inwerkingtreding van de RBB. De grondaankopen voor groen liggen nu helemaal stil vanwege de komst van een woningbouwopgave aldaar (Bloemerdaler en Gemeenschaps-polder). Recent is daar bijgekomen dat er opnieuw ruimte moet worden gevonden voor 70 ha. strategisch groen. De reden daarvoor is dat de geplande locatie, het terrein van de kruitfabriek te Muiden, nu bebouwd zal gaan worden, mede om de saneringsoperatie te kunnen bekostigen. Geprobeerd wordt nu om onder leiding van de provincie te komen tot een integrale aanpak van rood en groen, zowel in de planvorming, de financiering als in de uitvoering. Wat betreft de realisatie van groene verbindingen vormde de Noordelijke Vechtstreek per 1 januari 2001 geen gunstige uitzondering: ook hier was van beoogde 70 km. nog niets daadwerkelijk aangelegd (Intentie-afspraken verstedelijking 2010, BRU: bijlage 2).

Stadsregio Rotterdam (SRR)
Naast twee SGP’s – Eiland van Dordrecht en Zoetermeer-Zuidplas – uit tabel 6.1, maken nog diverse andere projecten deel uit van de te realiseren groenstructuur in SRR. De belangrijkste zijn die aan de rand van de bouwlocatie Midden IJsselmonde (Carnisselande en Portland) waar een groot groengebied van circa 150 ha is gepland: de Koedood-zone en 750 ha. gerelateerd aan de uitvoering van het Plan van Aanpak van ROM-Rijnmond.
De groene verbindingen in de stadsregio Rotterdam betreffen die tussen het Groene Hart en de groen-blauwe slinger ten westen van Berkel en Rodenrijs. Ten zuiden van Bergschenhoek, in de overgang naar het stedelijk gebied van Rotterdam-noord wordt een grootschalig groen gebied gepland. Een deel daarvan de zogenaamde Boterdorpse plas e.o.
Het rapport ‘Evaluatie Strategische GroenProjecten’ gaf aan dat de grondverwerving in 2001 met 39% redelijk op schema lag, in 2003 is dit slechts gestegen tot 40%. Deze vertraging werd in 2001 al voorzien. De reden hiervoor is een verkenning van een rivierverruimingsalternatief (kader: ‘Ruimte voor de rivier’) dat ingrepen zou kunnen vereisen die aanpassingen van het Gebiedsperspectief ‘Eiland van Dordrecht’ (in 1994 getoetst door het Rijk) noodzakelijk zou kunnen maken (LNV, 2001).

De monitor van 2001 gaf ten aanzien van de realisatie van de Boterdorpse Plas e.o. aan, dat nog niet alle gronden voor de aanleg van groenvoorzieningen waren verworven vanwege ontoereikende financiering. Als gevolg van het niet verkrijgen van de zandwinvergunning, die als financieringsbron is genoemd, werd een onderzoek gestart naar nadere financierings-mogelijkheden. Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens het onderzoek naar deze alternatieven benadrukt dat in verband met het risico van vogelaanvaringen voor vliegverkeer van Rotterdam Airport een groot wateroppervlak niet wenselijk was. Dat hield wel in dat de bestemming van de locatie moest worden heroverwogen. Momenteel vindt nader onderzoek plaats naar de financiering van een

groenvoorziening/waterrijk gebied in combinatie met woningbouw. De financiering van de rondom gelegen groengebieden is daarmee nog niet vastgelegd. Een ander knelpunt bij deze locatie overig betrof het veiligheidsrisico voor vliegverkeer op Rotterdam Airport. Vanwege de aantrekkingskracht die de Boterdorpse Plas – onderdeel van Noordrand II/III – zou uitoefenen op vogels hebben is besloten de Plas niet te realiseren. Onderzoek naar een andere invulling van het gebied heeft tot gevolg dat ook de groene inrichting van de locatie ter discussie wordt gesteld. Het gebrek aan een duidelijke planologische bestemming betekent vervolgens in algemene zin het ontbreken van een duidelijke titel om te verwerven (verslag Tweede Verstedelijkingsgesprek 2010 SRR, 2001).

Een deel van de financieringsproblemen in verband met verwerving in de Groenzone Berkel-Pijnacker – onderdeel van het provinciaal strategisch groenproject De Groenblauwe Slinger (zie ook Haaglanden) – is inmiddels opgelost. De Provincie Zuid-Holland en het Rijk denken deze gezamenlijk te kunnen financieren. Daarmee zijn de inrichtingskosten echter nog niet gedekt, evenmin als de aanleg van de kruising van de spoorweg en de N470. Verder is door financieringsproblemen de realisatie van een plas alleen mogelijk als deze kleiner wordt (40 ha.) en in combinatie met extra woningbouw wordt ontwikkeld.
In de monitor 2002 werd de regeling van toekomstig beheer voor de locatie Koedood als knelpunt genoemd. De aanleg van de groenvoorziening in het Barendrechtse deel van Koedood ondervond een – naar toen werd verwacht – kortstondige vertraging door archeologische vondsten. Dit knelpunt is inmiddels opgelost.
Ook een deel van de financieringsproblemen in verband met verwerving in de Groenzone Berkel-Pijnacker, waar de Klapwijkse Knoop-Noord onderdeel vanuit maakt, is inmiddels opgelost. De Provincie Zuid-Holland en het Rijk denken deze gezamenlijk te kunnen financieren. Daarmee zijn de inrichtingskosten echter nog niet gedekt, evenmin als de aanleg van de kruising van de spoorweg en de N470.
Volgens SRR heeft de MER in het kader van het project Mainportontwikkeling Rotterdam het belang van overkluizing bewezen, maar is het nog niet duidelijk of het ook goed in de PKB-teksten wordt opgenomen. In totaal gaat het om 750 ha. natuur- en recreactiegebied, waar de overkluizing een klein onderdeel van vormt. De ontwikkeling van de overkluizing zal veranderingen van de functie van het Zuidelijk Randpark Zuid met zich meebrengen.
Voor het SGP Zoetermeer-Zuidplas, gedeeld met Haaglanden, is in 2003 20% van de vereiste oppervlakte verworven (t.o.v. 15% in 2001). In 2001 werd stagnatie als gevolg van een financieel knelpunt gesignaleerd: geringe grondmobiliteit en verdere grondprijsstijging. Van de beoogde kilometers groene verbindingen naar Zoetermeer-Zuidplas was per 1 januari 2001 nog niets aangelegd (Intentie-afspraken Verstedelijking 2010, SRR: bijlage 2). Gezien de genoemde percentages verworven grond voor beide SGP's was de monitor 2001 nog optimistisch van toon door te stellen dat "nog niet alle gronden voor de aanleg van groenvoorzieningen, waarvoor diverse plannen bestaan, waren verworven vanwege ontoereikende financiering".
Door het lage provinciale budget zet SRR vooral in op het laten meeliften van de aanleg van groen met grote bouwlocaties, zodat vanuit de totale grondexploitatie geld voor verwerving en inrichting van het groen wordt gereserveerd. In 2002 werd door de staatssecretaris van LNV en de minister van VROM – mede in het kader van de Intentie-afspraken – een budget van € 45 miljoen voor de aanleg van groen in geheel Nederland geïntroduceerd. Hiervoor moesten echter binnen 2 maanden plannen worden ingediend. SRR heeft voor een al bestaand plan € 3 miljoen kunnen binnenhalen. SRR heeft kritiek op de procedure: de regelgeving van LNV wordt erg ingewikkeld gevonden. Daarbij gaat het vooral om inzicht *vooraf* in de regelgeving van LNV en VROM ten aanzien van groen.

Stadsgewest Haaglanden
Groene verbindingen in het kaderwetgebied Haaglanden dienen te worden gerealiseerd binnen het kader van de SGP's Landgoederenzone Haaglanden en Zoetermeer-Zuidplas. In het Structuurschema Groene Ruimte zijn de taakstellingen voor de SGP's in totaliteit weergegeven: 1050 ha. en 100 km. 'groene verbindingen voor wandelen en fietsen' voor de

Landgoederenzone Haaglanden en 2080 ha. en 80 km. verbindingen voor Zoetermeer-Zuidplas. De groene verbindingen in het Gebiedsperspectief Strategisch Groenproject Landgoederenzone Haaglanden (1999), opgesteld door de provincie Zuid-Holland, zijn uitgewerkt in een aantal zogenaamde 'Groene schakels'. Met name genoemd worden de schakels Zwethzone, Duivenvoorde corridor, Vlietzone en Westlandse Zoom. Als onderdeel van een te realiseren netwerk van groene verbindingen tussen bestaande en te herstructureren groengebieden zijn deze schakels bedoeld om de groenkwaliteit van Haaglanden als geheel te verbeteren (Regionaal Structuurplan Haaglanden/RSP, 2002: 34). De 'groene schakels' zijn kleinere verbindingen tussen stedelijke en groene gebieden die op sommige plaatsen grenzen aan Balijbos of Midden Delfland, met name in het geval van de Zwethzone.
Het convenant spreekt tenslotte nog van de ruimtelijke verbinding 'Balijbos/Midden Delfland'. Beide zijn grootschalige projecten die vallen onder de provincie en onderdeel vormen van de 'Groenblauwe Slinger' tussen het Groene Hart en Midden Delfland. Deze Slinger moet "tezamen met de schakels een volwaardig en duurzaam groen netwerk opleveren" (Regionaal Handvest Kwaliteit Vinex Haaglanden, eerste ambtelijk concept, 2001, p.2).
De genoemde groene verbindingen bevinden zich zonder uitzondering nog in initiële projectfasen. In de zone langs de Zweth en de Vliet, die geheel Haaglanden doorsnijdt, liggen groene elementen momenteel "als te geïsoleerde kralen aan de door waterlopen gevormde ketting" (RSP Haaglanden, 2002). Deze kralen moeten verbonden worden tot een doorlopende recreatieve route.
Het Stadsgewest Haaglanden beschouwt de *Zwethzone* als een uitvoeringsgericht *pilot* project en schenkt er veel aandacht aan. Het project was eerder gestaakt vanwege gebrek aan bestuurlijk draagvlak, maar is inmiddels weer opgepakt. Het bevindt zich nu in de ontwerpfase.
Voor de Vlietzone is in 2003 een concept voorontwerp voor het uitwerkingsplan ontwikkeld. De gemeente Den Haag als (recente) grondgebiedgemeente heeft aangegeven zich niet te willen vastleggen door groene zones in de Vlietzone definitief aan te wijzen. Helaas betekent dit, dat er vanuit Groen Haaglanden geen stappen gezet kunnen worden om onderdelen van deze centrale Groene Schakel te ontwikkelen. Dit betekent dat dit groene kerngebied, grenzend aan Ypenburg en andere Vinex-locaties, maar ook aan oude verstedelijkte gebieden als Rijswijk en Voorburg, kwetsbaar blijft en dat potentiële groene, recreatieve kwaliteiten niet kunnen worden uitgebuit.
De Duivenvoordecorridor in Leidschendam is een zwakke schakel in de verbinding van het Wassenaars Duingebied en het Groene Hart (RSP Haaglanden, 2002). Het is een intergemeentelijk project waaraan de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Voorschoten trekken, en waarin de inspanningen van het stadsgewest onder andere daardoor minder sterk zijn. De daadkracht van het trekkerschap baart het stadsgewest Haaglanden echter wel enige zorgen. De vraag komt op of het plan niet te ambitieus wordt opgepakt waardoor men niet tot realisatie komt. Een pragmatische benadering van realisatie per deelplan is zeker het overwegen waard. Huidige knelpunten zijn nog steeds o.a. grondverwerving en sloopkosten in verband met bestaande kassen en detailhandelsvestigingen. Verder speelt een "gebrek aan kostendragers" (vragenlijst): de (hoogte) van de bijdragen van LNV/provincie en VROM blijven onzeker. Vanuit het ministerie van LNV wordt hieraan toegevoegd dat de plannen vanuit de regio's moeten aansluiten op de mogelijkheden en randvoorwaarden die regelingen bieden zoals bijvoorbeeld die van Ruimte voor Ruimte.
De Westlandse Zoom tenslotte vormt een groene buffer tussen de Haagse agglomeratie en het Westlands glastuinbouwgebied aan haar zuidwestzijde (RSP Haaglanden, 2002). De tijdsplanning hiervoor staat omschreven in de Structuurvisie Westlandse Zoom uit juni 2002. Ook hier zal ook begin 2005 nog geen spade in de grond zijn gestoken.

In algemene zin lijkt de conclusie in de monitor 2001, dat vertraging optreedt in de realisatie van groene verbindingen, nog steeds geldig. Vanuit het stadsgewest Haaglanden zijn het afgelopen jaar weer initiatieven genomen om te komen tot een gezamenlijke realisatie van het groene netwerk van Haaglanden. Hiertoe is een overleg gevoerd met alle bestuurders,

wat leidde tot het besluit, dat het stadsgewest verder gaat met het onderzoeken van mogelijkheden tot het vormen van een Groen Haaglanden Fonds, om realisatie van de Groene Schakels ook financieel te ondersteunen in de vorm van cofinanciering, maar mogelijk ook door een uitbreiding van ambtelijke inzet. Momenteel wordt het stadsgewest bij de realisatie van de Zwethzone ondersteund door medewerkers van de Dienst Landelijk Gebied, terwijl ook een samenwerking wordt gevormd niet in detail in op de afzonderlijke groenparagrafen van de Intentie-afspraken.
In de monitor 2001 werd al gemeld dat via het Kwaliteitshandvest werd geprobeerd om 'via rood voor groen' extra middelen te genereren. Inmiddels lijkt het bestuurlijk draagvlak bij Stadsgewest en Provincie voor groenprojecten verder toe te nemen. Groenprojecten komen "beter op de kaart" en er wordt nu echt "richting uitvoering" gekoerst. Dit groeiend bestuurlijk draagvlak is mede gestimuleerd door de "Intentie Verstedelijkingsafspraken" uit maart 2002, waarin afspraken over de samenwerking tussen het stadsgewest en de provincie zijn opgenomen. De contacten met de provincie zijn verbeterd, maar nog niet erg daadkrachtig.
Het streven dat de gemeenten voortvarend zorg zullen dragen voor planologische doorwerking van het groen in de bestemmingsplannen is nog steeds een punt van aandacht. Behalve een samenhang tussen rood en groen biedt dit ook een voorwaarde (onteigening) voor het oplossen van knelpunten met betrekking tot grondverwerving.
Het afgelopen jaar is met alle gemeenten in Haaglanden bilateraal overleg gevoerd over de groene ambities, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Hierbij is ook gevraagd naar de aanpassing van bestemmingsplannen ten behoeve van groene ontwikkelingen. Vrijwel alle gemeenten bleken hierin terughoudend in verband met mogelijke planschadeclaims. Een goede uitzondering was de gemeente Zoetermeer, waar de afspraak bestond dat mogelijke claims gedekt zouden worden uit het project waardoor de planschade optrad. Dit leek een doeltreffende methode om een barrière te overwinnen bij het realiseren van groene projecten. Helaas is deze oplossing inmiddels onmogelijk gemaakt door een uitspraak van de Raad van State.
Het stadsgewest Haaglanden ervaart het als een knelpunt bij de realisatie van groene verbindingen dat de rijksregelingen niet zijn toegesneden op deze kleinschalige verbindingen in de directe omgeving van woongebieden. Van de zijde van het ministerie van LNV wordt daarbij echter opgemerkt dat deze kleinschalige verbindingen niet onder de bevoegdheid van de rijksoverheid vallen.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
De taakstelling in het Vinex-convenant met BRU omvat 1.100 ha Randstadgroenstructuur, waarvan 150 ha Ecologische Hoofdstructuur en 60 km Groene Verbindingen voor wandelen en fietsen. In het Gebiedsperspectief Groot Groengebied Utrecht is deze taakstelling uitgewerkt in vier deelgebieden. De 60 km groene verbindingen zijn volledig gepland in de deelgebieden Haarzuilens en Hollandsche IJssel, die samen het groengebied Utrecht West vormen. Informatie van het ministerie van LNV (tabel 6.2) geeft aan dat van de 1.058 ha in planvorming er anno 2003 56% inmiddels verworven en 13% ingericht is.
BRU heeft het strategisch groen opgenomen in de landinrichtingsplannen Noorderpark, Groenraven-Oost en Utrecht-West. Dit betreft zowel het vlakgroen, de EHS als de wandel- en fietsverbindingen. De taakstelling is vastgesteld op 1.030 ha. (brief Ministerie van LNV, 11-02-1997). De Provincie Utrecht heeft landinrichtingscommissies ingesteld en het projectmanagement neergelegd bij de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van LNV. Het Bestuur Regio Utrecht is alleen (ambtelijk) vertegenwoordigd in de landinrichtings-commissie Utrecht-West als adviserend lid.
Financieringsstromen lopen buiten het BRU om, de provincie is budgethouder. Planning, prioritering en tempo sporen op dit moment niet met de ontwikkelingen binnen het Vinex-gebied. Belangrijkste redenen zijn het gebrek aan financiële middelen voor grondverwerving en de hoge gronddruk. De realisatie van "groen" in het stadsgewest loopt enorm achter. Het Bosgebied De Gagel is de locatie die gereed is en is overgedragen aan Staatsbosbeheer.
De wandel- en fietsverbindingen van in totaal 60 km lengte in de deelgebieden Haarzuilens (15 km) en Hollandsche IJssel moeten voor een groot deel nog gerealiseerd worden. Deze

worden meegenomen in het landinrichtingsplan Utrecht-West. Het Voorontwerp landinrichtingsplan Haarzuilens (onderdeel van de landinrichting Utrecht-West) is in augustus 2003 verschenen. Haarzuilens dient in 2013 gerealiseerd te zijn, Hollandsche IJssel in 2015.
Eén groenproject in BRU heeft in het kader van de Intentie-afspraken 2001 en het aanvullende VROM/LNV-budget van € 45 miljoen financieel daarvan geprofiteerd. Voor 31 dec. 2002 moesten de aanvragen hiervoor ingediend worden. Overigens pleit BRU ervoor om – i.t.t. de intenties van het Rijk – ook in de nieuwe afspraken over verstedelijking groen te blijven opnemen.

7.3 Conclusies

Bereikbare groengebieden vormen in de groeiende discussie over de kwaliteit van de Vinex-woonmilieus een steeds belangrijker thema. In de convenanten met ROA, SRR, Haaglanden en BRU waren reeds afspraken vastgelegd over groene verbindingen voor wandelen en fietsen met een zestal grote groengebieden (Strategische Groenprojecten) in de Randstad. De taakstellingen voor deze verbindingen worden uitgedrukt in aantallen strekkende kilometers. Deze taakstellingen zijn overigens niet in de convenanten zelf opgenomen, maar afkomstig uit het SGR en van daaruit overgenomen in de Gebiedsperspectieven die door de Provincies zijn opgesteld. Vanuit het Rijk wordt aangegeven dat bij het opstellen de Vinex-convenanten van meet af aan bekend was dat de realisatie van groen problematisch en langzaam zou zijn. De beide evaluaties uit 2001 bevestigden dit beeld inderdaad en ook de Monitor 2002 gaf aan dat bij de groengebieden de grondverwerving stagneerde en er nog nauwelijks sprake van inrichting was. Dit wordt redelijk bevestigd door informatie van het ministerie van LNV zelf, hoewel de verwerving van gronden voor Groenprojecten nu goed op stoom komt. Uit de tabellen 7.2 en 7.3 valt overigens verder op te maken dat de zes Groenprojecten beter op streek zijn dan de Groene verbindingen en dat het Eiland van Dordrecht in beide gevallen sterk stagneert. Het beeld van de Groene verbindingen is duidelijk somberder dan dat bij de Groenprojecten. Knelpunten uit vorige monitors spelen nog steeds een rol, maar er lijkt voortgang te bespeuren. Financieel spelen stijgende grondprijzen, gekoppeld aan beperkte grondmobiliteit, en te lage normbedragen voor inrichting de ontwikkeling van grote groengebieden in de Randstad parten. Daarnaast schuilt een belangrijk knelpunt in onvoldoende bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en provincies. Afstemming binnen het kader van de Vinex-opgave tussen beide decentrale overheden is noodzakelijk, omdat groen een opgave is voor provincies en woningbouw voor gemeenten, maar is in de praktijk onvoldoende tot vrijwel afwezig. Met betrekking tot de aanleg van groene verbindingen is slechte samenwerking extra nadelig, omdat beide typen overheden financieel aan die aanleg dienen bij te dragen. Het Stadsgewest Haaglanden vermeldt expliciet het bestaan van dit type knelpunt, waarin bovendien naast gemeenten en provincie ook het Stadsgewest is betrokken.
Inmiddels is echter in het kader van de discussies over de Intentie-afspraken Verstedelijking de realisatie van groen op de discussie gezet. Dit werd gecombineerd met een aanvullend budget van de ministeries van VROM en LNV van € 45 miljoen voor de realisatie van groenprojecten in geheel Nederland. Hoewel de vier kaderwetgebieden niet een rooskleurig algemeen beeld schetsen, zijn er wel bijdragen geleverd aan het oplossen van de knelpunten die zich hebben gemanifesteerd bij de groenaanleg ontstaat van de voortgang van de realisatie van groen. Ook wordt hier en daar melding gemaakt van opgeloste knelpunten, bijvoorbeeld in de stadsregio Rotterdam ten aanzien van financiering en archeologische vondsten bij projecten.
Het stadsgewest Haaglanden geeft het snel opnemen van groen in streek- en bestemmingsplannen, het maken van aankoopstrategieplannen, het inzetten van het onteigeningsinstrument, en het maken van afspraken over het moment waarop groenplannen bij het Rijk moeten worden ingediend en wanneer gerealiseerd als voorbeelden van concrete verbetering. Ook de stadsregio Rotterdam en BRU hebben financieel geprofiteerd van het aanvullende budget.

Ondanks het feit dat realisatie langzaam en moeizaam verloopt, is in alle drie (door ROA is geen recente informatie geleverd) de kaderwetgebieden vooruitgang geboekt ten aanzien van strategieën voor realisatie. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op concrete afspraken tussen overheden in Haaglanden en BRU over procedures en financiën en de strategie van SRR om de realisatie groenprojecten mede te financieren vanuit de grondexploitatie van een grote bouwlocatie.

8. Integraliteit in de uitvoering

8.1 Inleiding

Een van de kernpunten in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra is de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgave. De afstemming tussen de planning en het voortgangstempo van de woningbouw met verkeer- en vervoerprojecten, bodemsanering, glastuinbouw en groene verbindingen, werd van groot belang geacht voor de realisatie van de Vinex-verstedelijkingsopgave. Over deze thema's werden daarom afspraken in de (meeste) convenanten opgenomen. In de praktijk blijkt, zo is ook uit vorige monitors gebleken, een dergelijke afstemming niet altijd even eenvoudig te realiseren. In het voorafgaande is bij sommige afzonderlijke thema's al aandacht geschonken aan het vraagstuk van afstemming met een of enkele andere thema's. Dit laatste hoofdstuk richt zich expliciet op de afstemming van woningbouw met alle overige thema's. Daarbij wordt met name ingegaan op knelpunten die zich voordoen (vanuit de verschillende thema's) bij de realisatie van de woningbouw.

8.2 Vertraging in de woningbouw door knelpunten vanuit de overige thema's

In het algemeen worden er door de kaderwetgebieden en de provincies weinig knelpunten genoemd die vanuit de 'overige' thema's een negatieve invloed hebben op de voortgang van de woningbouw. Dit blijkt uit de onderstaande tabellen waarin is aangegeven in hoeverre in de afzonderlijke gebieden vertragingen in de woningbouw zijn ontstaan als gevolg van knelpunten vanuit verkeer en vervoer, bodemsanering, werklocaties, groene verbindingen en verplaatsing glastuinbouw (voor zover relevant). Daarbij dient opgemerkt te worden dat van een aantal kaderwetgebieden en provincies geen recente informatie beschikbaar is. Bovendien is alleen gekeken naar de thema's die onderdeel uitmaken van de Vinex-convenanten.

Tabel 8.1 Knelpunten vanuit de overige in de convenanten opgenomen 'thema's' die de woningbouw vertragen in de kaderwetgebieden

	Verkeer en vervoer	Bodemsanering	Groene verbindingen	Werklocaties	Verplaatsing glastuinbouw
ROA	X	X	X	X	nvt
SRR	nee	nauwelijks	nee	nee	nvt
Haaglanden	nee	nee	nee	nee	nee
BRU	nee	nee	nee	nee	nee
KAN	nee	nee	nvt	nee	nee
SRE	nee	X	nvt	X	nvt
Twente	X	nauwelijks	nvt	nvt	nvt

X = geen recente informatie beschikbaar
nvt = maakt geen deel uit van het Vinex-convenant

Voor wat betreft de kaderwetgebieden geven alleen de Stadsregio Rotterdam (SRR) en de Regio Twente aan dat bodemsanering in beperkte mate een knelpunt vormt bij de voortgang van de woningbouw. In Twente is als gevolg van de vuurwerkramp een aantal saneringen in Enschede vertraagd. Op grond hiervan wordt enige vertraging in de woningbouw verwacht. Door de Stadsregio Rotterdam wordt aangegeven dat op termijn budgettaire beperkingen kunnen leiden tot vertragingen in de woningbouw. Dit hangt onder meer samen met het feit

dat de reguliere (knelpunts)gelden voor de laatste budgetperiode (2002-2005) door het Ministerie van VROM (vooralsnog) niet aan de provincie Zuid-Holland zijn toegekend.

Tabel 8.2 Knelpunten vanuit Verkeer en Vervoer en Bodemsanering die de woningbouw vertragen in de provincies

	Verkeer en vervoer	Bodemsanering
Groningen	nee	X
Friesland	X	X
Drenthe	nee	X
Overijssel	nee	nee
Gelderland	nee	nee
Utrecht	ja	nee
Flevoland	X	X
Noord-Holland	X	X
Zuid-Holland	nee	nee
Zeeland	nee	ja
Noord-Brabant	X	nee
Limburg	X	X

X = geen recente informatie beschikbaar
Nvt = maakt geen deel uit van het Vinex-convenant

De provincies Utrecht en Zeeland geven aan er sprake is van vertraging in de woningbouwproductie als gevolg van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer en bodemsanering. De overige provincies hebben geen recent materiaal aangeleverd, of geven aan dat er geen sprake is van vertragingen in de woningbouw als gevolg van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer of bodemsanering.
In de provincie Utrecht is op de locatie Vathorst ernstige vertraging in de woningbouw opgetreden als gevolg van een bouwstop. Het gaat hierbij overigens indirect om een knelpunt vanuit verkeer en vervoer. Een belangengroepering had de ontsluiting van de locatie aangevochten tot aan de Raad van State. Deze besloot tot een bouwstop. In december 2000 is een overeenkomst tussen Rijk, provincie en gemeente getekend die een financiële oplossing moest brengen voor de ontsluiting van deze locatie. De ontwikkeling van een werklocatie moet extra geld genereren om – behalve een aansluiting op de A1 – ook een aansluiting op de A28 te garanderen. Medio 2001 besloot de Raad van State op basis van deze overeenkomst dat de bouwstop opgeheven mocht worden. Inmiddels verloopt de bouw voorspoedig. Wel is duidelijk dat de geraamde productie van 6.700 woningen voor Vathorst in 2005 niet meer wordt gehaald.
De Vinex opgaven met betrekking tot de woningbouw voor de provincie Zeeland (stadsgewest Vlisburg) is beperkt en wordt voor een belangrijk deel gerealiseerd op een aantal kleinere locaties. Op een aantal van deze locaties is de woningbouw vertraagd als gevolg van bodemsanering. Dit heeft echter geen grote effecten gehad op de totale voortgang van de woningbouw. Wel was er in de afgelopen jaren sprake van een financieel knelpunt ten aanzien van de sanering van de bodem van de KSG werf. Inmiddels is hiervoor een oplossing gevonden, zodat verwacht wordt dat in 2005 de eerste woningen kunnen worden gebouwd.

8.3 Knelpunten in de relatie woningbouw en de andere thema's in de Vinex-convenanten

Door een aantal kaderwetgebieden en provincies wordt wel melding gemaakt van knelpunten in de relatie woningbouw en één of meer van de overige thema's, waarbij wordt aangegeven dat deze knelpunten niet hebben geleid tot feitelijke vertraging van de woningproductie. Het gaat daarbij met name om de thema's verkeer en vervoer, bodemsanering en groene verbindingen en groenprojecten.

Zo geldt voor de thema's verkeer & vervoer en groene verbindingen dat de realisatie van projecten vaak pas in beeld komt nadat een groot deel van de woningbouw is gerealiseerd. De nieuwe bewoners zijn dan nog enige tijd verstoken van een goede ontsluiting, OV-voorzieningen en groenvoorzieningen.
Voor wat betreft de OV-voorzieningen hanteert het Rijk als vuistregel dat de definitieve hoogwaardige openbaar-vervoerprojecten ter ontsluiting van de locaties gereed moeten zijn als ongeveer tweederde van de woningbouwopgave gerealiseerd is. Het is wel nodig om vanaf het begin een voldoende vorm van OV aan te bieden, bijvoorbeeld middels tijdelijke busverbindingen. Dit is een verantwoordelijkheid van het betreffende kaderwetgebied of provincie. In de praktijk ervaren kaderwetgebieden en provincies deze 'vuistregel' echter als een probleem.
De feitelijke oplevering en ingebruikname van OV-projecten loopt in de praktijk meestal 1 à 2 jaar voor op de planning volgens het MIT. Indien een project eerder wordt gerealiseerd dan de planning van de bijdrage in het MIT is voorfinanciering door provincies of regio's noodzakelijk. Dit wordt door sommige provincies en kaderwetgebieden als een probleem ervaren. Op termijn zal deze situatie waarschijnlijk ten goede veranderen door het verhogen van de GDU-grens (Gebundelde Doeluitkering) per 1 januari 2004. Provincies en kaderwetgebieden krijgen als gevolg hiervan zelf de beschikking over de middelen, dus meer vrijheid in de planning en prioriteitsstelling van projecten.
Ten aanzien van groene verbindingen en zes grote groengebieden (Strategische Groenprojecten) werden in de Vinex-convenanten afspraken vastgelegd met ROA, SRR, Haaglanden en BRU. Eerdere evaluaties en de Monitors schetsen geen rooskleurig beeld omtrent de voortgang. Ook de huidige stand van zaken bevestigt dit, hoewel de verwerving van gronden voor de Groenprojecten nu goed op stoom komt.
Financiële knelpunten (stijgende grondprijzen en te lage normbedragen voor inrichting) en onvoldoende bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en provincies spelen hierbij een belangrijke rol. In het kader van de Intentie-afspraken Verstedelijking is de realisatie van groen op de agenda gezet. Dit werd gecombineerd met een aanvullend budget van het ministerie van LNV en VROM van € 45 voor de realisatie van groenprojecten in geheel Nederland. Hoewel de vier kaderwetgebieden geen rooskleurig algemeen beeld schetsen, is er in drie (van ROA is geen recente informatie voorhanden) kaderwetgebieden vooruitgang geboekt ten aanzien van strategieën voor realisatie.
Ten aanzien van de relatie tussen woningbouw en bodemsanering wordt door een aantal provincies en kaderwetgebieden aangegeven dat bodemsaneringslocaties zijn vervallen of doorgeschoven, omdat woningbouw doorgeschoven is in de tijd. Sanering van de bodemvervuiling wordt zo veel mogelijk gekoppeld aan de woningplanning: 'werk met werk maken' in het jargon. Vooral de vertraging in de bodemsaneringsactiviteiten door vertraging in de woningbouwplanning valt op. Dit zou een procedureel knelpunt genoemd kunnen worden.
Ter illustratie van het voorgaande worden hieronder met betrekking tot de thema's verkeer en vervoer en groene verbindingen en groenprojecten een aantal van de door provincies en kaderwetgebieden genoemde knelpunten gepresenteerd.

Knelpunten in de relatie tussen woningbouw en verkeer en vervoer
SRR meldt dat het tempo van de besluitvorming en de realisatie van infrastructuur (tramplus, ontsluitingswegen, verbreding van A15) in met name het gebied Midden IJsselmonde ernstig achterloopt bij de realisatie van de woningen op deze locatie. Inmiddels is bijna ¾ deel van de woningbouw gerealiseerd, zonder de beoogde ontsluiting.
Haaglanden ondervindt problemen met ontsluiting van nieuwe woningen via het openbaar vervoer. Omdat vertraging optreedt bij de realisatie van OV-voorzieningen kunnen bewoners hiervan geen gebruik maken waardoor het autogebruik hoog is en mogelijk ook hoog zal blijven. De vertraging van verschillende projecten in de regio Haaglanden is terug te voeren op problemen met betrekking tot twee sleutelprojecten, lijn 19 en randstadrail, die voor verschillende locaties van belang zijn. Zo vindt er binnen Haaglanden (mede ingegeven door bezuinigingen) een heroverweging plaats over de uitvoering (tram of bus) van lijn 19, die in 2006 in dienst genomen zal worden.
De hoofdontsluiting per openbaar vervoer voor Leidschenveen wordt met Randstad-Rail gerealiseerd. Randstad-Rail zal in de loop van 2006 in gebruik worden genomen. De ontsluiting van Leidschenveen ligt ongeveer vier jaar achter ten opzichte van de woningbouw. De mogelijkheden van een tijdelijk station aan de Zoetermeerlijn worden onderzocht.
Een achterstand op de woningbouw is er ook met betrekking tot Zoetermeer-Oost (Oosterheem), zij het aanzienlijk kleiner dan bij Leidschenveen, omdat de woningbouw in Oosterheem ook een aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Als de Oosterheemlijn van Randstad-Rail in 2006 wordt opgeleverd zijn nog niet alle woningen opgeleverd. Thans rijdt er een bus tussen de reeds gereed zijnde delen van de wijk en het centrum van Zoetermeer.
In SRE doen zich problemen voor met betrekking tot de geplande voorstadhalte Helmond Brandevoort, een station bij de locatie Brandevoort op het traject Eindhoven-Venlo. In de voorbereiding van de Intentieafspraken verstedelijking 2010 is uitgegaan van opening in 2005. Door herprioritering binnen het MIT komt er echter pas in 2008 geld vrij voor dit station. De gemeente beraad zich op deze nieuwe situatie.
Het KAN meldt dat voor de planning en realisatie van OV-projecten het MIT sterk bepalend is. Dit heeft zijn eigen ritme, waardoor voor de regio cruciale projecten in de tijd verschuiven.

Knelpunten in de relatie woningbouw en groene verbindingen
Een aantal regio's geeft aan dat vertraging van groenprojecten niet leidt tot vertraging van de woningbouw, maar dat de omgevingskwaliteit van veel woningbouwlocaties op het moment van oplevering nog niet hoog is.
De SRR gaf in een eerdere Monitor (2001) aan dat een combinatie van verschillende geldstromen nodig is om groene elementen te realiseren. Dit vormde een knelpunt voor een integrale uitvoering. Het tempo van de bijdragen wordt namelijk aangepast aan de realisatie van de woningbouw. Grote locaties worden nu gerealiseerd zonder dat kwalitatieve elementen als recreatief groen tijdig aanwezig zijn. Ook Haaglanden geeft aan dat tijdige realisatie van voldoende kwalitatief groen een probleem is in relatie tot woningbouw. Het KAN stelt dat voor de groenopgave in het Vinex-convenant slechts zijdelings een verplichting van het rijk is vastgelegd. Het niet opnemen van cruciale budgetten noopt tot het permanent onderhandelen op projectniveau met diverse departementen.
Ook het BRU meldt dat planning, prioritering en tempo van de ontwikkeling van groen niet sporen met overige ontwikkelingen binnen het Vinex-gebied. De realisatie van 'groen' loopt enorm achter. BRU pleit ervoor om ook in de nieuwe afspraken over verstedelijking groen te blijven opnemen.

8.4 Wat zorgt dan voor vertraging in de woningbouwproductie?

De huidige vertraging van de realisatie ten opzichte van de planning heeft andere oorzaken. Een belangrijke knelpunt volgens de provincies en de kaderwetgebieden vormen de langdurige (her)onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen.
In de aanloopfase van de ontwikkeling van Vinex-locaties hebben marktpartijen veel grond verworven op deze locaties. Het koste aanvankelijk zeer veel tijd om via onderhandelingen tot planvorming te komen.
Vervolgens werd op een aantal locaties, onder invloed van het gunstige economische tij aan het einde van de jaren '90, de woningbouwprogrammering herijkt. De differentiatie werd aangepast in de richting van meer en duurdere koopwoningen. Ook de onderhandelingen over deze herijking namen veel tijd beslag. Tenslotte vormt het huidige ongunstige economisch tij het nieuwste knelpunt. Potentiële kopers van (dure) woningen zijn terughoudend geworden. Hierdoor staan projecten lang te koop, terwijl de projectontwikkelaars niet overgaan tot start van de bouw totdat ongeveer 70% van de woningen (op tekening) verkocht is. Het gevolg is dat in toenemende mate projecten met dure koopwoningen worden herontwikkeld. Dit leidt uiteraard tot vertragingen.

Daarnaast wordt als oorzaak voor vertragingen in de woningbouw veelvuldig melding gemaakt van bodemprocedures tot aan de Raad van State door omwonenden en belanghebbenden.
Nieuwe of aangescherpte regelgeving zoals Flora en Faunawet en de Europese Vogelrichtlijn, kan in specifieke gevallen leiden tot aanzienlijke vertragingen. Op bijvoorbeeld de locatie Delftlanden in Emmen, waar al sprake was van vertraging, waren de plannen al bijna rond, maar moest na invoering van de Flora en Faunawet een uitbebreid onderzoek worden uitgevoerd naar eventuele gevolgen voor de natuur.
Tenslotte worden archeologische vondsten regelmatig genoemd als oorzaak van vertragingen in de woningbouw.

8.5 Conclusies

Er worden door de kaderwetgebieden en de provincies weinig knelpunten genoemd die vanuit de 'overige' in de convenanten opgenomen thema's een negatieve invloed hebben op de voortgang van de woningbouw. Dat wil niet zeggen dat er geen sprake is van knelpunten in de relatie tussen woningbouw en de 'overige' thema's. Deze knelpunten leiden alleen niet tot vertragingen in de productie van woningen. Zo geldt voor de thema's verkeer & vervoer en groene verbindingen dat de realisatie van projecten vaak pas in beeld komt nadat een groot deel van de woningbouw is gerealiseerd. De nieuwe bewoners zijn dan nog enige tijd verstoken van een goede ontsluiting, OV-voorzieningen en groenvoorzieningen. Ten aanzien van bodemsanering wordt door een aantal provincies en kaderwetgebieden aangegeven bodemsanering niet leidt tot vertragingen in de woningbouw, maar dat er sprake is van vertragingen in de bodemsanering als gevolg van vertragingen bij de woningbouw.

Als oorzaak voor vertragingen in de woningbouw worden andere oorzaken genoemd:
- Langdurige (her)onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen
- Bodemprocedures tot aan de Raad van State door omwonenden en belanghebbenden
- Nieuwe of aangescherpte regelgeving zoals Flora en Faunawet en de Europese Vogelrichtlijn
- Archeologische vondsten
- een als gevolg van economische stagnatie teruglopende vraag naar (dure) koopwoningen, waardoor een deel van de projecten wordt herontwikkeld.

LITERATUUR

Voortgang verstedelijking Vinex 2003, Themarapportage. Jaarlijkse voortgangsrapportage Vinex-uitvoeringsconvenanten 1995-2005 (Onderzoeksbureau OTB, TU Delft)

3B / Bureau Bodem & Milieubeleid (2001), Besteding FES-gelden, Fase 1 en fase 2. Utrecht, Rapport in opdracht van Ministerie VROM directie Bodem.

Intentie-afspraken Verstedelijking tot 2010 voor de diverse convenantgebieden.

Ministerie van LNV / Directie Groene Ruimte en Recreatie (2001), Evaluatie Strategische Groenprojecten. Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000, MIT projectenboek: stand van zaken 2001. Sdu Uitgevers, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001, MIT projectenboek: stand van zaken 2002. Sdu Uitgevers, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 (NVVP); Deel A: Hoofdlijnen van beleid. Tweede Kamer der Staten Generaal, Vergaderjaar 2000-2001, 27 455 nrs. 2-3. Sdu Uitgevers, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2002, MIT projecten: stand van zaken 2003, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2003, MIT projecten: stand van zaken 2004, Den Haag.

Ministerie van VROM, 1993, Vierde over de ruimtelijke ordening Extra, deel 4 (PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid), SDU Uitgeverij, Den Haag.

Ministerie van VROM, 2000, Nota Mensen, Wensen, Wonen; Wonen in de 21ste eeuw, SDU Uitgeverij, Den Haag.

Ministerie van VROM, 2000, Vijfde nota over de ruimtelijke ordening 2000/2020; Ruimte maken, ruimte delen, deel 1 (Beleidsvoornemens), SDU Uitgeverij, Den Haag.

Ministerie van VROM, 2001, Vijfde nota over de ruimtelijke ordening 2000/2020; Ruimte maken, ruimte delen, deel 3 (Kabinetsbesluit), SDU Uitgeverij, Den Haag.

Ministerie van VROM, Handvest Kwaliteit van Vinex-locaties, Den Haag.

Ministerie van VROM, 2003, Bouwprognoses 2003 – 2008, Den Haag.

Regionale uitwerkingen van het Handvest Kwaliteit van Vinex-locaties.

Staal, C. van, (2003), De oorzaken van de stagnatie en wat eraan te doen. In Building Business No. 8, vijfde jaargang, p.14-45. Building Business Uitgeverij, Amsterdam.

Taskforce Woningbouwproductie, 2002, Achterblijvende woningbouwproductie; problematiek en maatregelen, Den Haag.

TNO-Inro, 2001, Monitoring uitvoering Vinex-verstedelijkingsconvenanten 2001 (incl. logboek), Delft.

RIGO-rapporten ‘Dossier kwaliteit Vinex-uitleg’ van de diverse Vinex-stadsgewesten.

RPD (2002), Dossier Voortgang Verstedelijking Vinex. AO met VC VROM op 20 maart. Deel 1: Hoofdlijnen. Den Haag.

Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum (2001), Groen nabij Vinex. Knelpunten en oplossingen voor kwaliteit. Den Haag.

Verslagen van verstedelijkingsgesprekken tot 2010 in de diverse convenantgebieden.

Vinex-uitvoeringsconvenanten van de zeven kaderwetgebieden en het Vinex-convenant met de elf provincies, 1994-1995.

Vries, P. de, Kees Dol en Harry van der Heijden, 2003, Knelpuntenmonitor Woningbouw 2003, ervaren knelpunten door marktpartijen, gemeenten en provincies, integrale samenvatting, Delft (OTB).