



Ministerie VROM  
DGR/DGW  
Den Haag

[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

# **VOORTGANG VERSTEDELIJING VINEX 2004**

Jaarlijkse voortgangsrapportage Vinex-  
uitvoeringsconvenanten 1995 - 2005





1	Samenvatting en conclusies	5
1.1	<b>Inleiding</b>	5
1.2	<b>Woningbouw</b>	6
1.3	<b>Overige beleidsvelden</b>	8
1.4	<b>Problemen bij de woningbouw in de Vinexstadsgewesten</b>	10
1.5	<b>Integraliteit van de Vinex-opgave</b>	11
1.6	<b>Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra</b>	11
2	Inleiding	13
2.1	<b>Achtergrond</b>	13
2.2	<b>Onderzoeksmethode</b>	14
2.3	<b>Leeswijzer</b>	15
3	Woningbouw	17
3.1	<b>Inleiding</b>	17
3.2	<b>De gebruikte woningbouwcijfers</b>	17
3.3	<b>De voortgang tot en met 2003</b>	18
3.4	<b>Stedelijke versus niet-stedelijke gebieden</b>	21
3.5	<b>Integrale aanpak</b>	25
3.6	<b>Conclusie</b>	26
4	Verkeer en vervoer	29
4.1	<b>Inleiding</b>	29
4.2	<b>Financiering</b>	29
4.3	<b>Voortgang</b>	30
5	Bodemsanering	33
5.1	<b>Inleiding</b>	33
5.2	<b>Voortgang tot en met 2003</b>	33
6	Werklocaties	35
6.1	<b>Inleiding</b>	35
6.2	<b>De markt voor kantoren en bedrijventerreinen</b>	35
6.3	<b>Voortgang</b>	38
6.4	<b>Regionaal afgestemd locatiebeleid voor het werken</b>	39
7	Glastuinbouw	41
8	Groene verbindingen	43
8.1	<b>Inleiding</b>	43
8.2	<b>Voortgang tot en met 2003</b>	43
9	Voortgang per stadsgewest	45
9.1	<b>Inleiding</b>	45
9.2	<b>Kaderwetgebieden</b>	45



<b>9.3</b>	<b>Provincies</b>	<b>52</b>
10	Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra	61
	Literatuur	65
	Bijlage 1: Leden van de interdepartementale begeleidingscommissie	69
	Bijlage 2: Regionale contactpersonen bij de kaderwetgebieden en provincies	71
	Bijlage 3: Definities	73
	Bijlage 4: Ontwikkeling woningproductie volgens oude cijfers (exclusief toevoegingen anderzins)	75



# 1 Samenvatting en conclusies

## 1.1 Inleiding

In het kader van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) heeft het Rijk met elf provincies en de zeven grote stadsgewesten (de kaderwetgebieden) convenanten afgesloten over de uitvoering van de verstedelijkingsafspraken in de periode van 1995 tot 2005. De convenanten met de provincies betreffen negentien overige stadsgewesten. De afspraken richten zich op woningbouw, verkeer en vervoer, bodemsanering, werklocaties, glastuinbouw en groene verbindingen.

De voortgang van de uitvoering wordt jaarlijks in beeld gebracht met als hoofddoel het verkrijgen van voortschrijdend inzicht in de praktijk van de uitvoering van de convenanten. Meting van de voortgang vindt plaats aan de hand van de afspraken in de convenanten.

Dit rapport geeft inzicht in de ontwikkelingen in 2003 met een doorkijk naar 2004. Alle thema's uit de convenanten komen aan de orde. Tevens wordt aandacht geschonken aan de samenhang tussen de thema's en de knelpunten die de voortgang beïnvloeden.

Het onderzoek is uitgevoerd door Stogo onderzoek + advies, in samenwerking met de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. Centraal in het onderzoek staan interviews met de regionale contactpersonen van provincies en kaderwetgebieden. De basis voor de interviews werd gevormd door de uitkomsten van de voortgangsrapportage 2003, aangevuld met informatie van departementale contactpersonen en secundaire schriftelijke bronnen.

Dit rapport bevat eveneens de voortgangsrapportage deconcentratie regionale woonwagencentra. 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. Dit onderdeel is als apart hoofdstuk toegevoegd. De gegevens zijn verzameld door de VROM-Inspectie.

Deze rapportage laat zien dat de woningbouwopgave uit de convenanten landelijk naar verwachting in 2004 gehaald gaat worden. In de vorige rapportage werd nog gemeld dat de realisatie achterliep op schema. Het verschil is te wijten aan een verschillende definitie van de woningproductie. In eerdere rapportages werden bij het bepalen van de productiecijfers alleen de toevoegingen door nieuwbouw meegerekend en niet de toevoegingen anderszins, bijvoorbeeld als gevolg van woningsplitsing of verbouw van kantoorpanden. Omdat is afgesproken dat bij de Vinex-eindverantwoording en bij de nieuwe woningbouwafspraken 2005-2010 de toevoegingen anderszins wel worden meegeteld, is ervoor gekozen ook in deze rapportage uit te gaan van de realisatiecijfers plus toevoegingen anderszins. De correctie is uitgevoerd voor de totale Vinex-periode. Dit betekent dat over de gehele periode 42.000 woningen extra worden meegeteld. In bijlage 4 zijn tabellen met de oude cijfers opgenomen.



## 1.2 Woningbouw

*De kwantitatieve opgave uit de convenanten is landelijk gehaald.*

In de periode 1995 t/m 2003 is een netto woningproductie van 628.000 woningen gerealiseerd. Om landelijk de in de Vinex-periode beoogde netto uitbreiding van 650.000 woningen te realiseren, moesten in 2004 nog 22.000 woningen netto worden toegevoegd aan de woningvoorraad. Op basis van de woningproductie in de eerste drie kwartalen van 2004 is de verwachting dat de netto woningproductie in 2004 hoger ligt dan de 47.000 woningen in 2003. Waarschijnlijk komt de netto woningproductie uit op circa 52.000 woningen. Hiermee komt de totale netto woningproductie tussen 1995 en 2005 naar verwachting uit op circa 680.000 woningen. Dit is circa 30.000 woningen meer dan was beoogd in 1995.

Op 1 januari 2000 bestond een achterstand van bijna 25.000 woningen ten opzichte van de Vinex-opgave. Tijdens de Vinex-periode is de netto woningproductie teruggelopen van ruim 80.000 woningen per jaar in de eerste vier jaar tot minder dan 50.000 woningen in 2003. Dat de woningbouwafspraken landelijk zijn gehaald ondanks de sterk gedaalde woningproductie, komt doordat de Vinex uitgang van een lage netto woningproductie na 2000 (gemiddeld 45.000 woningen per jaar).<sup>1</sup>

*Hogere woningproductie nodig tegen achtergrond woningbehoefte*

De lagere woningproductie na 2000 is een probleem tegen de achtergrond van de hogere woningbehoefte volgens de laatste Primos-raming. Bij ongewijzigd beleid zou het woningtekort oplopen tot 2,3% in 2010. Met als doelstelling (tegen de achtergrond van de laatste Primos-raming en het WBO 2003) in 2010 een woningtekort van 1,5% te realiseren zijn er maatregelen genomen om de woningproductie te verhogen. Hierbij hoort landelijk een bruto woningproductie (incl. toevoegingen anderszins) van 445.000 woningen in de periode 2005-2010. Deze doelstelling en de bijbehorende maatregelen zijn in brieven aan de Tweede Kamer uiteengezet.

Een van de maatregelen om een hogere woningproductie te bereiken is het maken van woningbouwafspraken voor de periode 2005 - 2010 met de twintig stedelijke regio's in Nederland. Voor die stedelijke gebieden komt dat neer op een bruto woningproductie van circa 358.000 woningen (gemiddeld 71.700 per jaar) in vijf jaar. In januari 2005 waren vijftien afspraken getekend en naar verwachting volgen de overige spoedig.

*Licht herstel van de woningproductie*

Het jaar 2003 liet ten opzichte van 2002 een verdere daling van de netto woningproductie zien. Ervan uitgaande dat de toevoegingen anderszins en de onttrekkingen op hetzelfde niveau liggen als in 2003 valt uit de nieuwbouwproductie tot en met november 2004 af te leiden dat de netto woningproductie in 2004 waarschijnlijk rond de 52.000 woningen ligt. Daarmee komt een einde aan de dalende lijn van de afgelopen jaren.

*Vinex-stadsgewesten halen opgave niet volledig*

De in de Vinex beoogde concentratie van de woningbouw in stedelijke gebieden wordt binnen de gestelde periode niet volledig gerealiseerd (figuur 3.2). Uitgangspunt van de convenanten was dat in de periode 1995 t/m 2004 circa 70% van de netto woningproductie in de Vinex-stadsgewesten tot stand zou komen van 460.000 woningen. Waarschijnlijk wordt dit 62% (420.000 woningen van de gerealiseerde 680.000 woningen). Hiermee blijft de netto woningproductie in de Vinex-stadsgewesten aan het einde van de Vinex-periode circa 40.000 woningen achter bij de aantallen in de convenanten.

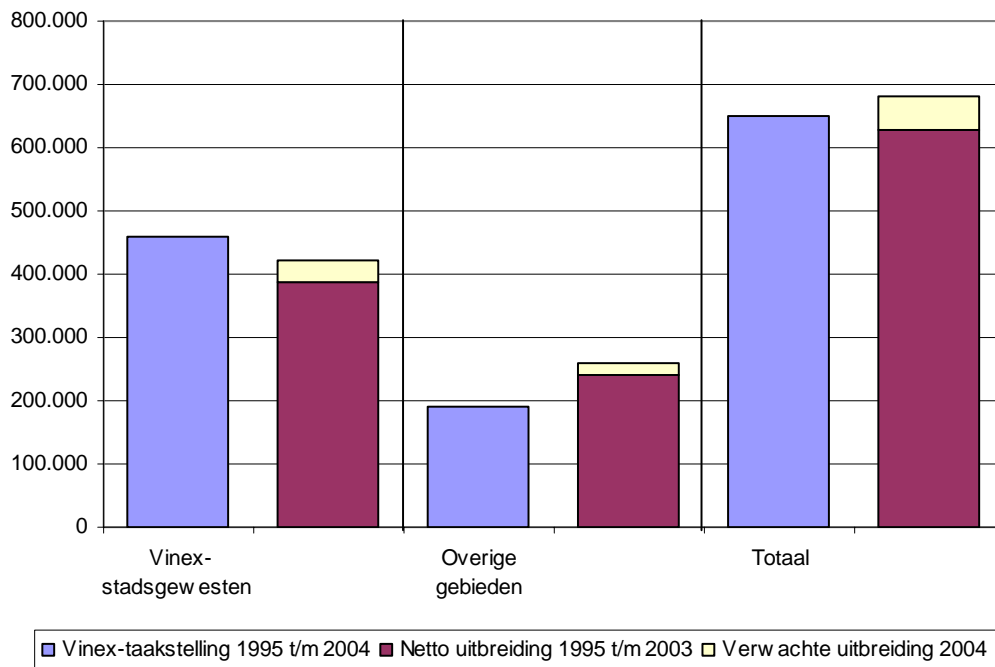
Binnen de stedelijke gebieden zijn er grote verschillen. In elf van de 26 Vinex-stadsgewesten ligt de netto woningproductie op schema of is er sprake van een kleine voorsprong. Vijftien Vinex-stadsgewesten (zes kaderwetgebieden en negen overige Vinex-stadsgewesten) zullen de beoogde netto woningproductie niet

<sup>1</sup> De Vinex-convenanten beoogden tweederde van de gewenste netto woningproductie te laten plaatsvinden voor 2000. Dit betekende 425.000 woningen voor 2000 en 225.000 woningen na dit tijdstip.



volledig realiseren voor 2005. Deze achterstand is vooral ontstaan door vertragingen van de grotere bouwlocaties.

**Figuur 3.2** Netto woningproductie in Vinex-stadsgewesten en overige gebieden 1995 t/m 2004



Bron: CBS

#### *Vinex-locaties kwamen vertraagd op gang*

In vrijwel alle Vinex-stadsgewesten hebben de in de convenanten aangewezen bouwlocaties vertragingen opgelopen. De oorzaken hiervoor zijn in eerdere voortgangsrapportages uitvoerig aan de orde geweest. Problemen bij de verwerving, langdurige juridische procedures en moeizame onderhandelingen met private ontwikkelaars waren verantwoordelijk voor een moeizame start. Op dit moment zijn de problemen op de meeste locaties opgelost. De bouwstromen zijn op gang gekomen. Veranderende marktomstandigheden hebben het tempo, waarin de woningbouw op gang komt, echter gedrukt. Hierbij speelt de vraag in hoeverre aanpassing van het kwalitatieve woningbouwprogramma wenselijk is in het licht van de actuele vraag naar woningen (van dure en middeldure koop naar middeldure en goedkope huur). De indruk bestaat dat deze aanpassing op veel locaties slechts moeizaam tot stand komt. Het tijdstip van afronding verschilt sterk tussen de Vinex-locaties. Dit is mede afhankelijk van de nog aanwezige restcapaciteit op de locaties en van de regionale vraag naar woningen.

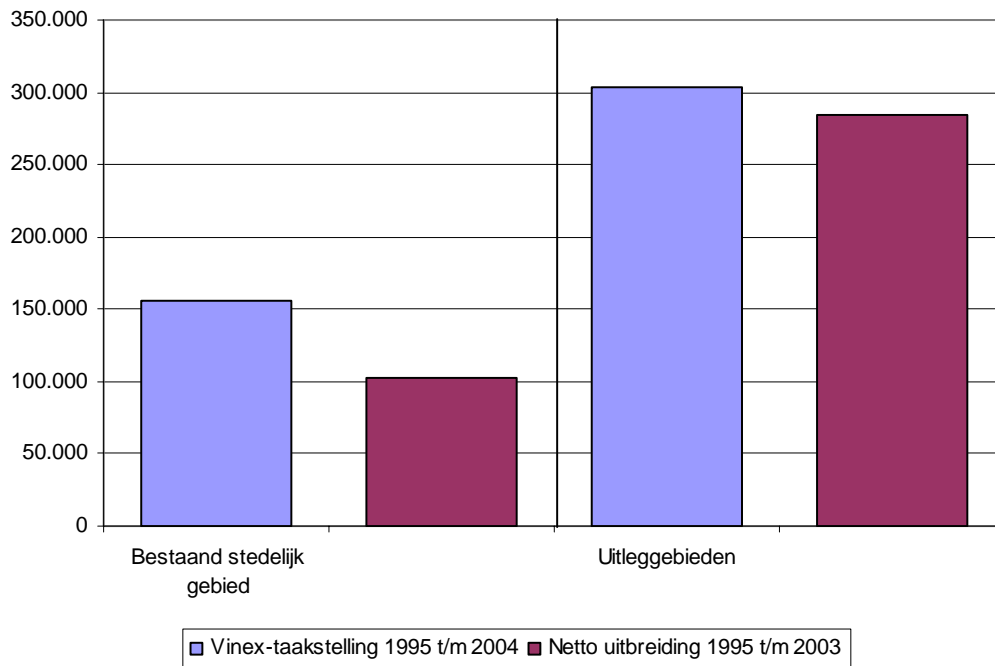
#### *Bestaand stedelijk gebied in Vinex-stadsgewesten blijft achter*

Binnen de Vinex-stadsgewesten blijft de netto woningproductie in bestaand stedelijk gebied in de periode 1995 t/m 2003 circa 50.000 woningen achter bij het uitgangspunt van de convenanten (figuur 3.3). Van de totale netto uitbreiding kwam circa 27% terecht in bestaand stedelijk gebied. Uitgangspunt in de convenanten was 34%. Naast het stagneren van enkele grotere locaties speelt het grote aantal onttrokken woningen een rol. Tegenover het toevoegen van 178.000 nieuwe woningen in het bestaand stedelijk gebied van de Vinex-stadsgewesten in de periode 1995 t/m 2003 verdwenen 75.000 woningen door sloop en overige onttrekkingen. In de uitleggebieden was slechts sprake van een verlies van 13.000 woningen door sloop en overige onttrekkingen op een aantal van 297.000 nieuwe woningen. Van de gerealiseerde



bruto woningproductie (nieuwbouw + toevoegingen anderszins) kwam 37% terecht in bestaand stedelijk gebied. In de eerste Vinex-jaren (1995 t/m 1997) is een relatief groot aandeel van de woningproductie in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Vanaf 1998 neemt dat aandeel af, in het bijzonder in de Kaderwetgebieden.

**Figuur 3.3**      **Netto woningproductie in bestaand stedelijk gebied en uitleggebieden in de Vinex-stadsgewesten**



Bron: CBS

#### *Gebieden buiten Vinex-stadsgewesten presteerden goed*

Eind 2003 lag de gerealiseerde netto woningproductie buiten de Vinex-stadsgewesten al 50.000 hoger dan in de convenanten was afgesproken voor de gehele Vinex-periode. De relatief hoge bouwproductie in de niet-stedelijke gebieden buiten de stadsgewesten vindt waarschijnlijk zijn oorzaak in de in 1995 nog beschikbare ruimtelijke capaciteit die was vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen. Hierdoor konden deze gebieden profiteren van de hausse op de woningmarkt. De bouwproductie buiten de stedelijke gebieden was bovendien sterker dan in de Vinex-stadsgewesten gericht op gemakkelijk te ontwikkelen kleinere uitleglocaties. Na 2000 is het marktaandeel van de niet-stedelijke gebieden geleidelijk afgenomen. Het bundelingsbeleid van provincies dat is gericht op het terugdringen van ruimtelijke capaciteit buiten de Vinex-stadsgewesten heeft hierbij een rol gespeeld.

### **1.3 Overige beleidsvelden**

#### *Aanleg hoogwaardig openbaar vervoer in kaderwetgebieden vertraagd*

Het aanleggen van hoogwaardig openbaar vervoer naar de Vinex-locaties was een belangrijk aandachtspunt in de Vinex. Uitgangspunt van de Vinex is dat hoogwaardig openbaar vervoer beschikbaar moet zijn, als tweederde van het woningbouwprogramma is gerealiseerd.



De meeste projecten op het gebied van verkeer en vervoer uit de Vinex-convenanten zijn vertraagd. Deze vertraging heeft te maken met de voorbereiding van de projecten door de regio's, met de prioritering in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en met het vertragen van de woningbouw op de Vinex-locaties. De realisatie van de projecten moet in verhouding tot de realisatie van de woningen worden beoordeeld. Omdat de woningbouw is vertraagd, is op dit moment op veel Vinex-locaties minder dan tweederde van de geplande woningbouw gerealiseerd. Hierdoor zijn de vertragingen bij het aanleggen van het openbaar vervoer formeel niet in strijd met de afspraken in de convenanten.

#### *Aanleg openbaar vervoer in overige Vinex-stadsgewesten probleem*

Buiten de kaderwetgebieden stuit de aanleg van openbaar vervoer op financiële problemen. Slechts enkele projecten gericht op de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer waren opgenomen in het MIT. De wijze waarop de overige Vinex-locaties worden ontsloten door openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. De projecten moeten deels worden gefinancierd met provinciale en gemeentelijke middelen. Omdat provincies en gemeenten hiervoor onvoldoende geld beschikbaar kunnen stellen, blijven veel Vinex-locaties waarschijnlijk permanent verstoken van goed openbaar vervoer. De gewijzigde financieringsmethodiek bij de Gebundelde Doeluitkering (GDU) per 1 januari 2004 en het opnemen van de GDU+ in de Brede Doeluitkering (BDU) per 1 januari 2005 zal hierin volgens de provincies en de kaderwetgebieden geen verandering brengen. Het al bestaande tekort aan financiële middelen wordt er niet mee opgelost. De provincies en kaderwetgebieden krijgen hiermee overigens wel meer keuzevrijheid.

#### *Meer flexibiliteit bij bodemsanering gewenst*

Om te kunnen bouwen is op een aantal locaties bodemsanering noodzakelijk. In de convenanten zijn hierover afspraken gemaakt. De saneringen op de te ontwikkelen locaties zijn vrijwel volledig in beeld gebracht. Er zullen op de Vinex-locaties geen nieuwe saneringslocaties bijkomen. Een deel van de toegezegde middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) is echter nog niet besteed. Dit hangt samen met vertragingen in de woningbouw op de desbetreffende locaties. Het te laat opleveren van schone grond heeft slechts in incidentele situaties tot vertraging van de woningbouw geleid. Er zijn geen aanwijzingen dat ontwikkeling van de nog bestaande restcapaciteit op Vinex-locaties vertraging zal oplopen, doordat de sanering van de bodem niet tijdig gereed is. Wel ervaren de kaderwetgebieden en de provincie de voorwaarden van de FES-middelen als te strikt. Hierdoor was het moeilijk bodemsanering te financieren op alternatieve locaties, die de vertraging op de grote Vinex-locaties moesten compenseren.

#### *Afspraken over werklocaties in kaderwetgebieden te ambitieus*

In de convenanten met de kaderwetgebieden zijn ambitieuze programma's voor de ontwikkeling van kantoren en bedrijventerreinen neergelegd. Het is daarom niet verwonderlijk dat de gerealiseerde nieuwbouw voor kantoren en de hoeveelheid bouwrijp gemaakte grond voor bedrijventerreinen achterbleef bij de indicatieve afspraken uit de convenanten. Er zijn geen aanwijzingen dat het achterblijven van de ontwikkeling van nieuwe werklocaties heeft geleid tot vertragingen in de woningmarkt. Tegen de achtergrond van de marktvraag is meer dan voldoende kantooruimte tot stand gekomen. Herprioritering van de bestaande planvoorraad is belangrijker dan het ontwikkelen van nieuwe plannen. Ook bij bedrijventerreinen is de laatste jaren sprake van een verruiming van de markt. Voor de langere termijn bestaat er volgens de kaderwetgebieden nog een forse planningsopgave. Met uitzondering van de stadsregio Rotterdam is er volgens de kaderwetgebieden voldoende ruimtelijke capaciteit binnen de eigen regio aanwezig om in de vraag te kunnen voorzien. De stadsregio Rotterdam is van mening dat de vraag naar bedrijventerreinen zo groot is dat een ruimteclaim op aangrenzende gebieden (Zuidplaspolder, Hoeksche Waard) nodig is.



### *Regionaal locatiebeleid voor werken komt moeizaam van de grond*

Provincies en kaderwetgebieden voeren op het gebied van het werken alleen een regionaal locatiebeleid voor bedrijventerreinen. Dit komt onder meer tot uiting in het regionaal programmeringsoverleg dat is gericht op het maken van afspraken over fasering, over kwalitatieve afstemming en over monitoring van het geplande aanbod. Als het gaat om ontwikkelingen op de kantorenmarkt zijn provincies en kaderwetgebieden veel terughoudender. Zij richten zich vooral op het toetsen van gemeentelijke initiatieven. Het plannen en ontwikkelen van locaties laten zij over aan gemeenten en marktpartijen.

### *Verplaatsen glastuinbouw geen belemmering*

De voortgang van de uitplaatsing van glastuinbouw ligt op schema. Op drie locaties is de uitplaatsing nog niet afgerond. Dit heeft echter geen effect op de voortgang van de woningbouw. De verplaatsing van glastuinbouw vond op ad-hoc basis plaats, gekoppeld aan de ontwikkeling van locaties. De in de convenanten gevraagde verplaatsingsplannen zijn niet opgesteld.

### *Aanleg groene verbindingen verloopt zeer moeizaam*

De voortgang bij de aanleg van groene verbindingen is traag. De verwerving verloopt moeizaam. Er is nog nauwelijks sprake van inrichting. Een belangrijke oorzaak is dat de planvorming en daarmee de uitvoering in vergelijking met de realisatie van recreatiebossen door de provincies duidelijker later is gestart. Bij veel projecten is de planvorming zelfs nog niet afgerond. In een aantal gevallen is de uitvoeringsorganisatie punt van aandacht. In een aantal gevallen is er ook een financieringsprobleem. Om deze op te lossen zijn op enkele locaties (Boterdorpse plas, Duivendrechtcorridor) "rood voor groen" constructies in studie.

## **1.4 Problemen bij de woningbouw in de Vinexstadsgewesten**

De oorzaken voor de achterblijvende woningproductie in de Vinex-stadsgewesten zijn in de vorige voortgangsrapportages uitgebreid aan de orde geweest. De conclusies komen sterk overeen met de gesignaleerde knelpunten in de "Knelpuntenmonitor woningbouw 2003". Het gaat vooral om knelpunten tijdens de planvormingsfase, die leiden tot planuitval. De belangrijkste zijn:

- Complexiteit en tijdsduur van besluitvormingsprocessen;
- Langdurige wettelijke procedures voor bestemmingsplannen;
- Bezwaarprocedures van burgers en belangenorganisaties;
- Onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen.

Het ontwikkelen van woningbouwlocaties vraagt veel tijd. Gemiddeld verloopt er ruim vier jaar proceduretijd (in het kader van bestemmingsplannen) om potentiële capaciteit om te zetten in juridisch beschikbare plancapaciteit (RIGO, 2003). Dit is onherroepelijke plancapaciteit in bestemmingsplannen. Voor een deel van deze juridisch beschikbare plancapaciteit geldt overigens dat nog niet direct kan worden gebouwd. Oorzaken die hieraan ten grondslag liggen, zijn knelpunten die nog bestaan en bezwaren die nog kunnen worden ingediend bij de procedure voor bouwvergunningen.

Bij de proceduretijd komt nog de tijd die nodig is om gronden te verwerven. Als gevolg van de genoemde knelpunten kan de tijdsduur voor het ontwikkelen van locaties verder oplopen. In de afgelopen tien jaar was dit in vrijwel alle Vinex-stadsgewesten zichtbaar. De woningbouw op de meeste grote Vinex-locaties stagneerde in de aanvangsjaren. Pas na 2000 kwamen de locaties op stoom.

Een complex en langdurig ontwikkelingsproces met een hoog risico van planuitval vraagt om een flexibele programmering. Hierbij moet het mogelijk zijn locaties versneld te ontwikkelen, als de eerst aangewezen bouwlocaties door omstandigheden stagneren of als de marktomstandigheden veranderen. Dit kan alleen als er meer plancapaciteit beschikbaar is dan er nodig is voor het ontwikkelen van het



woningbouwprogramma. Het kunnen beschikken over een 'ijzeren voorraad' aan reservelocaties maakt het mogelijk flexibel in te spelen op het stagneren van locaties of op gewijzigde marktomstandigheden. In de stadsgewesten, waar de woningbouw is achtergebleven, heeft een gebrek aan reservecapaciteit een rol gespeeld. Door het sterke accent op enkele grote uitleglocaties was het programma onvoldoende flexibel om in te spelen op de vertragingen die onlosmakelijk waren verbonden aan de ontwikkeling van deze complexe locaties. Er waren onvoldoende alternatieve locaties om voldoende compensatie te vinden voor de wegvallende capaciteit voor woningbouw op de grote Vinex-locaties.

Uit de interviews met de regionale contactpersonen komt naar voren dat de problemen in de planvormingsfase op vrijwel alle Vinex-locaties zijn opgelost. Op 1 januari 2003 was voor de korte en middellange termijn voldoende capaciteit in bestemmingsplannen en in streekplannen aanwezig om de gewenste verhoging van de bouwproductie te honoreren (RIGO, 2003). Het belangrijkste probleem waarmee de woningbouw nu te kampen heeft, zijn de gewijzigde marktomstandigheden en daarmee samenhangend de veranderende vraag naar woningen. De door de consumenten gevraagde verschuiving van duur naar middelduur en van koop naar (dure) huur verloopt moeizaam.

### **1.5 Integraliteit van de Vinex-opgave**

Het onderzoek voor de voortgangsrapportage 2004 bevestigt het beeld dat provincies en kaderwetgebieden bij het realiseren van de woningbouw op de geplande locaties weinig hinder ondervinden van de voortgang in de voor de woningbouw relevante beleidsvelden.

- De bodemsanering ligt op schema. Voor zover er vertragingen zijn, zijn die het gevolg van het stagneren van de woningbouw. Vertragingen bij bodemsanering zijn slechts incidenteel de oorzaak van woningbouw geweest.
- De noodzakelijke verplaatsing van glastuinbouw is bijna afgerond. De nog resterende opgave vormt geen belemmering voor de voortgang van de woningbouw.

Ook vanuit de andere beleidsvelden worden weinig knelpunten gemeld. De aanleg van nieuwe infrastructuur, de realisatie van nieuwe werklocaties en het tot stand komen van groene verbindingen lopen weliswaar achter op schema, maar dit heeft niet geleid tot vertraging van de woningbouw. Wel blijven de inwoners van de desbetreffende Vinex-locaties enige tijd verstoken van goed openbaar vervoer en van recreatiegebieden. Het achterblijven van de ontwikkelingen van de werklocaties staat los van de ontwikkeling van de woningbouw. Door de economische teruggang zijn de opname op de kantorenmarkt en de uitgifte van bedrijventerreinen sterk gedaald. Op dit moment is vrijwel nergens sprake van acute schaarste.

Toch ervaren de provincies en de kaderwetgebieden de Vinex-afspraken niet als een integrale planning. Doordat de bijdrage aan de Vinex plaats vindt op basis van afwegingen in de sectorale beleidskaders, ondervinden zij problemen bij tussentijdse aanpassingen van de woningbouwprogrammering. De andere beleidsvelden kunnen door de sectorale prioritering onvoldoende meebewegen met de veranderingen in het woningbouwprogramma.

### **1.6 Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra**

Alle gemeenten zijn druk bezig met beleid of uitvoering. Elk op haar eigen manier. Slechts drie centra kunnen medio 2005 gereed zijn: daar verloopt een en ander over het algemeen voorspoedig. Voor de overige centra hebben gemeenten uitstel verkregen of onlangs aangevraagd. Veelal voor een beperkte periode van een á twee jaar. Vanwege de specifieke situatie heeft Zeist uitstel gekregen tot medio 2009.



Opvallend is de voortschrijdende normalisatie op nagenoeg alle vlakken. Het betreft bijvoorbeeld het overleg met bewoners, de verhouding met corporaties, de planologische, milieu- en brand- en bouwregelgeving, en ook de tendens tot het kunnen normaliseren van handhaving en toezicht.



## 2 Inleiding

### 2.1 Achtergrond

In het kader van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) heeft het Rijk met elf provincies en zeven kaderwetgebieden, toen nog BON-regio's geheten, convenanten afgesloten over de uitvoering van de verstedelijkingsafspraken in de periode 1995-2005. De afspraken richten zich op woningbouw, verkeer- en vervoer, bodemsanering, werklocaties, glastuinbouw en groene verbindingen.

Jaarlijks stelt het ministerie van VROM een voortgangsrapportage op, waarin alle thema's uit de convenanten aan de orde komen. Bijzondere aandacht krijgt de samenhang tussen de thema's. Achtergrond hiervan is dat het stagneren van ontwikkelingen in een beleidsveld invloed kan hebben op de voortgang van de woningbouw. Zo zal het niet tijdig verplaatsen van glastuinbouw of het te laat saneren van vervuilde grond de woningbouw kunnen vertragen.

Doel van de voortgangsrapportage is het verkrijgen van voortschrijdend inzicht in de uitvoering van de verstedelijkingsafspraken. Meting van de voortgang vindt plaats aan de hand van de afspraken in de convenanten. De woningbouwafspraken dateren uit het midden van de jaren negentig en zijn gebaseerd op andere ramingen van de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar woningen dan thans actueel zijn. Hierdoor kan het voorkomen dat een regio de in de Vinex afgesproken aantallen realiseert, terwijl in relatie tot de actuele vraag sprake is van een stagnerende productie.

In opdracht van het Directoraat Generaal Ruimte van het Ministerie van VROM heeft Stogo onderzoek + advies in samenwerking met de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht het onderzoek voor de voortgangsrapportage 2004 uitgevoerd. De begeleiding van het onderzoek was in handen van een begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van de ministeries van VROM (DG Ruimte, DG Wonen, DG Milieu) V&W, EZ, LNV, Financiën en BZK. De samenstelling van de begeleidingscommissie is gegeven in bijlage 1.

Het voorliggende rapport is het resultaat van het onderzoek. De rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen in 2003 met een doorkijk naar 2004. De voortgang is zoveel mogelijk afgezet tegen de ontwikkelingen in de gehele Vinex-periode. Omdat de rapportage verschijnt op het moment dat de convenantsperiode ten einde loopt, is ook een indicatie gegeven van de mate waarin de provincies en de kaderwetgebieden de gemaakte afspraken ook daadwerkelijk zullen realiseren.

Niet alle convenanten zijn identiek. Het Rijk heeft met de provincies alleen afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma, over verkeer en vervoer en over bodemsanering. Met de kaderwetgebieden heeft het Rijk ook afspraken gemaakt over de overige thema's. Bij verplaatsing van glastuinbouw zijn die afspraken overigens slechts gemaakt met vier kaderwetgebieden. Voor de aanleg van groene verbindingen zijn er eveneens afspraken gemaakt met vier kaderwetgebieden. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de beleidsthema's, waarover afspraken zijn gemaakt.



Tabel 2.1 Overzicht van de beleidsthema's, waarover in de Vinex-convenanten afspraken zijn **gemaakt met provincies en kaderwetgebieden**

	Woningbouw	Verkeer/vervoer	Bodem-sanering	Werklocaties	Glas-tuinbouw	Groene verbindingen
<b>Kaderwetgebieden</b>						
ROA	+	+	+	+	-	+
SRR	+	+	+	+	+	+
Haaglanden	+	+	+	+	+	+
BRU	+	+	+	+	+	+
KAN	+	+	+	+	+	-
SRE	+	+	+	+	-	-
Twente	+	+	+	+	-	-
<b>Provincies</b>						
Groningen	+	+	+	-	-	-
Friesland	+	+	+	-	-	-
Drenthe	+	+	+	-	-	-
Overijssel	+	+	+	-	-	-
Gelderland	+	+	+	-	-	-
Flevoland	-	-	-	-	-	-
Utrecht	+	+	+	-	-	-
N-Holland	+	+	+	-	-	-
Z-Holland	+	+	+	-	-	-
Zeeland	+	+	+	-	-	-
N-Brabant	+	+	+	-	-	-
Limburg	+	+	+	-	-	-

Bron: VINEX-convenanten

## 2.2 Onderzoeksmethode

Centraal in het onderzoek staan interviews met de regionale contactpersonen van provincies en kaderwetgebieden over de voortgang van de afspraken en over de knelpunten die zij ondervinden bij de uitvoering van het beleid. De interviews vonden plaats op basis van de uitkomsten van de voortgangsrapportage 2003, aangevuld met actuele cijfers over de ontwikkeling van de woningbouw van het Centraal Bureau voor de Statistiek, met gegevens over verkeers- en vervoersprojecten uit het MIT 2005 en met gegevens die beschikbaar zijn via de websites van de provincies en kaderwetgebieden.<sup>2</sup> Een overzicht van de geïnterviewde regionale contactpersonen is gegeven in bijlage 2.

Een punt van discussie tijdens de interviews waren de cijfers over de woningbouw. Bijlage 3 geeft de definities van de verschillende manieren om de woningproductie te meten. In de voortgangsrapportages ging VROM tot nu toe uit van netto woningproductie, zonder hierbij de zogenaamde toevoegingen anderszins mee te nemen.

In het kader van de afrekening van de Vinex-convenanten heeft het ministerie van VROM onlangs toegezegd deze toevoegingen anderszins mee te nemen. In deze rapportage zijn de toevoegingen anderszins daarom nu ook meegerekend bij het bepalen van de productiecijfers. Deze correctie is uitgevoerd voor de totale Vinex-periode. Dit betekent dat de gegevens in de Voortgangsrapportage 2004 niet volledig vergelijkbaar zijn met die uit vorige rapportages. In bijlage 4 zijn tabellen met de 'oude cijfers' opgenomen, die vergelijkbaar zijn met de cijfers uit de eerdere rapportages.

<sup>2</sup> Omdat de financiering van regionale verkeers- en vervoersprojecten is gewijzigd, bevat het MIT 2005 nog slechts een beperkt aantal regionale verkeers- en vervoersprojecten (hoofdstuk 4).



Van belang ten slotte is dat de provincies en de kaderwetgebieden op basis van de Vinex-convenanten verschillend worden afgerekend; de provincies op basis van de gerealiseerde netto woningproductie; en de kaderwetgebieden op basis van de gerealiseerde bruto woningproductie. In deze rapportage wordt evenals in de vorige voortgangsrapportages vooral ingegaan op de ontwikkeling van de netto woningproductie. De gepresenteerde cijfers hebben tenzij anders vermeld, betrekking op de netto woningproductie.

### **2.3 Leeswijzer**

Dit rapport bevat de uitkomsten van het onderzoek. Hoofdstuk 3 bevat de belangrijkste conclusies, waarbij de integraliteit (samenhang tussen de thema's) bijzondere aandacht krijgt. De inleiding en hoofdstuk 3 functioneren als samenvatting van het onderzoek. In de hoofdstukken 3 t/m 8 komen de bevindingen per thema uitgebreid aan de orde. Hoofdstuk 9 bevat een korte beschrijving van de voortgang per stadsgewest. In een afzonderlijk rapport zijn uitgebreide regiorapportages opgenomen. In hoofdstuk 10 ten slotte komt de voortgang van de afronding deconcentratie van de regionale woonwagencentra aan bod.





## 3 Woningbouw

### 3.1 Inleiding

In de Vinex-convenanten heeft het Rijk met de kaderwetgebieden en met de provincies woningbouwafspraken gemaakt voor de periode 1995 tot en met 2004. De afspraken zijn gebaseerd op de ramingen van de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar woningen uit het midden van de jaren negentig van de vorige eeuw. Deze ramingen gingen uit van een gewenste netto woningproductie van circa 650.000 woningen in tien jaar tijd. Vanuit de doelstelling van compacte verstedelijking moest 70% van de netto woningproductie tot stand komen in de 26 Vinex-stadsgewesten.

In 2005 zal de eindverantwoording van de Vinex plaatsvinden. Eind 2004, begin 2005 zijn de 'Woningbouwafspraken 2005-2010' getekend. Daarbij is afgesproken dat bij een eventuele vertraging van de Vinex-productie geen terugvordering van subsidiegelden zal plaatsvinden, als de afgesproken aantallen alsnog worden gerealiseerd. Vertraagde Vinex-woningen die worden gerealiseerd in de periode 2005-2010 maken deel uit van de nieuwe Woningbouwafspraken. Voor die woningen stelt het Rijk geen nieuw geld uit het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) beschikbaar.

In dit hoofdstuk komt de voortgang van de woningproductie sinds 1995 aan de orde. Specifieke aandacht hierbij krijgen de ontwikkelingen in het jaar 2003. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen zeven kaderwetgebieden, negentien overige Vinex-stadsgewesten en de overige gebieden (buiten de stadsgewesten). De gegevens over de woningproductie 1995 t/m 2003 zijn afkomstig van het CBS.

Uitgangspunt in de convenanten was dat circa tweederde van de afgesproken netto woningproductie tot stand zou komen voor 2000 en eenderde daarna. Dit betekende respectievelijk 425.000 en 225.000 woningen. Voor de periode 2000-2005 was overigens bepaald dat een bijstelling kon plaatsvinden op basis van het kabinetsstandpunt over het nieuwe Trendrapport Volkshuisvesting. Een formele bijstelling van de Vinex-afspraken heeft niet plaatsgevonden.

Deze rapportage richt zich primair op de voortgang van de Vinex-afspraken. De conclusies hebben daarom alleen betrekking op de mate waarin deze afspraken zijn gehaald.

### 3.2 De gebruikte woningbouwcijfers

#### *Netto of bruto woningproductie*

Deze voortgangsrapportage geeft evenals de vorige rapportages inzicht in de gerealiseerde *netto woningproductie*. De netto woningproductie wordt bepaald door het aantal nieuw aan de voorraad toegevoegde woningen (*bruto woningproductie*), te verminderen met het aantal onttrekkingen aan de voorraad (zoals door sloop en samenvoegen van woningen). In het kader van de eindverantwoording rekent het Rijk op een verschillende manier af met de kaderwetgebieden en provincies. Met de



budgethouders zijn hierover de volgende afspraken gemaakt. Provincies worden afgerekend op basis van de gerealiseerde netto woningproductie en de kaderwetgebieden op basis van de gerealiseerde bruto woningproductie.

#### *Toevoegingen anderszins*

In de vorige voortgangsrapportages werden bij het bepalen van de productiecijfers alleen de toevoegingen door nieuwbouw meegeteld en niet de zogenaamde 'toevoegingen anderszins'. Deze laatste categorie is het gevolg van bijvoorbeeld woningsplitsing of het verbouwen van kantoorpanden en pakhuizen tot woningen. De reden hiervoor was dat 'toevoegingen anderszins' een onzekere categorie vormen. Beleidsmatig vindt hierop geen sturing plaats. De categorie 'toevoegingen anderszins' (landelijk circa 5.000 per jaar) voorziet echter wel degelijk in de vraag naar woningen en in het terugdringen van het woningtekort. Omdat bij de eindverantwoording van de Vinex en bij de Woningbouwafspraken 2005-2010 'toevoegingen anderszins' ook worden meegeteld, is ervoor gekozen in deze rapportage uit te gaan van de realisatiecijfers inclusief 'toevoegingen anderszins'. In de periode 1995 t/m 2003 betrof het aantal 'toevoegingen anderszins' landelijk gezien 42.000 woningen (tabel 3.1).

**Tabel 3.1      Netto woningproductie en toevoegingen anderszins (1995 t/m 2003)**

	Netto realisatie excl. toevoegingen anderszins	Toevoegingen anderszins	Netto realisatie incl. toevoegingen anderszins
Kaderwetgebieden	218.000	22.000	240.000
Vinex-stadsgewesten	137.000	10.000	147.000
Overige gebieden	231.000	10.000	241.000
Totaal	586.000	42.000	628.000

Bron: CBS

### **3.3      De voortgang tot en met 2003**

In de periode 1995 t/m 2003 bedroeg de nieuwbouwproductie landelijk 714.000 woningen (tabel 3.2). Dit is gemiddeld bijna 80.000 nieuwe woningen per jaar. Inclusief de toevoegingen anderszins bedroeg de bruto woningproductie 756.000 woningen. Aangezien in dezelfde periode 128.000 woningen zijn onttrokken, bedroeg de netto woningproductie 628.000 woningen. Landelijk was op 1 januari 2004 na negen van de tien jaar al 97% van de in de Vinex-convenanten afgesproken netto uitbreiding gerealiseerd.

In 2003 bevond de woningproductie zich op het laagste niveau van de afgelopen vijftig jaar. De gerealiseerde nieuwbouw bedroeg 'slechts' 60.000 woningen. Dit is 7.000 minder dan een jaar eerder. Nog altijd is op de woningmarkt sprake van een onevenwichtige situatie. Vraag en aanbod van nieuwbouw sluiten slecht op elkaar aan. Er is echter een grote vraag naar betaalbare (starters)woningen en woningen voor senioren. Vooral middeldure en dure koopwoningen vinden minder aftrek. De huizenprijzen stijgen weliswaar nauwelijks meer; maar van daling is nog geen sprake. In plaats daarvan staan huizen langer te koop; een kwart van de woningen uit het bestand van NVM staat langer dan negen maanden te koop.

**Tabel 3.2 Bruto en netto woningproductie 1995 t/m 2003**

	Aantal woningen 1995 t/m 2003		Aantal woningen 2003	
Nieuwbouwproductie		714.000		60.000
Toevoegingen anderszins		42.000		5.000
<b>Bruto woningproductie</b>	<b>756.000</b>		<b>65.000</b>	
Sloop		97.000		13.000
Overige Onttrekkingen		31.000		5.000
<b>Totaal onttrekkingen (-)</b>	<b>128.000</b>		<b>18.000</b>	
<b>Netto woningproductie</b>	<b>628.000</b>		<b>47.000</b>	

Bron: CBS

#### *Onttrekkingen*

In de periode 1995 t/m 2003 zijn in totaal 127.000 woningen onttrokken aan de voorraad. Het aantal onttrekkingen was in de kaderwetgebieden het grootst. Van het totaal aantal onttrekkingen vond 47% plaats in de kaderwetgebieden. In 2003 zijn landelijk 17.800 woningen onttrokken. Daarmee zet de stijgende tendens die al een aantal jaren zichtbaar is, zich door. Na een gemiddeld aantal onttrekkingen van 13.000 woningen in de periode 1995 t/m 1999 steeg het aantal vanaf 2000 geleidelijk naar het huidige niveau. In 2004 zal het aantal onttrekkingen vermoedelijk op hetzelfde niveau liggen als in 2003.

**Tabel 3.3 Onttrekkingen woningvoorraad 1995 tot en met 2003**

1995 t/m 1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
65.100	13.500	15.600	16.400	17.800	128.400

Bron: CBS

#### *Netto uitbreiding*

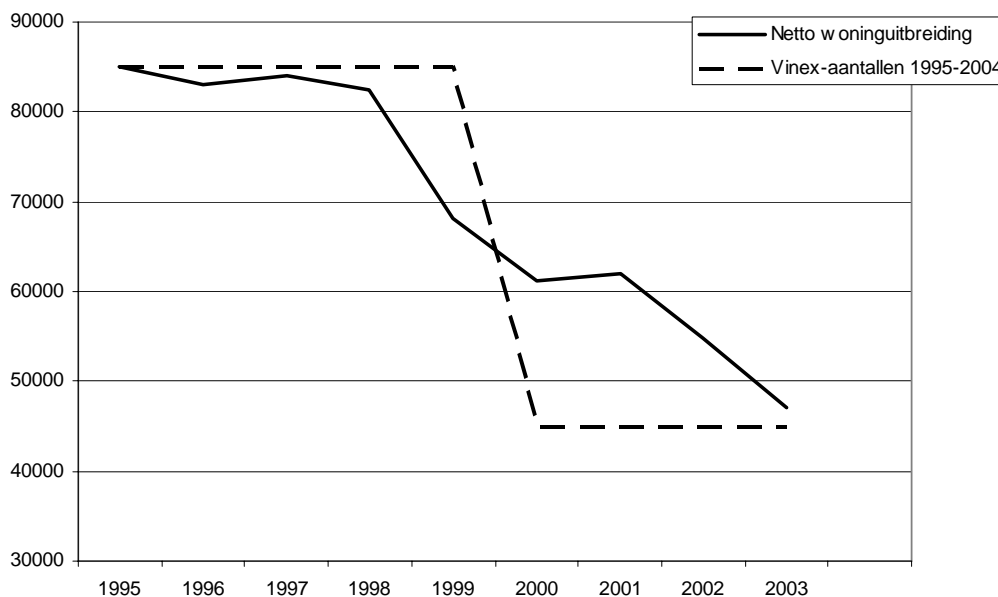
Door de lagere nieuwbouwproductie is de netto woningproductie in 2003 verder teruggeslagen. In 2002 bedroeg de netto woningproductie 55.000 woningen en in 2003 nog slechts 47.000 woningen. De dalende trend die al enkele jaren zichtbaar is, heeft zich daarmee doorgezet. Tegenover de gemiddelde netto woningproductie van 80.000 woningen in de tweede helft van de jaren negentig daalde de netto woningproductie van 61.000 in 2000 en 2001 via 55.000 in 2002 naar het huidige lage niveau (figuur 3.1). De belangrijkste oorzaak voor de terugval zijn evenals in 2002 de gewijzigde marktomstandigheden, waardoor er minder vraag is naar middeldure en dure koopwoningen.

Aan het einde van de jaren negentig was er een kleine achterstand ten opzichte van de Vinex-aantallen. Tussen 1995 en 2000 zijn netto 402.000 woningen toegevoegd aan de woningvoorraad. Dit waren er 23.000 minder dan in de Vinex-convenanten was opgenomen. Vanaf 2000 is de achterstand omgebogen in een kleine voorsprong, ondanks de dalende woningproductie. Dit komt door het relatief lage niveau van het VINEX-opgave voor de periode 2000 t/m 2004. Uitgangspunt in de convenanten voor de periode 2000 t/m 2004 was een netto woningproductie van 45.000 woningen per jaar. Inclusief de achterstand op 1-1-2000 was een netto uitbreiding van gemiddeld 'slechts' 50.000 woningen per jaar nodig om de Vinex-aantallen eind 2004 alsnog te halen. Met uitzondering van 2003 is dit aantal ruimschoots gehaald. De lagere woningproductie na 2000 is wel een probleem tegen de achtergrond van de hogere woningbehoefte volgens de laatste Primos-raming. Bij ongewijzigd beleid zou het woningtekort oplopen tot 2,3% in 2010. Met als doelstelling (tegen de achtergrond van de laatste Primos-raming en het WBO 2003) in 2010 een woningtekort van 1,5 à 2% te realiseren zijn er maatregelen genomen om de woningproductie te verhogen. Hierbij hoort landelijk een bruto woningproductie van 405.000 tot 445.000 woningen in de periode 2005-2010. Deze doelstelling en de bijbehorende maatregelen zijn in brieven aan de Tweede Kamer uiteengezet.



Een van de maatregelen om de hogere woningproductie te bereiken is het maken van woningbouwafspraken voor periode 2005 – 2010 met de twintig stedelijke regio's in Nederland. Voor die stedelijke regio's komt dit neer op een bruto woningproductie van 358.000 woningen (gemiddeld 71.700 per jaar) in vijf jaar. In januari 2005 waren vijftien afspraken getekend en naar verwachting volgen de overige spoedig.

**Figuur 3.1** Jaarlijkse netto woningproductie in Nederland, 1995 t/m 2003



Bron: CBS.

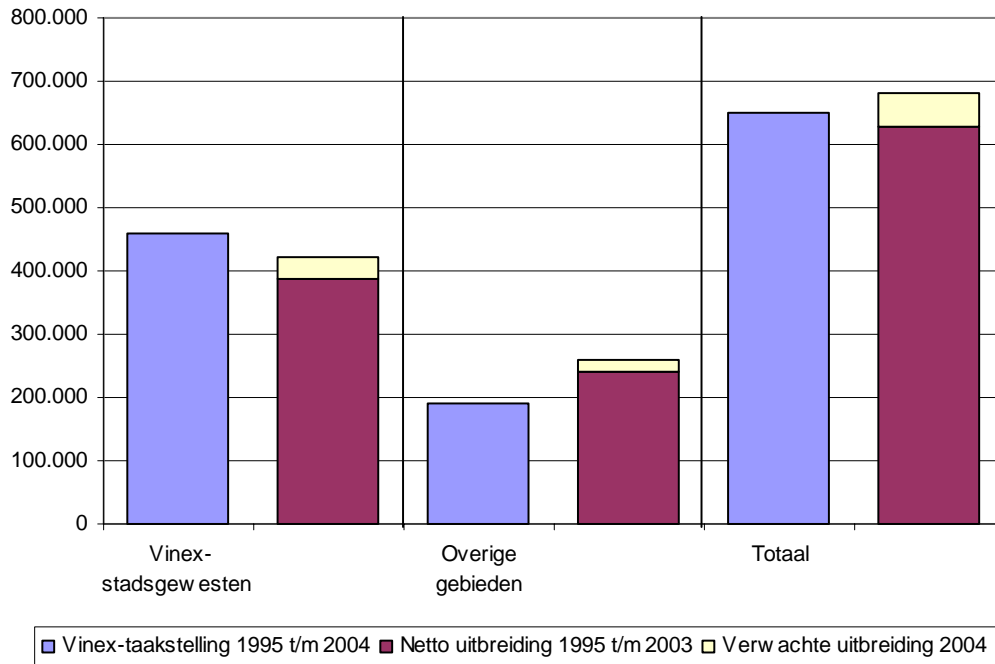
#### *De te verwachten woningproductie in 2004*

De bouwprognoses 2004-2009 van het ministerie van VROM gaan uit van een herstel van de nieuwbouwproductie tot 69.000 woningen in 2004. Uitgaande van 17.000 onttrekkingen en 5.000 toevoegingen anderszins zou de netto woningproductie daardoor moeten stijgen naar circa 57.000 woningen.

Op basis van de nieuwbouwproductie tot en met november 2004 is de verwachting dat de netto woningproductie minder snel zal stijgen. Waarschijnlijk zal de netto woningproductie circa 52.000 bedragen. Daarmee zal de netto woningproductie in de periode 1995 t/m 2004 circa 680.000 woningen bedragen. Landelijk gezien wordt de in de Vinex-convenanten beoogde netto woningproductie hiermee gehaald (figuur 3.2).



**Figuur 3.2** Netto woningproductie in Vinex-stadsgewesten en in overige gebieden 1995 t/m 2004



Bron: CBS

### 3.4 Stedelijke versus niet-stedelijke gebieden

Een belangrijk onderdeel van het beleid uit de Vinex is bundeling van verstedelijking. Uitgangspunt in de Vinex-convenanten was daarom dat 70% van de netto woningproductie tot stand zou komen in de Vinex-stadsgewesten en 30% daarbuiten. In werkelijkheid bedroegen de aandelen 62% en 38%. De gebieden buiten de Vinex-stadsgewesten (de overige gebieden) hebben een hogere netto woningproductie gerealiseerd dan was geprogrammeerd (tabel 3.4).

**Tabel 3.4** Netto woningproductie afgerond in duizendtallen (1995-2003)

	Vinex 1995 t/m 2004	1995 t/m 1999 (%)	2000	2001	2002	2003	1995 t/m 2003 (%)	nog te realiseren in 2004
Kaderwet gebieden	295.000	144.000 49%	23.000	29.000	24.000	20.000	240.000 81%	55.000
Overige stads-gewesten	165.000	97.000 59%	15.000	13.000	11.000	11.000	147.000 90%	18.000
Overige gebieden	190.000	161.000 85%	23.000	21.000	20.000	16.000	241.000 127%	-51.000
<b>Totaal</b>	<b>650.000</b>	<b>402.000 62%</b>	<b>61.000</b>	<b>63.000</b>	<b>55.000</b>	<b>47.000</b>	<b>628.000 97%</b>	<b>22.000</b>

Bron: CBS



In de periode 1995 t/m 2003 realiseerden de overige gebieden een netto woningproductie van 241.000 woningen. Bij de te verwachten woningproductie in 2004 zal dit oplopen naar 258.000 woningen. Dit is 68.000 meer dan de geprogrammeerde 190.000 woningen. De relatief hoge bouwproductie in de overige gebieden is een belangrijke verklaring voor het halen van de kwantitatieve woningbouwopgave volgens de Vinex. Waarschijnlijk hangt de relatief hoge productie in de overige gebieden samen met in 1995 nog bestaande restcapaciteit in bestemmingsplannen. Na 2000 nam het aandeel van de overige gebieden af tot 35%.

De Vinex-stadsgewesten blijven achter bij de Vinex-aantallen. Op 1 januari 2004 was een netto woningproductie gerealiseerd van 387.000 woningen. Dit is 84% van de aantallen uit de convenanten. Om het beoogde aantal van 460.000 woningen te realiseren, is in 2004 een netto woningproductie nodig van 73.000 woningen. Dit is ruim tweemaal zoveel als de netto woningproductie in 2003 (31.000 woningen). Bij de te verwachten woningproductie in 2004 (paragraaf 3.3) zouden de 26 Vinex-stadsgewesten uiteindelijk wat betreft netto woningproductie circa 40.000 woningen achterblijven bij de aantallen uit de Vinex-convenanten.

Vooral de kaderwetgebieden liggen achter. Na negen van de tien jaar is hier wat betreft netto woningproductie 81% van de Vinex-aantallen gerealiseerd. De overige stadsgewesten blijven beperkt achter. Zij hadden op 1 januari 2004 een netto uitbreiding gerealiseerd van 147.000 woningen. Gemeten naar bruto woningproductie liggen de kaderwetgebieden overigens voor op schema. Sinds 1995 hebben zij 299.000 nieuwe woningen (nieuwbouw + toevoegingen anderszins) gerealiseerd. Hiervan kwamen er 277.000 tot stand door nieuwbouw en 22.000 door toevoegingen anderszins. De bruto productie ligt boven de in de Vinex-convenanten afgesproken aantal van 295.000.

#### *Kaderwetgebieden*

De situatie in de afzonderlijke regio's verschilt onderling sterk (tabel 3.5). Van de zeven kaderwetgebieden ligt de netto woningproductie in slechts één kaderwetgebied (Haaglanden) op het niveau van de Vinex-convenanten. Drie kaderwetgebieden (ROA, regio Twente en SRE) hebben tussen de 80% en 90% gerealiseerd. De productie in de regio Rotterdam en in de regio Arnhem/Nijmegen ligt onder de 80%. Als het gaat om bruto woningproductie scoort met name de regio Rotterdam aanzienlijk hoger. Het grote aantal gesloopte woningen (30% van de nieuwbouwproductie) beïnvloedt de netto woningproductie negatief. In Amsterdam is dat minder sterk zichtbaar. Omdat er relatief weinig is gesloopt, is hier het verschil tussen bruto- en netto woningproductie relatief klein.

#### *Overige stadsgewesten*

Bij de overige stadsgewesten is de situatie gunstiger. Zes van de negentien stadsgewesten hebben de in de Vinex-convenanten afgesproken netto woningproductie al gerealiseerd. Dit zijn de stadsgewesten Groningen, Emmen, Amersfoort, Haarlem, Hilversum en Maastricht. In vier stadsgewesten (Leeuwarden, Stedendriehoek, Leiden en Vlisburg) ligt de gerealiseerde netto uitbreiding op schema. Waarschijnlijk realiseren zij de Vinex-aantallen in de loop van 2004. In de overige stadsgewesten blijft de netto uitbreiding achter bij de programmering in de Vinex-convenanten. Drie stadsgewesten (Zwolle, Alkmaar en Venlo) zullen het afgesproken aantal in de loop van 2005 bereiken, als zij de productie uit 2003 op peil houden. Zes stadsgewesten zullen de afgesproken aantallen later bereiken. Dit zijn Drechtsteden, Breda, Tilburg, Den Bosch, Heerlen en Sittard/Geleen. In de Drechtsteden en de drie Brabantse stadsgewesten hangt dit samen met het stagneren van grotere Vinex-locaties. In de Limburgse stadsgewesten is het sterke accent op bouwen in bestaand stedelijk gebied de oorzaak van het achterblijven.



**Tabel 3.5 Netto woningproductie in de kaderwetgebieden en overige stadsgewesten (1995-2004)**

	Aantallen Vinex 1995-2004	Realisatie 1995 t/m 2003	%	Realisatie 2003	Nog te realiseren 2004
<b>Kaderwetgebieden</b>					
Regionaal Orgaan Amsterdam	100.100	82.100	82	7.839	18.000
Stadsregio Rotterdam	53.000	37.000	70	1.249	16.000
Haaglanden	42.500	39.700	93	5.890	2.800
Bestuur Regio Utrecht	31.600	26.100	83	1.914	5.500
Knooppunt Arnhem-Nijmegen	24.100	17.800	74	913	6.300
Regio Twente	15.500	13.200	85	108	2.300
Regio Eindhoven (SRE)	28.400	23.800	84	1.799	4.600
<b>Stadsgewesten*</b>					
Groningen	5.000	5.200	104	246	0
Leeuwarden	5.400	5.200	96	382	200
Emmen	3.000	3.900	130	424	0
Zwolle	8.100	7.100	88	424	1.000
Stedendriehoek	14.000	13.300	95	1.306	700
Amersfoort**	13.200	13.800	105	1.325	0
Alkmaar	13.400	11.700	87	1.613	1.700
Haarlem	6.800	9.400	138	1.027	0
Hilversum	4.500	5.100	113	196	0
Leiden**	12.600	12.100	96	656	500
Drechtsteden	13.700	8.800	64	296	4.900
Vlisburg	2.900	2.600	90	167	300
Breda	16.400	12.200	74	621	4.200
Tilburg	14.700	12.300	84	202	2.400
Den Bosch	12.000	9.200	77	1.021	2.800
Heerlen	7.200	5.500	76	-154	1.700
Sittard/Geleen	3.800	3.100	82	227	700
Venlo**	3.700	3.000	81	352	700
Maastricht**	4.800	5.000	104	247	0

\* 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.

Bron: CBS.

#### *Bestaand stedelijk gebied versus uitleggebieden*

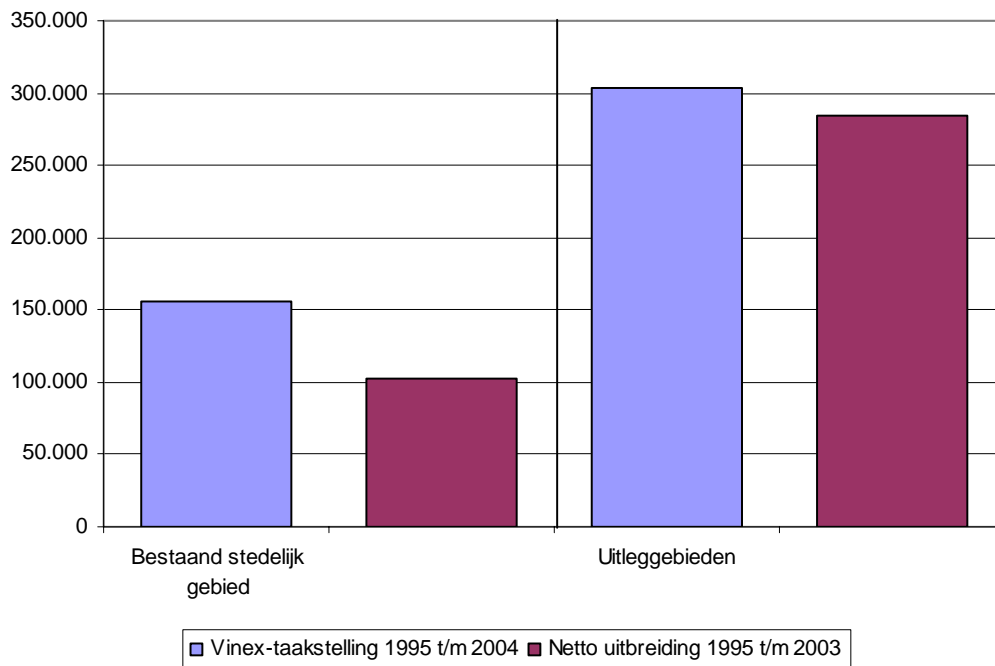
In de convenanten is onderscheid gemaakt tussen woningbouw in bestaand stedelijk gebied en woningbouw buiten bestaand stedelijk gebied. Als grens voor het bestaand stedelijk gebied geldt de CBS-grens 1971 (BSG71). Het benutten van mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied door inbreiden en herstructureren van verouderde gebieden is een belangrijke doelstelling van het ruimtelijk beleid. Ten tijde van het afsluiten van de convenanten was de veronderstelling dat eenderde van de netto woningproductie terecht zou komen in bestaand stedelijk gebied. In werkelijkheid is 27% van de netto woningproductie in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd (figuur 3.3).

Bij de interpretatie van de cijfers moet wel rekening worden gehouden met het grote aantal onttrokken woningen in het bestaande stedelijke gebied. Tegenover het toevoegen van 178.000 nieuwe woningen aan de voorraad verdwenen 75.000 woningen (42% van de nieuwe voorraad) door sloop en door overige onttrekkingen. In de uitleggebieden verdwenen slechts 13.000 woningen (4% van de nieuwe voorraad)



door sloop en onttrekkingen op een nieuwbouwproductie van de 297.000 nieuwe woningen. Als we uitsluitend kijken naar de bruto woningproductie dan haalt het bestaand stedelijk gebied het toegeedeelde marktaandeel wel. Tussen 1995 en 2003 kwam hier 37% van de nieuwe woningen (nieuwbouw + toevoegingen anderszins) in de Vinex-stadsgewesten terecht.

**Figuur 3.3**      **Netto woningproductie in de Vinex-stadsgewesten (1995-2003)**



Bron: CBS

#### *Oorzaken achterblijvende woningproductie Vinex-stadsgewesten*

De oorzaken voor de achterblijvende woningproductie in de Vinex-stadsgewesten zijn in de vorige voortgangsrapportages uitgebreid aan de orde geweest. De conclusies komen sterk overeen met de gesignaleerde knelpunten in de "Knelpuntenmonitor woningbouw 2003". Deze monitor is gebaseerd op interviews met gemeenten, provincies en marktpartijen. Uit deze interviews komen vooral knelpunten tijdens de planvormingsfase naar voren. Deze knelpunten zijn aanleiding voor planuitval. De belangrijkste zijn (de Vries e.a., 2003):

- Complexiteit en tijdsduur van besluitvormingsprocessen;
- Langdurige wettelijke procedures voor bestemmingsplannen;
- Bezwaarprocedures van burgers en belangenorganisaties;
- Onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen.

Het ontwikkelen van woningbouwlocaties vraagt veel tijd. Gemiddeld verloopt er ruim vier jaar proceduretijd (in het kader van bestemmingsplannen) om potentiële capaciteit om te zetten in juridisch beschikbare plancapaciteit (RIGO, 2003). Dit is onherroepelijke plancapaciteit in bestemmingsplannen. Voor een deel van deze juridisch beschikbare plancapaciteit geldt dat nog niet direct kan worden gebouwd. Oorzaken die hieraan ten grondslag liggen, zijn knelpunten die nog kunnen bestaan en bezwaren die nog kunnen worden ingediend bij de procedure voor bouwvergunningen. Hierbij komt nog de tijd die nodig is om gronden te verwerven. Als gevolg van de genoemde knelpunten kan de tijdsduur voor het ontwikkelen van locaties verder oplopen. In de afgelopen tien jaar was dit in vrijwel alle stadsgewesten zichtbaar. De



woningbouw op vrijwel alle grote Vinex-locaties stagneerde in de aanvangsjaren. Pas na 2000 kwamen de locaties op stoom.

Een lang ontwikkelingsproces met een hoog risico van planuitval vraagt om een flexibele programmering, waarbij het mogelijk is locaties versneld te ontwikkelen, als de eerst aangewezen bouwlocaties door omstandigheden stagneren of als de marktomstandigheden veranderen. Dit kan alleen als er meer plancapaciteit beschikbaar is dan er nodig is voor het realiseren van de woningbouwopgave. Het kunnen beschikken over een 'ijzeren voorraad' aan reservelocaties maakt het mogelijk flexibel in te spelen op het stagneren van locaties of op gewijzigde marktomstandigheden.

De eerdere voortgangsrapportages en de interviews met de regionale contactpersonen wekken de indruk dat het niet in voldoende mate aanwezig zijn van reservecapaciteit een rol speelt bij het stagneren van de woningproductie in de Vinex-stadsgewesten. Door het sterke accent op enkele grote uitleglocaties was het programma waarschijnlijk onvoldoende flexibel om in te spelen op de vertragingen die onlosmakelijk waren verbonden aan de ontwikkeling van deze locaties. Er was onvoldoende capaciteit op alternatieve locaties beschikbaar om de wegvallende capaciteit op de Vinex-locaties te compenseren. Helaas zijn geen gegevens beschikbaar over de ontwikkelingen in de planvoorraad voor woningbouw om deze veronderstelling te toetsen.

Buiten de stadsgewesten was die capaciteit wel beschikbaar. Uit de interviews met de regionale contactpersonen komt naar voren dat in 1995 nog relatief veel capaciteit in bestemmingsplannen beschikbaar was op relatief gemakkelijk te ontwikkelen uitleglocaties. Hierdoor kon in de eerste jaren van de Vinex-periode relatief veel worden gebouwd buiten de stadsgewesten. Als gevolg van het restrictieve woningbouwbeleid voor landelijke gebieden is deze capaciteit in de loop van de Vinex-periode geleidelijk afgenomen. Hierdoor nam ook het aandeel in de woningproductie af.

Op dit moment zijn de knelpunten op vrijwel alle Vinex-locaties opgelost. Slechts enkele locaties zijn definitief afgefallen of zijn nog onderwerp van discussie. Op de meeste in de convenanten aangewezen locaties is de woningbouw gestart. Het moment van afronding verschilt sterk tussen locaties en is onder meer afhankelijk van de vraag naar woningen en van de nog beschikbare capaciteit op de locaties. Van een gebrek aan plancapaciteit voor woningbouw is op dit moment geen sprake. Uit een inventarisatie van RIGO (2003) blijkt dat er per 1 januari 2003 in bestemmingsplannen ruimte voor de bouw van ruim 900.000 woningen is vastgelegd. Hierbij gaat het overigens om plannen in verschillende stadia van hardheid. Van de bestemmingsplancapaciteit is de capaciteit voor ruim 200.000 woningen onherroepelijk. Het grootste gedeelte van deze onherroepelijke capaciteit (driekwart) heeft betrekking op uitleglocaties. Het aandeel van het binnenstedelijk gebied is kleiner dan is beoogd in het ruimtelijk beleid. Daar staat tegenover dat in de pijplijn relatief veel plannen in binnenstedelijk gebied zitten. Dit is mede het gevolg van de verschuiving van uitleglocaties naar binnenstedelijke locaties die in veel regio's zal plaatsvinden. De belangrijkste knelpunten waarmee de woningbouw nu te kampen heeft, zijn de gewijzigde marktomstandigheden en daarmee samenhangend de veranderende vraag naar woningen. De door de consumenten gevraagde verschuiving van duur naar middelduur en van koop naar (dure) huur verloopt moeizaam.

### **3.5 Integrale aanpak**

Het onderzoek voor de voortgangsrapportage 2004 bevestigt het beeld uit eerdere rapportages dat provincies en kaderwetgebieden bij het realiseren van de woningbouw op de geplande woningbouwlocaties weinig knelpunten ondervinden van de voortgang in de overige voor de woningbouw relevante beleidsvelden.



- De bodemsanering ligt op schema. Voor zover er vertragingen zijn, zijn deze het gevolg van het stagneren van de woningbouw. Het niet of te laat saneren van vervuilde grond heeft slechts incidenteel tot vertraging van woningbouw geleid.
- De noodzakelijke verplaatsing van glastuinbouw is bijna afgerond. De nog resterende opgave vormt geen belemmering voor de voortgang van de woningbouw.

Ook vanuit de andere beleidsvelden worden weinig knelpunten gemeld. De aanleg van nieuwe infrastructuur, de realisatie van nieuwe werklocaties en het tot stand komen van groene verbindingen lopen weliswaar achter op schema, maar dit heeft niet geleid tot het vertragen van de woningbouw. Wel blijven de inwoners van de desbetreffende Vinex-locaties enige tijd verstoken van goed openbaar vervoer en van recreatiegebieden. Het achterblijven van de ontwikkelingen van de werklocaties staat los van de woningbouw. Door de economische teruggang zijn de opname op de kantorenmarkt en de uitgifte van bedrijventerreinen sterk gedaald. Op dit moment is nergens sprake van acute schaarste.

Toch ervaren de provincies en de kaderwetgebieden de Vinex-afspraken niet als integrale planning. Doordat de bijdrage van de andere beleidsvelden aan de Vinex plaatsvindt op basis van afwegingen in de eigen beleidskaders, ondervinden zij problemen bij tussentijdse aanpassingen van dat beleid. De andere beleidsvelden kunnen onvoldoende meebewegen met de veranderingen in het woningbouwprogramma. Een goed voorbeeld hiervan is de inzet van middelen in het kader van de bodemsanering. Uit de interviews met de regionale contactpersonen blijkt dat de provincies en kaderwetgebieden moeite hadden met het financieren van de noodzakelijke bodemsanering op het moment dat andere locaties dan de afgesproken locaties in beeld kwamen voor woningbouw. Dit is volgens hen vooral het gevolg van de strikte voorwaarden die gelden voor de inzet van rijksmiddelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

Een tweede knelpunt in het kader van de integrale aanpak vormen de hoge ambities van het Vinex-beleid in relatie tot de in de overige beleidsvelden beschikbare middelen. Dit geldt vooral voor de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer en van groene verbindingen. Door een gebrek aan financiële middelen kan een aantal projecten niet of pas veel later dan gepland worden gerealiseerd.

### 3.6 Conclusie

In de periode 1995 t/m 2003 bedroeg de netto woningproductie in Nederland circa 628.000 woningen. Met een te verwachten netto uitbreiding van circa 50.000 woningen in 2004 wordt de in de Vinex-convenanten beoogde uitbreiding van 650.000 woningen gehaald, ondanks de sterk gedaalde woningproductie na 2000. De in de Vinex beoogde concentratie van de woningbouw in de Vinex-stadsgewesten is niet volledig gerealiseerd. De netto woningproductie zal circa 40.000 woningen lager liggen dan gepland, terwijl de productie in de gebieden buiten de Vinex-stadsgewesten 68.000 woningen hoger uitkomt dan in de convenanten is opgenomen.

Het jaar 2003 liet opnieuw een daling van de woningproductie zien. De nieuwbouw zakte van 67.000 in 2002 naar 60.000 in 2003. Als gevolg hiervan liep de netto woningproductie terug van 55.000 naar 47.000 woningen. Van een echt herstel zal in 2004 nog geen sprake zijn. Waarschijnlijk zal de netto woningproductie circa 50.000 woningen bedragen.

Binnen de stedelijke regio's blijft de netto woningproductie in bestaand stedelijk gebied achter bij de in de convenanten genoemde aantallen. Naast het stagneren van enkele grotere locaties speelt het grote aantal onttrokken woningen hierbij een rol. Gemeten naar bruto woningproductie haalt het bestaand stedelijk gebied het beoogde aandeel wel.

Ook de grote Vinex-locaties blijven achter bij de afgesproken aantallen. Een deel van de planuitval op de Vinex-locaties kon worden opgevangen op kleinere uitleglocaties.



Knelpunten in de planvormingsfase waren verantwoordelijk voor vertragingen. Op dit moment zijn de problemen op vrijwel alle in de convenanten aangewezen locaties opgelost. De locaties komen op stoom, maar hebben te kampen met gewijzigde marktomstandigheden en daarmee samenhangend met veranderingen in de kwalitatieve vraag naar woningen. De gewenste kwalitatieve aanpassing aan de vraag (meer nadruk op betaalbare koop en middeldure huur) komt maar moeizaam tot stand.

Het grote risico op planuitval vraagt om een flexibele planning met voldoende reservecapaciteit om locaties versneld te kunnen ontwikkelen als de ontwikkelingen op de eerst aangewezen locaties stagneren of als de marktomstandigheden veranderen. De indruk bestaat dat het programma uit de convenanten door het sterke accent op grote bouwlocaties onvoldoende flexibel was. Hierdoor konden de andere beleidsvelden onvoldoende meebewegen met de veranderingen in het woningbouwprogramma.





## 4 Verkeer en vervoer

### 4.1 Inleiding

In de Vinex-convenanten zijn afspraken gemaakt over de ontsluiting van de grote bouwlocaties per openbaar vervoer. Achtergrond hiervan was het streven de groei van het autogebruik terug te dringen. Vanwege de rentabiliteit van de exploitatie is het niet mogelijk om al bij de aanvang van de bouw op Vinex-locaties (hoogwaardig) openbaar vervoer aan te bieden in de vorm van treinstations, nieuwe verbindingen voor lightrail of vrije busbanen. Daarom is de planning erop gericht deze vormen van openbaar vervoer in gebruik te nemen als tweederde van de woningbouw op een locatie is gerealiseerd. Tot die tijd moet regulier busvervoer zorgen voor de ontsluiting.

In de convenanten is een duidelijk verschil aanwezig tussen de afspraken met de kaderwetgebieden en de afspraken met de provincies. In de convenanten met vijf van de zeven kaderwetgebieden zijn de te realiseren projecten op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen. Bij het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en bij de Regio Twente is dit niet het geval. In de convenanten met de kaderwetgebieden is een onderscheid gemaakt tussen projecten die een directe relatie hebben met de bouwlocaties (de V-projecten) en projecten die een bredere betekenis hebben, maar ook van belang zijn voor de ontwikkeling van specifieke bouwlocaties. In de convenanten met de provincies zijn geen projecten opgenomen. Deze convenanten benadrukken slechts de wederzijdse koppeling tussen projecten die zijn opgenomen in Regionale Verkeer- en Vervoerplannen (RVVP) en de bouwopgave in het kader van de Vinex.

Dit hoofdstuk beschrijft de voortgang van de relevante verkeer- en vervoerprojecten. De nadruk ligt hierbij op het openbaar vervoer. Voor zover bij specifieke bouwlocaties sprake is van knelpunten in de ontsluiting voor andere vormen van vervoer komen deze eveneens aan de orde. De belangrijkste bron voor deze paragraaf is de informatie van de regionale contactpersonen. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) dat in de vorige rapportages een centrale rol speelde, heeft nog slechts beperkte betekenis door de gewijzigde financieringsmethode voor de Gebundelde Doeluitkering (GDU). Hierdoor valt een groot aantal van de projecten voor regionale en lokale infrastructuur die relevant zijn voor de ontsluiting van de Vinex-locaties niet meer onder verantwoordelijkheid van het Rijk.

### 4.2 Financiering

Door de verhoging van de GDU-grens per 1 januari 2004 krijgen kaderwetgebieden en provincies meer vrijheid bij de prioritering van infrastructuurprojecten. Voor de meeste projecten voor verkeer en vervoer in het kader van de Vinex krijgen zij het geld rechtstreeks als doeluitkering. Deze verandering past in de filosofie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit, die meer beleidsvrijheid geven aan de lagere overheden door een verdere decentralisatie van overheidstaken.



Sinds 2004 kan alleen voor projecten waarvan de investeringskosten hoger zijn dan respectievelijk € 225 miljoen in de drie grootste kaderwetgebieden (Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden) en € 112,5 miljoen in de overige stedelijke gebieden een aparte projectsubsidie worden aangevraagd. De gelden voor projecten met lagere investeringskosten heeft het Rijk via de GDU+ gedecentraliseerd naar de lagere overheden. Tot 1 januari 2004 lag de grens van gedecentraliseerde projecten in de GDU op € 11,34 miljoen.

Veel in het kader van de Vinex relevante projecten zijn hierdoor gedecentraliseerd en niet meer opgenomen in het MIT 2005. Alleen grootschalige projecten als de Noord-Zuidlijn, Randstadrail, de Rijn-Gouwelijn en de HOV-verbinding Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk zijn nog opgenomen in het MIT 2005. De verantwoordelijkheid voor de voorbereiding, realisatie en exploitatie van deze projecten ligt overigens bij de regionale overheid.

Door de overdracht van middelen liggen beslissen en betalen in één hand en kan de regio zijn eigen prioriteiten stellen. Omdat de GDU+ niet bedoeld is als volledige dekking van de kosten van projecten kan de regionale overheid, naast GDU+ middelen, hiervoor ook andere middelen inzetten.

In 2005 wordt de GDU+ opgenomen in de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer (BDU). Hierin zijn naast de bijdrage voor de aanleg van infrastructuurprojecten ook de exploitatiebijdrage voor het OV en de middelen voor duurzaam veilig en vervoermanagement opgenomen. De BDU-ontvangers zijn vrij in de besteding van de BDU-middelen.

De regionale contactpersonen reageren overwegend negatief op de overgang naar het nieuwe systeem. Het belangrijkste bezwaar dat zij naar voren brengen is dat onvoldoende geld beschikbaar is voor het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. De budgetten in de GDU+ zijn te krap voor de financiering van projecten. Omdat de provincies en de kaderwetgebieden ook de tekorten van in de GDU+ ondergebrachte projecten moeten bekostigen, is er nauwelijks financiële ruimte voor nieuw beleid. In de interdepartementale begeleidingscommissie is de opmerking gemaakt dat veel van de regionale wensen wellicht te ambitieus zijn, waardoor een bijstelling van de wensen raadzaam is. Bovendien is erop gewezen dat de regio's compensatie krijgen voor de verplichtingen van doorlopende, aan de regio over te dragen projecten, indien de regio's daardoor te weinig vrije beleidsruimte zouden overhouden.

### 4.3 Voortgang

Slechts een beperkt aantal projecten voor openbaar vervoer is binnen de convenantsperiode afgerond (tabel 4.1). Het gaat uitsluitend om projecten in de kaderwetgebieden. De meeste projecten zijn later op gang gekomen dan in eerste instantie gepland. Dit viel samen met vertragingen van de woningbouw op veel Vinex-locaties. In de overige stadsgewesten zijn geen openbaar vervoerprojecten gerealiseerd. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is alleen gerealiseerd in de drie grootste stadsgewesten en recent, zij het nog op bescheiden schaal, in de regio Eindhoven. In de regio Utrecht en in het KAN-gebied was realisatie van HOV opgenomen in het MIT 2004 respectievelijk in de planfase en in de realisatiefase. De Regio Twente acht de realisatie van Agglorail onhaalbaar door ontbrekende financiën. Hier vindt het HOV plaats via een systeem van busbanen (doorstroommassen) in de drie Twentse steden. Ook deze projecten waren opgenomen in het MIT 2004 als te realiseren project.

Door het vertragen van de woningbouw is formeel nog geen sprake van het achterblijven van de voorzieningen voor openbaar vervoer. Doordat op de meeste Vinex-locaties minder dan tweederde van geplande woningbouw is gerealiseerd, is aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer niet aan de orde. Op veel locaties zal echter veel tijd verstrijken tussen het opleveren van de eerste woningen en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Op basis van het MIT 2004 is de verwachting gerechtvaardigd dat de meeste Vinex-locaties binnen de kaderwetgebieden uiteindelijk redelijk tot goed ontsloten zullen zijn door



middel van openbaar vervoer. Vrijwel alle in de convenanten opgenomen projecten worden, zij met vertraging, uiteindelijk gerealiseerd.

Projecten in de kaderwetgebieden waarover nog onduidelijkheid over de termijn van realisatie bestaat, zijn:

- HOV Zoetermeer-Rotterdam als railverbinding; er is afgesproken dat deze als hoogwaardige busverbinding wordt gerealiseerd; de mogelijkheid van een railverbinding voor de toekomst wordt opengehouden;
- Station Schiedam-Spaland; de opening van dit station is afhankelijk van de viersporigheid tussen Schiedam en Delft;
- Tramverbinding (lijn 9) naar Wateringse Veld; de financiering hiervan is ondergebracht in de BDU;
- OV-verbinding Maarssen-Leidsche Rijn-Nieuwegein (Westtangent); de financiering hiervan is ondergebracht in de BDU.

In tegenstelling tot de kaderwetgebieden is openbaar vervoer in de overige stadsgewesten de verantwoordelijk van provincies en gemeenten. Buiten de kaderwetgebieden komen slechts vijf HOV-verbindingen in aanmerking voor een rijksbijdrage via de GDU+ of het MIT:

- Groningen CS - Zernike;
- Amersfoort CS - Vathorst;
- HOV-verbinding Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk;
- Rijn-Gouwelijn-Oost;
- Rijkswegboulevard Sittard - Geleen (uitvoering).

Daarnaast is het op een aantal Vinex-locaties mogelijk openbaar vervoer aan te bieden door het openen van een NS-station (tabel 4.1).

Door een gebrek aan financiën zijn nog weinig regionale plannen gerealiseerd. In de Vinex-stadsgewesten vindt ontsluiting van de nieuwe bouwlocaties daardoor (nog) plaats via reguliere buslijnen. Veel Vinex-locaties zijn ook in de toekomst matig of slecht ontsloten voor openbaar vervoer. Enkele regio's willen in de toekomst lightrail ontwikkelen. Of dit tot de financiële mogelijkheden behoort, is echter nog onzeker. Overigens dient wel opgemerkt te worden dat de uitleglocaties in de provincies over het algemeen kleiner zijn dan die in de kaderwetgebieden en het draagvlak voor openbaar vervoer daardoor geringer is. Of de nieuwe methode van financiering invloed heeft op de prioritering van projecten is (nog) niet vast te stellen. Doordat op regionaal niveau onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor het realiseren van de gewenste verbindingen voor openbaar vervoer, moet rekening worden gehouden met uitstel en mogelijk ook afstel van projecten.

Wat betreft de ontsluiting over de weg is de infrastructuur gerealiseerd zoals in de convenanten is afgesproken. Soms doen zich toch problemen voor door de sterke groei van het autoverkeer. Hierdoor hebben enkele locaties zoals de Waalsprong in Nijmegen en IJburg in Amsterdam problemen bij de bereikbaarheid.



**Tabel 4.1 Stand van Zaken projecten openbaar vervoer**

	<b>Afgerond</b>	<b>MIT 2004 Realisatie</b>	<b>MIT 2004 Planstudie</b>
ROA	Zuidtangent Tramlijn de Akker OV-koker Buitenveldertbaan Busbaan Ipendam 't Schouw Almere Oostvaarders	NoordZuidlijn Gebiedsgerichte aanpak Schiphol en Zuid Oost Tram IJburg 1 <sup>o</sup> fase Busbanen Almere Station Almere Poort Busbanen Almere Poort	Tram IJburg 2 <sup>o</sup> fase
SRR	Beneluxmetrolijn Tramplus Carnisselandelijk Metrostation Kop van Zuid Tramplus Kop van Zuid Tramplus IJsselmondelijk Tramplus CS-Lombardijen	Metro Nesselandelijk Randstadrail	
Haaglanden	Tramlijn 15 Ypenburg/Nootdorp Tramlijn 17 Wateringse Veld	Randstadrail	Tramlijn 19 Leidschenveen en Ypenburg Agglonet Station Ypenburg
BRU	Station Utrecht Terweijde	HOV Utrecht CS - Uithof HOV Leidsche Rijn	
KAN	Station Lent Station Schuytgraaf (2005)	Nijmegen Spoorzone	Regiorail KAN OV Nijmegen - Waalsprong
SRE	HOV Westcorridor		Station Helmond Brandevoort
Twente	Station Eschmarke	Doorstroomas Enschede Doorstroomas Hengelo Doorstroomas Almelo	
Groningen			Groningen CS - Zernike Busstation Groningen
Friesland			
Drenthe		Station Emmen Bargeres/Zuid	
Overijssel			
Gelderland			Diverse stations
Flevoland			
Utrecht		CSG II	Amersfoort CS - Vathorst
Noord-Holland		OV Heerhugowaard Alkmaar fase 1	OV Heerhugowaard Alkmaar fase 2
Zuid-Holland			RijnGouwelijn Oost
Zeeland			
Noord-Brabant			
Limburg		Rijkswegboulevard Sittard - Geleen	

Bron: Voortgangsrapportage 2003; MIT 2004



## 5 Bodemsanering

### 5.1 Inleiding

De voortgang van bodemsanering kan invloed hebben op de woningproductie op Vinex-locaties. Vooral in bestaand stedelijk gebied op locaties, waar in het verleden industriële activiteiten plaatsvonden, is dit het geval. Vaak is woningbouw pas mogelijk als de grond is gesaneerd. Het omgekeerde kan echter ook voorkomen. Zo kan bijvoorbeeld uitstel van een saneringsproject noodzakelijk zijn, als door juridische procedures een bouwstop voor een locatie is afgekondigd. Ook komt het voor dat de start van een saneringsproject pas plaatsvindt, als zeker is dat de woningbouw doorgaat.

Financiering van bodemsanering vindt plaats langs een aantal lijnen:

- Middelen afkomstig uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In 1994 heeft ieder kaderwetgebied en iedere provincie een vast budget toegewezen gekregen voor saneringsprojecten in de periode tot 2002. In 2001 is deze periode verlengd tot het einde van de convenantsperiode. FES-middelen zijn bestemd voor ernstige gevallen van bodemsanering, die niet zijn te financieren via de grondexploitatie van woningbouwlocaties.
- Kostenverhaal op veroorzakers of verantwoordelijken van bodemvervuiling via het juridische instrumentarium uit de Wet Bodemsanering.
- Financiering uit de markt. Projectontwikkelaars nemen in dit geval de saneringskosten mee in de totale exploitatiekosten en verrekenen dit via de prijs van de op te leveren woningen en eventueel van het bedrijfsmatig te ontwikkelen vastgoed.
- Saneringen in eigen beheer (SEB) door gemeenten met als belangrijkste voedingsbron de gemeentebegroting.
- Rijksmiddelen via de Wet Bodembescherming.

Alleen de convenanten met de kaderwetgebieden bevatten overzichten van te saneren locaties. Het betreft hier echter momentopnamen. In de convenantsperiode zijn regelmatig nieuwe projecten toegevoegd aan deze overzichten. In dit hoofdstuk komt de voortgang van de bodemsanering aan bod evenals de gesignaleerde knelpunten. De belangrijkste bron is de toegeleverde informatie door de regionale contactpersonen.

### 5.2 Voortgang tot en met 2003

De voortgang in 2004 bevestigt het beeld dat de vorige rapportage schetste. De saneringslocaties op in het kader van de Vinex te ontwikkelen uitleglocaties zijn vrijwel volledig in beeld gebracht. Alleen incidenteel, zoals bij Waalsprong in Nijmegen, kunnen er nog nieuwe locaties bijkomen. Voor binnenstedelijke locaties, waar zich het merendeel van de vervuilde grond bevindt, is de situatie anders. Ontwikkeling vindt hier vaak plaats op niet geplande locaties, die bijvoorbeeld door bedrijfsbeëindiging op



de markt komen. De provincies en kaderwetgebieden ondervonden problemen met het saneren van een aantal van deze locaties, doordat de vervuiling niet ernstig genoeg was om voor een bijdrage uit het FES in aanmerking te komen. Hierbij gaat het overigens deels om locaties die pas na 2005 tot ontwikkeling komen. Deze locaties vallen formeel niet meer onder de Vinex.

De besteding van de FES-gelden laat een sterk wisselend beeld zien. De provincies Groningen en Drenthe hebben de aan hen toegewezen middelen volledig besteed. In een aantal provincies en kaderwetgebieden is nog een groot gedeelte van de middelen niet besteed. De oorzaak hiervan is dat veel bodemsaneringsprojecten voor de grotere bouwlocaties in uitvoering zijn maar nog niet zijn afgerond. Dit hangt samen met de vertraging van de woningbouw op deze locaties, die overigens vrijwel nergens het gevolg was van de te late oplevering van schone grond. De mate waarin de FES-middelen zijn besteed, zegt overigens niets over de omvang van de gerealiseerde woningbouw. Een lage besteding van de toegewezen FES-gelden gaat in een aantal stedelijke gebieden samen met een woningproductie die ligt op of boven het niveau van de afspraken van het convenant. De verklaring hiervoor is dat de woningbouw gedeeltelijk heeft plaatsgevonden op andere locaties dan de geplande woningbouwlocaties waarvoor de FES-gelden beschikbaar waren.

#### *Geen vertraging voor woningbouw*

Er zijn geen aanwijzingen dat ontwikkeling van de nog bestaande restcapaciteit op Vinex-locaties vertraging zal oplopen, doordat de sanering van de bodem niet tijdig gereed is. Voor zover er sprake is van ernstige bodemvervuiling, die de woningbouw zou kunnen belemmeren, is de sanering in uitvoering of gepland. Voor de financiële problemen die speelden bij een aantal grootschalige projecten is een oplossing gevonden. Alleen bij de Waalsprong is niet uitgesloten dat zich nog problemen voordoen bij de uitvoering van de sanering. Hier moet rekening worden gehouden met aanwezigheid van munitie uit de Tweede Wereldoorlog en met waardevolle archeologische vindplaatsen die tot vertraging van de sanering kunnen leiden.

#### *Financiering*

De wijze van financiering van de saneringsprojecten ervaren de provincies en kaderwetgebieden als een knelpunt. Veel saneringsprojecten konden niet uit het FES worden betaald. De voorwaarden om voor FES in aanmerking te komen, zijn volgens de provincies en de kaderwetgebieden te strikt. De financiën moesten via andere subsidiestromen beschikbaar komen of moesten worden betaald uit de ontwikkelingsopbrengsten van locaties. De provincies en kaderwetgebieden pleiten voor een meer integrale aanpak van saneringsprojecten. Het afstemmen van de verschillende subsidiestromen in het kader van de Woningbouwafspraken is een eerste stap in die richting.

Een tweede knelpunt doet zich volgens de provincies en de kaderwetgebieden voor op locaties waar nog geen overeenstemming is met de grondeigenaren. Doordat lang onduidelijk blijft op wie de saneringskosten moeten worden verhaald, leidt bodemsanering in dit soort gevallen tot vertragingen.



## 6 Werklocaties

### 6.1 Inleiding

In de Vinex-convenanten heeft het Rijk alleen met de kaderwetgebieden afspraken gemaakt over de ontwikkeling van werklocaties. Het gaat om indicatieve afspraken over de ontwikkeling van nieuwe kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Achtergrond is de gedachte dat er in nieuwe woongebieden voldoende werkgelegenheid aanwezig moet zijn. Omdat prognoses over de vraag naar ruimte voor het werken per definitie met onzekerheden zijn omgeven, was het niet mogelijk harde afspraken te maken over werklocaties. De vraag naar ruimte is sterk afhankelijk van de economische conjunctuur. In perioden van hoogconjunctuur is er aanzienlijk meer vraag naar ruimte dan in periode van laagconjunctuur. In de Vinex-periode was dat ook goed zichtbaar. De opname van ruimte op de kantorenmarkt en de uitgifte van bedrijventerreinen zijn na 2000 sterk teruggevallen.

De afspraken in de convenanten waren gebaseerd op ambities van de kaderwetgebieden gericht op versterking van de economische structuur en op groei van de werkgelegenheid. De woningbouwtaakstelling speelde hierbij slechts indirect een rol via de groei van de regionale beroepsbevolking die het gevolg is van de bouw van woningen. Van een samenhangende planning en fasering van woningbouwlocaties en werklocaties is geen sprake geweest.

Ten tijde van het opstellen van de convenanten was het ABC-locatiebeleid richtinggevend voor het Rijk. Daarom zijn in de convenanten aan de te ontwikkelen werklocaties de labels A, B en C gehangen. Na het verschijnen van de Nota Ruimte zijn deze labels niet actueel meer. Binnen de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid hebben de lagere overheden de vrijheid gekregen dit beleid invulling te geven. Deze rapportage hanteert de drie labels daarom niet meer, maar maakt uitsluitend nog onderscheid in kantorenlocaties en bedrijventerreinen.

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkeling van kantorenlocaties en bedrijventerreinen sinds 1995 in de zeven kaderwetgebieden. Evenals bij de woningbouw fungeren de afspraken in de Vinex-convenanten hierbij als referentiekader. De opbouw van het hoofdstuk is als volgt. In paragraaf 6.2 komt een korte beschrijving van de huidige situatie op de markt voor kantoren en bedrijventerreinen aan de orde. Paragraaf 6.3 gaat in op de voortgang bij de realisatie van de Vinex-afspraken. Paragraaf 6.4 gaat in op de vraag in hoeverre sprake is van een regionaal afgestemd locatiebeleid voor het werken en besteedt aandacht aan de wijze, waarop provincies en kaderwetgebieden het gedecentraliseerde ABC-locatiebeleid uitwerken.

### 6.2 De markt voor kantoren en bedrijventerreinen

#### *Kantoren*

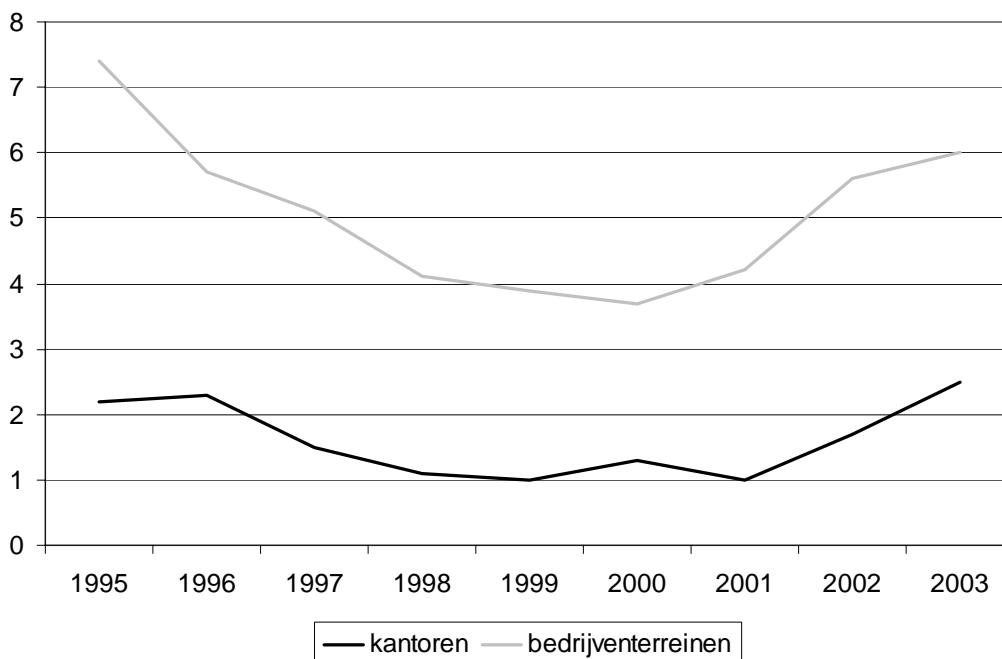
Als gevolg van de terugvallende economie is de vraag naar ruimte op de kantorenmarkt de laatste jaren sterk afgenomen. Hierdoor is een onevenwichtige marktsituatie ontstaan. Al vanaf 1999 loopt het aanbod



aan kantoorruimte op, terwijl de opname van kantoorruimte afneemt. In 2004 is het aanbod aan kantoorruimte bijna vier maal zo hoog als de opname in 2003. Dit is aanzienlijk meer dan rond de eeuwwisseling het geval was (figuur 6.1) (NVB, 2004).

De vooruitzichten voor de kantorenmarkt zijn vooralsnog niet positief. De bouwproductie houdt echter nog altijd aan als gevolg van investeringsbeslissingen in het verleden. In de eerste helft van 2004 is 1,3 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorruimte gerealiseerd. Daarnaast is nog 2 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. in aanbouw en zit er nog 11 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. aan harde plannen in de pijplijn (NEPROM en PropertyNL, 2004). Op dit moment is er door het hoge aanbod weinig animo om nieuwe projecten in aanbouw te nemen. In de afgelopen jaren is het aantal afgegeven bouwvergunningen dramatisch gedaald (NVB, 2004)

**Figuur 6.1** Verhouding tussen vraag en aanbod op de markt voor kantoren en *bedrijventerreinen* 1995-2003<sup>a</sup>



<sup>a</sup> verhouding vraag-aanbod: gemiddelde aanbod per jaar gedeeld door opname (kantoren)/ uitgifte bedrijventerreinen in het voorafgaande jaar. Bij een verhouding 1 is het gemiddelde aanbod even groot, als de opname/ uitgifte. Bij een waarde boven 1 is het gemiddelde aanbod groter dan de opname/ uitgifte. Bij een waarde onder 1 is het gemiddelde aanbod kleiner.

Bron: NVB en IBIS

Bij de nieuwbouw van kantoren vallen enkele trends op. In de eerste plaats komt nog altijd verreweg het grootste gedeelte (70%) van de nieuwbouw terecht op monofunctionele kantorenlocaties. Deze locaties functioneren los van hun stedelijke omgeving. Voorzieningen spelen er een ondergeschikte rol. Slechts 20% van de nieuwbouw heeft betrekking op projecten waarbij kantoren worden gecombineerd met wonen of winkelen. De overige 10% heeft betrekking op de combinatie kantoren en bedrijven. In de tweede plaats is de productie sterk gericht op grote kantoren, terwijl er juist veel vraag is naar kleine en middelgrote kantoren. In de derde plaats richt de markt zich in toenemende mate op kwaliteit (NEPROM en PropertyNL, 2004).

De daadwerkelijke leegstand in kantoren is gestegen van 7,2% eind 2002 naar 10,3% eind 2003. De leegstand is het hoogst in Capelle aan de IJssel (21,9%), Almere (19,3%), Diemen (17,5%) en Nieuwegein (16,7%), niet toevallig allemaal satellietsteden dicht bij een grote stad. Daar worden de panden het eerste



verlaten voor een nieuw pand in de centrale stad, waar veel aanbod is. Toch is ook de leegstand in Amsterdam (12,7%), Utrecht (9,4%), Rotterdam (8,0%) en Den Haag (7,3%) zorgelijk (NVB, 2004).

De verwachtingen over de opname in de komende jaren zijn gematigd. Ook als de economie zal aantrekken, zal de vraag naar kantoorruimte op een structureel lager niveau liggen dan in de tweede helft van de jaren negentig het geval was. De belangrijkste oorzaak hiervan is de dalende groei van de beroepsbevolking. De kantorenmarkt, die in de tweede helft van de jaren negentig nog een uitbreidingsmarkt was, zal veranderen in een vervangingsmarkt (NVB, 2004; NEPROM en PropertyNL, 2004).

Anders dan in de eerste helft van de jaren negentig zal de crisis op de kantorenmarkt niet worden opgelost door een explosieve groei in de vraag naar kantoorruimte. Het herstel van de kantorenmarkt zal vooral komen uit een herschikking van het aanbod (NVB, 2004). Gebruikers zijn steeds kritischer geworden. Zij stellen hoge eisen aan de kwaliteit van de kantoorruimte. De relatief kortlopende huurcontracten en het ruime aanbod zorgen ervoor dat gebruikers kunnen doorstromen naar kwalitatief betere kantoorpanden. Problemen gaan zich voordoen in de minder goede segmenten en in de minder aantrekkelijke regio's. Dit betekent dat nieuwbouw in toenemende mate gepaard zal gaan met structurele leegstand. Nu al lijkt 1 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. nauwelijks nog verhuurbaar. Herontwikkeling van verouderde kantoorgebouwen is een beleidsopgave die in het komende jaren snel aan betekenis zal winnen. Vooral in de oudere stadsrandlocaties zal een omvangrijke herstructureringsopgave ontstaan.

#### *Bedrijventerreinen*

Volgens het bedrijventerreineninformatiesysteem IBIS van het ministerie van VROM is in de periode 1995 t/m 2002 10.300 hectare netto bedrijventerrein uitgegeven. De vraag naar bedrijventerreinen is in de afgelopen jaren evenals de opname van de kantorenmarkt snel teruggelopen. In de tweede helft van de jaren negentig gaven de gemeenten in Nederland gemiddeld 1.400 hectare per jaar uit. Na 2000 viel het niveau van uitgifte terug tot onder de 1.000 hectare per jaar.

Uit IBIS is eveneens af te leiden dat in de periode 1995 t/m 2002 8.500 hectare netto bouwrijp is gemaakt.<sup>3</sup> Dit betekent dat er voor iedere hectare die gemeenten uitgaven zij 0,85 hectare bouwrijp maakten. Hierdoor teerden zij in op hun bouwrijpe voorraad. Tussen 1995 en 2003 nam de hoeveelheid bouwrijpe grond op bedrijventerreinen af van 7.150 hectare tot 5.500 hectare. Afgezet tegen de gerealiseerde uitgifte in 2002 was er voor zes jaar bouwrijpe grond beschikbaar. In 2000 was dit nog 3,5 jaar. Dit is een duidelijk signaal van de verruiming van de markt (figuur 6.1).

Het aandeel van de stadsgewesten in de voorraad bouwrijp terrein groeide in de tweede helft van de jaren negentig geleidelijk van 49% tot 53%. Na 2000 nam het aandeel weer af tot 47%.

Voor de komende jaren wijzen de prognoses van het CPB nog op een hoog niveau van uitgifte. De Nota Ruimte gaat ervan uit dat er tot 2020 nog vraag is naar 23.000 hectare bruto bedrijventerrein. Het huidige aanbod aan bouwrijpe grond is voldoende om vier jaar in de geraamde vraag naar bedrijventerreinen te voorzien. Daarnaast is er nog 5.500 hectare opgenomen in harde plannen (geregeld in bestemmingsplannen). Afgezien van de ruimte die nodig is om regionale en kwalitatieve knelpunten op te lossen, is er op dit moment geen acute behoefte aan de aanleg van nieuwe terreinen. Om te voorzien op langere termijn is nog 9.000 hectare aan zachte plannen beschikbaar.

Op de markt voor bedrijventerreinen is al veel langer dan op de kantorenmarkt sprake van een vervangingsvraag. De omvangrijke uitgiften in de tweede helft van de jaren negentig hebben geleid tot een snelle groei van de herstructureringsopgave. In 2002 was circa 21.000 hectare bedrijventerreinen zodanig verouderd dat (ingrijpende) maatregelen nodig zijn om deze terreinen weer geschikt te maken voor opname uit de markt. In het midden van de jaren negentig was dit nog 'slechts' 11.000 hectare. De verwachting is dat de herstructureringsopgave de komende jaren verder zal groeien.

<sup>3</sup> De hoeveelheid bouwrijp gemaakt terrein is benaderd door de gerealiseerde uitgifte te sommeren met de toe- c.q. afname van de voorraad bouwrijpe grond



### 6.3 Voortgang

De economische terugval is in alle kaderwetgebieden zichtbaar. Na 2000 zijn de opname op de kantorenmarkt en de uitgifte van bedrijventerreinen, in overeenstemming met het landelijke beeld, verder teruggefallen. De verruiming van de markt is overal zichtbaar. De leegstand is toegenomen. Ontwikkelaars zijn als gevolg hiervan terughoudend bij ontwikkelingen van nieuwbouw. Het stadsgewest Haaglanden heeft de programmering neerwaarts bijgesteld en een aantal andere kaderwetgebieden overweegt dit te doen.

Tabel 6.1 geeft inzicht in de mate waarin kaderwetgebieden de Vinex-afspraken hebben gerealiseerd. Het beeld is zeer divers. In het Amsterdamse en in het Utrechtse, de twee regio's met de sterkste kantorenmarkt, lag de nieuwbouw van kantoren boven de indicatieve afspraken in de convenanten. In de overige vijf kaderwetgebieden bleef de nieuwbouwproductie van kantoren achter. Als het gaat om het ontwikkelen van bedrijventerreinen blijven alle kaderwetgebieden achter bij de Vinex-afspraken.

**Tabel 6.1 Nieuwbouw van kantoren en bouwrijp gemaakte grond op bedrijventerreinen in % van de afspraak in het Vinex-convenant (1995-2002)**

	Kantoren %	Bedrijventerreinen %
ROA <sup>a</sup>	112	37
SRR <sup>b</sup>	75	41
Haaglanden	74	56
BRU	103	42
KAN	61	77
SRE	84	48
Twente <sup>a</sup>	49	66

<sup>a</sup> Bedrijventerreinen tot 2002

<sup>b</sup> Kantoren tot 2002

Bron: Kantoren: regionale vastgoedmonitoren; Bedrijventerreinen: IBIS

De oorzaak van het achterblijven is gedeeltelijk toe te schrijven aan het hoge ambitieniveau van de afspraken in de convenanten. In een aantal kaderwetgebieden lagen de Vinex-afspraken op een hoger niveau dan de programmering in het eigen regionale structuurplan. In het licht van de vraag in de markt was niet sprake van een achterblijvende productie. Op de kantorenmarkt kwam in alle kaderwetgebieden aan het einde van de jaren negentig een omvangrijke stroom nieuwbouw op gang die door de terugvallende vraag heeft geleid tot een forse groei van de leegstand. Vooral nog zijn marktpartijen terughoudend bij ontwikkelen van nieuwbouw. In alle kaderwetgebieden is voldoende ruimtelijke capaciteit beschikbaar om de komende tien à vijftien jaar te voorzien in de vraag.

Op de markt voor bedrijventerreinen was eveneens sprake van een hoog ambitieniveau. In alle kaderwetgebieden lag de uitgifte tussen 1995 en 2003 onder het niveau van de indicatieve Vinex-afspraken. In vier van de zeven kaderwetgebieden (SRR, BRU, SRE, Twente) nam het aanbod aan direct uitgeefbare bouwrijpe grond af, doordat de gemeenten minder grond bouwrijp maakten dan zij uitgaven. Drie kaderwetgebieden (ROA, Haaglanden, KAN) hielden hun aanbod op peil of breidden dit iets uit. Door het lage niveau van uitgifte is op dit moment in geen van de kaderwetgebieden sprake van acute schaarste. Wel houden alle kaderwetgebieden voor de komende twintig jaar nog rekening met een forse planningsopgave. Zes van de zeven kaderwetgebieden hebben in de eigen regio voldoende ruimte



gereserveerd in structuurplannen om deze opgave te realiseren. Van een tekort aan bedrijventerreinen is volgens het SRR sprake in de stadsregio Rotterdam. Om dit tekort op te lossen zijn locaties in de Zuidplaspolder en in de Hoeksche Waard in beeld.

De meeste van de in de convenanten genoemde bedrijventerreinen zijn daadwerkelijk tot ontwikkeling gekomen. Op een aantal locaties deden zich vertragingen voor. De belangrijkste knelpunten waren:

- langdurige planprocedures;
- verwerving;
- slechte bereikbaarheid;
- onvoldoende samenwerking met de buurgemeenten.

#### **6.4 Regionaal afgestemd locatiebeleid voor het werken**

Een aandachtspunt bij de voortgangsrapportage 2004 is het regionaal afstemmen van het locatiebeleid voor het werken. Een recent onderzoek dat Oranjewoud heeft uitgevoerd in opdracht van het ministerie van VROM geeft inzicht in de wijze waarop provincies en kaderwetgebieden het locatiebeleid voor het werken invullen (Olden, 2004). Aanleiding voor het onderzoek was de vraag of provincies en kaderwetgebied voldoende zijn toegerust op hun ruimtelijk economische taken tegen de achtergrond van de in de Nota Ruimte voorgestelde decentralisatie van het ruimtelijke beleid.

Uit het onderzoek blijkt dat provincies en kaderwetgebieden zich vooral richten op de planning en programmering van bedrijventerreinen. De aandacht voor kantoren en detailhandel is veel beperkter. De achtergrond hiervan is dat de ontwikkeling van kantoren en winkels overwegend plaatsvindt binnen bestaand stedelijke gebied. Dit valt buiten het aandachtspunt van provincies en kaderwetgebieden die zich in hun ruimtelijk economische beleid primair op stedelijke uitleg richten.

##### *Bedrijventerreinen*

Het beleid voor bedrijventerreinen is van oudsher een belangrijk aandachtspunt voor provincies. Lange tijd was dit beleid gericht op het maken van behoefte-ramingen, op het in streekplannen aanwijzen van locaties voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en op het toetsen van gemeentelijke bestemmingsplannen. De laatste jaren is het beleidskader aanzienlijk verbreed. De traditionele top-down benadering, waarbij provincies in streekplannen de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen raamden en locaties voor nieuwe bedrijventerreinen aanwezen, heeft in de jaren negentig plaatsgemaakt voor een bottom-up gerichte regionale planning en programmering. Hierbij staan twee activiteiten centraal:

- Het gezamenlijk door provincie en gemeenten opstellen van een ruimtelijke regiovisie. Hierin zijn onder meer de te ontwikkelen nieuwe bedrijventerreinen vastgelegd. De basis voor de regiovisie vormt vrijwel altijd de door de provincie vastgestelde planningsopgave (ruimtebudget). Vaak dient een regiovisie als bouwsteen voor een nog op te stellen streekplan. Een alternatief is dat de provincie de samenwerkende gemeenten vraagt een globaal beleidskader uit een streekplan uit te werken in een regionaal uitwerkingsplan. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval in de provincie Noord-Brabant.
- Regionale programmering. Ervaringen in het verleden hebben geleerd dat het alleen vastleggen van een programma voor nieuwe bedrijventerreinen onvoldoende garantie geeft voor de uitvoering van het beleid. In een aantal provincies functioneren daarom regionale programmeringsoverleggen.<sup>4</sup> Hierbij maken de samenwerkende gemeenten in overleg met de provincie afspraken over de fasering van te ontwikkelen bedrijventerreinen en over de kwalitatieve differentiatie van het aanbod. In dit kader vindt tevens bewaking van de voortgang van het programma plaats.

<sup>4</sup> Programmeringsoverleggen functioneren onder meer in Overijssel, Gelderland, Zuid-Holland Noord-Brabant en Limburg.



### *Kantoren*

Op het gebied van kantoren leggen provincies het accent op het toetsen van initiatieven. Tot nu toe vormde rijksbeleid (ABC-locatiebeleid) hiervoor het belangrijkste toetsingskader. De omvang van de vraag naar kantoorruimte speelt hierbij een ondergeschikte rol. Een aantal kaderwetgebieden stelt regionale programma's voor kantoren op. Deze zijn echter eerder te beschouwen als afstemmingskaders voor gemeentelijke initiatieven dan als een op de vraag in de markt afgestemde regionale programmering. Gemeenten kunnen hierdoor autonoom functioneren in hun kantorenbeleid. Van een regiefunctie op de kantorenmarkt, zoals het Rijk die aan de provincies vraagt in de Nota Ruimte, is geen sprake. Als reactie op de grote leegstand en de nog altijd omvangrijke planvoorraad heeft een aantal kaderwetgebieden de regionale programmering overigens versterkt.

### *ABC-locatiebeleid*

In de Nota Ruimte heeft het Rijk de uitwerking van de gedachte achter het ABC-locatiebeleid gedecentraliseerd naar de lagere overheden. Een provinciaal locatiebeleid is tot nu toe slechts in enkele provincies tot stand gekomen (Flevoland, Utrecht en Limburg). Bij de meeste provincies heeft het uitwerken van het ABC-locatiebeleid geen hoge prioriteit. In de huidige praktijk heeft van de twee onderdelen van het locatiebeleid (parkeernorm en locatietoets) alleen de locatietoets stand gehouden. Het ontwikkelen van nieuwe kantoorruimte op knooppunten van openbaar vervoer is een breed gedragen uitgangspunt van het beleid.



## 7 Glastuinbouw

Over het verplaatsen van glastuinbouw zijn afspraken gemaakt in de convenanten met vier kaderwetgebieden: Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Bestuur Regio Utrecht en Knooppunt Arnhem Nijmegen. De Voortgangsrapportage 2003 concludeerde dat zich bij het verplaatsen van glastuinbouwgebieden geen problemen voordeden die de woningbouw op Vinex-locaties in de weg staan. De meeste verplaatsingen zijn afgerond. Tabel 7.1 geeft de voortgang van de nu nog lopende projecten. Op geen van de genoemde locaties was sprake van belemmeringen voor de woningbouw. Uit het onderzoek 2004 zijn geen nieuwe knelpunten naar voren gekomen. De verwachting is dat de genoemde projecten waarschijnlijk niet binnen de convenantsperiode worden afgerond. Dit heeft echter geen directe consequenties voor de voortgang van de woningbouw.

**Tabel 7.1 Stand van zaken lopende projecten verplaatsing glastuinbouw**

	<b>Stand van zaken 2003</b>	<b>Stand van zaken 2004</b>
Wateringse Veld Erasmuszone (Den Haag)	Moet nog starten, afronding verwacht na 2005	Geen veranderingen
Leidsche Rijn (Utrecht)	Kleinschalige verplaatsing van zeven tuinders loopt nog	Verplaatsing ligt op schema
WaaIsprong (Nijmegen)	Start uitplaatsing gestart in 2003	Geen veranderingen

Bron: STOGO, 2004





## 8 Groene verbindingen

### 8.1 Inleiding

Over groene verbindingen zijn afspraken gemaakt met de kaderwetgebieden Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en Bestuur Regio Utrecht. De vrij algemene afspraken zijn gebaseerd op het beleidskader uit het Structuurschema Groene Ruimte. In dit structuurschema zijn zes groengebieden aangewezen die de 'groene' bijdrage van het rijk aan de verstedelijking van de Randstad vormen. Deze gebieden zijn opgenomen in de convenanten. Achtergrond van het opnemen van afspraken over groene verbindingen vormt de bijdrage aan de kwaliteit van Vinex-locaties. De intentie was 'rood' en 'groen' zodanig op elkaar af te stemmen dat het 'groen' bereikbaar is voor de nieuwe Vinex-bewoners. Aan de desbetreffende provincies heeft het Rijk gevraagd een ontwikkelingsvisie op te stellen. Omdat de gebruikswaarde van de groene gebieden afhankelijk is van de bereikbaarheid, zijn ook groene verbindingen (fietspaden en wandelpaden) voorzien tussen de woongebieden en het 'groen'. Ook binnen de groene gebieden zijn deze verbindingen gepland. De wijze van financiering verschilt. Het Rijk financiert de groene gebieden bijna volledig. De groene verbindingen komen tot stand door gezamenlijke financiering van Rijk, provincies en gemeenten. Doordat realisatie van de groene gebieden plaatsvindt buiten de woningbouwlocaties belemmeren vertragingen bij de aanleg van het groen de realisatie van de woningbouw niet.

### 8.2 Voortgang tot en met 2003

De eerdere voortgangsrapportages schetsten een weinig rooskleurig beeld van de voortgang bij de aanleg van groene verbindingen. De verwerving stagneert en er is nog nauwelijks sprake van inrichting. Uit de monitor 2003 blijkt overigens dat de verwerving van gronden op stoom komt. Realisatie van het groen is echter niet te verwachten voor 2010. Belangrijke knelpunten, die uit de eerdere rapportages naar voren komen, zijn:

- Gebrek aan financiën in relatie tot sterk gestegen grondprijzen;
- Beperkte grondmobiliteit;
- Verwervingsproblemen als gevolg van het grote aantal ruimteclaims;
- Onvoldoende bestuurlijke samenwerking tussen provincies en gemeenten.

De resultaten van het onderzoek van 2004 bevestigen dit beeld. Er zijn geen nieuwe knelpunten op tafel gekomen. Om de financieringsproblemen op te lossen zijn op enkele locaties (Boterdorpsse Plas, Duivendrechtcorridor) 'rood voor groen' constructies in studie. In een aantal gevallen is het opzetten van een uitvoeringsorganisatie om de organisatorische problemen op te lossen inmiddels punt van aandacht. Adequate oplossingen voor de gesignaleerde problemen zijn nog niet gevonden. Een knelpunt volgens de regionale contactpersonen is dat van een integrale afstemming tussen woningbouw en de realisatie van



groengebieden geen sprake is. Dat hangt volgens hen samen met de beschikbare middelen en met de afstemming tussen het beleidskader uit het Structuurschema Groene Ruimte en de Vinex.

**Tabel 8.1 Afspraken in Vinex-convenanten over groene verbindingen**

Regio	Afspraak	Stand van Zaken Projecten
Regionaal Orgaan Amsterdam	1.600 hectare Randstadgroenstructuur met daarin bos in de Haarlemmermeer en 75 kilometer groene verbindingen voor wandelen en fietsen Strategisch groenproject natuurontwikkeling van 750 hectare in de westelijke Zaanstreek	Planning gericht op afronding in 2010
Stadsregio Rotterdam	Groot groengebied Zoetermeer Zuidplas (ten zuiden A12) Groene verbindingen voor wandelen en fietsen 1.000 hectare Randstadgroenstructuur (bos en recreatiegebied) IJsselmonde	<i>Boterdorpse Plas</i> : Financiering regelen via 'rood voor groen' <i>Groen Blauwe Slinger Berkel Pijnacker</i> Financiering knelpunt <i>Koedood</i> Regio financiert; beheersconstructie in ontwikkeling
Stadsgewest Haaglanden	Groot Groengebied Haaglanden Groot Groengebied Zoetermeer Zuidplas Ruimtelijke verbinding Balijbos-Midden Delfland	<i>Zwethzone</i> : Uitvoeringscontract 2004 <i>Vlietzone</i> : Ontwikkelingsplan + financieringsplan 2005 <i>Duivendrechtcorridor</i> : Gemeente bereidt financieringsvoorstel voor ('rood voor groen') <i>Westlandse Zoom</i> : Ondertekening uitvoeringsconvenant in zicht <i>Zuidplas</i> Herziening bestemmingsplan loopt; DLG zorgt voor aankoop en inrichting <i>Balijbos-Midden Delfland</i> Masterplan gereed Bestemmingsplan/MER ter inzage Uitvoeringsorganisatie in ontwikkeling
Bestuur Regio Utrecht	1.100 hectare Randstad Groenstructuur rond Utrecht, waarvan 150 hectare ecologische hoofdstructuur en 60 kilometer voor wandelen en fietsen	<i>Noorderpark</i> Bosgebied de Gagel gereed Verwerving Ruigenhoekse Polder vrijwel afgerond Inrichtingsplan wordt opgesteld <i>Groenraven</i> Recreatiegebied Laagraven deels verworven en ingericht; verwerving stagneert Bosgebied Houten-Noord ruim 60 hectare in gericht in 2004 <i>Haarzuilens</i> Verwerving loopt vooralsnog op vrijwillige basis <i>Hollandsche IJssel</i> Verwerving loopt moeizaam

Bron: STOGO, 2004



## 9 Voortgang per stadsgewest

### 9.1 Inleiding

De voorafgaande hoofdstukken geven thematische beschrijvingen van de ontwikkelingen voor de in de Vinex-convenanten onderscheiden beleidsvelden. Dit hoofdstuk geeft op hoofdlijnen inzicht in de situatie in de afzonderlijke stadsgewesten. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in de bijlage regiobeschrijvingen, die als apart rapport is uitgebracht. Achtereenvolgens komen voor de kaderwetgebieden aan de orde: woningbouw, verkeer en vervoer, bodemsanering en werklocaties. Voor de provincies gaat het hoofdstuk alleen in op de eerste drie beleidsvelden.

### 9.2 Kaderwetgebieden

#### **Regionaal Orgaan Amsterdam**

##### *Woningbouw*

Over de periode 1995 t/m 2003 bedroeg de netto woningproductie 82.100 woningen. De bruto woningproductie bedroeg in dezelfde periode 97.800 woningen. In 2004 verwacht het ROA een nieuwbouwproductie van circa 10.000 woningen. Bruto realiseert het ROA het in het convenant genoemde aantal woningen.

De knelpunten binnen het ROA spitsen zich toe op de grote bouwlocaties. De ontwikkeling van de uitleglocaties IJburg, Saendelft en Haarlemmermeer heeft vertraging opgelopen. Oorzaken daarvan zijn juridische procedures, complexe regelgeving en moeizame onderhandelingen met de marktsector. Ook bij enkele binnenstedelijke projecten (Westerdokseiland en Houthavens) werkten juridische procedures belemmerend. In november 2004 heeft de Raad van State de ontwikkeling van de tweede fase van IJburg stilgelegd, omdat de gevolgen voor het milieu onvoldoende zijn onderzocht.

De uitleglocaties in Almere ontwikkelen zich voorspoedig. Het gaat in deze gemeente vooral om relatief eenvoudig te ontwikkelen uitleglocaties. In Almere zijn complexe herstructureringsoperaties nog niet aan de orde.

##### *Verkeer en vervoer*

Van de in het convenant genoemde openbaar vervoerprojecten (V-projecten) zijn tramlijn de Akker en de Zuidtangent gerealiseerd. De eerste fase van de tramlijn naar IJburg heeft in 2004 vertraging opgelopen door een technische aanpassing in de besturingsinstallatie in de Piet Heintunnel. De verwachting is dat de tram medio 2005 gaat rijden.

Bij de Noord-Zuidlijn is sprake van vertraging door vooral technische uitvoeringsproblemen. Voor een deel van het tracé zijn vooralsnog geen middelen beschikbaar. Ingebruikname is gepland in 2011. De projecten Gebiedsgerichte Aanpak Schiphol en Zuid-Oost lopen vertraging op door onder andere planologische procedures, inpassingsproblemen, problemen in de uitwerking en oplossingen die een lange doorlooptijd nodig hebben.



Van de overige projecten zijn de busbanen richting Buitenveldert en IJpendam 't Schouw gerealiseerd evenals de vrije busbanen in Almere. Het station Almere Oostvaarders is in december 2004 in gebruik genomen. De financiering voor station Weidevenne in Purmerend is in 2004 toegezegd. Het station Almere Poort is nog niet gerealiseerd, vanwege vertragingen in de woningbouw. Voor de bijdrage in de aanleg van vrije busbanen in Almere Poort is in 2003 een beschikking afgegeven.

In IJburg is een tweede OV-ontsluiting nodig. Vanuit kostenoverwegingen is een HOV-verbinding niet mogelijk. Ook is in IJburg een tweede ontsluiting over de weg nodig. Hiervoor is echter geen geld beschikbaar.

#### *Bodemsanering*

De toegewezen FES-gelden zijn vooral besteed aan de locatie Diemer Zeedijk. Dit project is inmiddels afgerond. Op dit moment lopen nog saneringsprojecten in Purmerend, Diemen (Nedteerterrein) en Zaanstad. Voor zover bekend doen zich in het ROA geen knelpunten voor op het gebied van bodemsanering.

#### *Werklocaties*

De opgeleverde nieuwbouw bedroeg 2,8 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o., waarvan 1,8 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. in Amsterdam en Amstelland. Driekwart van de nieuwbouwproductie kwam tot stand vanaf 2000. Als gevolg van de omvangrijke nieuwbouwstromen is de leegstand in de regio toegenomen van 2% in 2000 tot 18,5% op 1 januari 2004. In absolute termen was de leegstand in de gemeente Amsterdam verreweg het hoogst. Relatief gezien was de leegstand ook in Almere (24%), de Haarlemmermeer (24%) en Amstelland (21%) hoog. Het aanbod aan kantoorruimte op 1 januari 2004 was voldoende om vijf jaar in de vraag naar kantoorruimte te voorzien. De regionale kantorenmarkt is als zeer ruim te karakteriseren. De verwachting is dat de komende jaren nauwelijks nieuwbouw van kantoren zal plaatsvinden. In 2003 werden alleen in Amsterdam nieuwe projecten in aanbouw genomen.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in de periode 1995-2002 505 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 37% van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. In het licht van de gerealiseerde uitgifte lag de ontwikkeling van nieuwe terreinen op een zeer acceptabel niveau. Het terstond uitgeefbare aanbod nam toe van 315 hectare op 1 januari 1995 tot 355 hectare op 1 januari 2003.

### **Stadsregio Rotterdam**

#### *Woningbouw*

In de SRR is in de periode van 1995 t/m 2003 de netto woningproductie 37.000 woningen. De bruto woningproductie bedroeg in dezelfde periode 58.900 woningen. Daarmee haalt de stadsregio bruto de Vinex-aantallen. De stadsregio Rotterdam heeft te maken gehad met een forse sloopopgave. In totaal is er nog niet veel woningbouw gerealiseerd op de grote uitleglocaties. De kleinere uitleglocaties hebben deze achterstand deels opgevangen. De uitleglocaties zijn na de nodige vertraging op stoom gekomen.

#### *Verkeer en vervoer*

Van de in het convenant genoemde projecten zijn de Beneluxmetrolijn en de Tramplus-verbinding naar IJsselmonde gerealiseerd. Dit geldt ook voor de Tramplus-verbindingen naar Lombardije en naar Carnisselande. De Nesselandlijn zal waarschijnlijk in 2005 gereed zijn. De opening van deze nieuwe openbaar vervoerverbindingen ligt in relatie tot de ontwikkeling van de woningbouw goed op schema. Op de grote Vinex-uitleglocaties doen zich geen grote problemen voor.

De overige projecten zijn op dit moment in procedure of zijn nagenoeg afgerond. Een knelpunt is de onzekerheid over de realisatie van station Schiedam Spaland. De aanleg is afhankelijk van de viersporigheid tussen Schiedam en Delft. Het grootste probleem is het ontbreken van prioriteit bij de financiering door het Rijk. De hieraan gekoppelde realisatie van het laatste trajectdeel van Tramplus



Schiedam-Vlaardingen is eveneens onzeker. De Randstadrail / Hofpleinlijn Rotterdam is waarschijnlijk gereed in 2006. Voor ZoRo (HOV Zoetermeer-Rotterdam) is de MER procedure afgerond. Voorlopig zal deze lijn als een hoogwaardige busverbinding worden uitgevoerd. De mogelijkheid voor een railverbinding wordt voor de toekomst open gehouden.

#### *Bodemsanering*

Alle locaties met ernstige bodemverontreinigingen zijn inmiddels in kaart gebracht. Nieuwe gevallen doen zich niet voor. Wel blijkt de omvang van een al bekend zijnde verontreiniging in Ridderkerk groter dan verwacht.

De regio heeft bij de uitvoering te maken met een financieel knelpunt. Doordat de FES-middelen van vóór 2001 niet volledig zijn besteed, heeft het Ministerie van Economische Zaken deze teruggevorderd. Later worden deze gelden misschien weer toegekend. De besluitvorming bij het Rijk hierover is echter nog niet afgerond. Zolang er geen duidelijkheid is van het Rijk wil de provincie Zuid-Holland de gelden niet meer inzetten. Hierdoor stagneert de bodemsanering en de erop volgende woningbouw.

#### *Werklocaties*

Tussen 1995 en 2003 is de voorraad kantoren in de stadsregio Rotterdam uitgebreid met circa 750.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit is gemiddeld ruim 80.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. In 2002 is ruim 67.000 m<sup>2</sup> b.v.o. toegevoegd aan de voorraad. Medio 2003 was de verwachting dat de nieuwbouwproductie in 2003 op hetzelfde niveau zou liggen.

De economische recessie is duidelijk zichtbaar op de regionale kantorenmarkt. In 2003 lag de opname 40% lager dan in 2002. Als gevolg van de terugvallende opname is het aanbod in de regio toegenomen tot bijna 500.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit is ongeveer vijf maal de jaarlijkse opname. In Rotterdam groeide de leegstand van 5% aan het einde van 2002 tot 8% aan het einde van 2003. Voor de komende twintig jaar verwacht de Stadsregio Rotterdam een nieuwbouwbehoefte van 1,5 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. De uitbreidingscapaciteit op al geplande locaties biedt hiervoor al veel ruimte.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in de periode 1995 t/m 2003 205 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Tussen 1995 en 2004 is in de Stadsregio Rotterdam 325 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld 36 hectare per jaar. Doordat de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen achterbleef bij de uitgifte nam het terstond uitgeefbare aanbod in de stadsregio Rotterdam af van 190 hectare op 1 januari 1995 tot 75 hectare op 1 januari 2004. Volgens het regionale 'Programma Ruimte voor Bedrijven' is er een tekort aan bedrijventerreinen. Er is voor minder dan twee jaar bouwrijpe grond beschikbaar. Om het tekort aan ruimte op te lossen zijn behalve regionale locaties ook locaties in de Zuidplaspolder en in de Hoeksche Waard in beeld.

### **Haaglanden**

#### *Woningbouw*

In de periode 1995 t/m 2003 bedraagt de gerealiseerde netto woningproductie 39.700 woningen. De bruto woningproductie bedroeg bijna 49.000 woningen. Dit betekent dat de afspraak in het convenant wordt gehaald. Alle in het convenant genoemde locaties zijn in ontwikkeling genomen. Alleen op de locatie Pijnacker-Delfgauw is het afgesproken aantal gerealiseerd. De locaties Oosterheem, Leidschenveen en Wateringse Veld hebben de grootste achterstand ten opzichte van de afgesproken aantallen. Knelpunten die zich voordoen hebben voornamelijk te maken met juridische procedures, herprogrammering en marktomstandigheden.

#### *Verkeer en vervoer*

Tramlijn 17 naar Wateringse Veld en tramlijn 15 naar Ypenburg zijn gereed gekomen. Randstadrail is in uitvoering en zal volgens de huidige planning in dienst worden gesteld in 2006. In 2004 is een start gemaakt met de aanleg van de Oosterheemlijn. De aanleg van fase 2 van de Randstadrail (verbinding



tussen Zoetermeer en Rotterdam) zal in 2008 worden gerealiseerd. Voor station Ypenburg zal op korte termijn een beschikking voor de aanleg worden afgegeven, zodat dit station tijdig kan worden gerealiseerd. De regionale planning is gericht op opening in 2006. De aanleg van tramlijn 19 heeft vertraging opgelopen door interne besluitvorming binnen Haaglanden en door ontbrekende financiën. In 2004 is de financiering voor tramlijn 19 zeker gesteld. Uitvoering zal plaatsvinden tussen 2006 en 2010. De regionale planning is gericht op oplevering in 2007/2008. Wat betreft tramlijn 9 heeft de verlenging naar Wateringse Veld vertraging opgelopen.

#### *Bodemsanering*

De sanering van de in het convenant genoemde locaties loopt nog. Sinds het afsluiten van het convenant is er een nieuw geval van ernstige bodemverontreiniging bijgekomen: de locatie Boezemland in Wateringse Veld. Sanering op korte termijn is wenselijk, gezien de gewenste voortgang van de woningbouw. Er is echter geen budget beschikbaar.

#### *Werklocaties*

De nieuwbouwproductie van kantoren bedroeg in de periode 1995-2004 in het stadsgewest Haaglanden gemiddeld 140.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. In 2003 bedroeg de nieuwbouwproductie 215.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit was de hoogste nieuwbouwproductie sinds 1995. De nieuwbouw vond voor het overgrote deel plaats voor bekende gebruikers. Door de aanwezigheid van grote gebruikers (waaronder de Rijksgebouwendienst) heeft de kantorenmarkt in Haaglanden redelijk goed stand gehouden. Als gevolg van de relatief gunstige marktsituatie bleef de leegstand op de regionale kantorenmarkt relatief beperkt. Wel is deze opgelopen van 3% op 1 januari 2001 tot 7% op 1 januari 2004.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in het stadsgewest Haaglanden (exclusief Westland) in de periode 1995 t/m 2003 190 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 53% van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. Tussen 1995 en 2004 is in Haaglanden 180 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld 20 hectare per jaar. Daarmee lag het niveau van uitgifte ruim onder de verwachting ten tijde van de afspraken in het kader van het Vinex-convenant (34 hectare per jaar). Op 1 januari 2004 was 75 hectare bouwrijpe grond voor uitgifte beschikbaar. Uit de 'locatiemonitor bedrijfsterreinen 2004' van het stadsgewest Haaglanden blijkt dat de periode van krapte op de Haagse markt voor bedrijventerreinen voorbij is. Er is voorsnog voldoende bouwrijpe grond aanwezig om in de vraag naar bedrijventerreinen te voorzien.

### **Bestuur Regio Utrecht**

#### *Woningbouw*

In de periode van 1995 t/m 2003 is een netto woningproductie van 26.100 woningen gerealiseerd. Bruto waren dit 28.900 woningen. Voor 2004 gaat het BRU uit van een nieuwbouwproductie van 3.200 woningen. Dit betekent dat de Vinex-aantallen bruto worden gehaald.

In het convenant lag de nadruk op de uitleglocaties. Omdat Leidsche Rijn veel achterstand opliep, is de bouw gecompenseerd op andere locaties in de regio, zoals locaties uit de pre-Vinex periode en binnenstedelijke locaties. Binnenstedelijk loopt de woningproductie goed. Er was veel potentieel beschikbaar. Het probleem dat zich hier echter voordoet is dat er volgens de gemeente te weinig financiering voor de bodemsanering is.

De belangrijkste knelpunten in Leidsche Rijn hebben betrekking op financiering en procedures. Daarnaast zijn enkele projecten duurder uitgevallen, zoals de bodemsanering van Het Zand en de aanleg van infrastructuur. De financiering van de tweede fase van Leidsche Rijn Park kent nog een tekort. Wat betreft procedurele knelpunten is er sprake van een langere doorlooptijd en het ontbreken van instrumentarium voor grondverwerving. Inmiddels zijn er goede afspraken gemaakt met de marktpartijen over het productietempo. Het risico blijft echter de onzekere markt.



### *Verkeer en vervoer*

Voor de ontsluiting van de Vinex-locatie Leidsche Rijn is vooral de HOV-verbinding van en naar Utrecht CS van belang. Op dit moment wordt de wijk door bussen ontsloten. Volgens de huidige planning is de HOV-lijn in 2007 beschikbaar. Dit betekent een achterstand ten opzichte van de woningbouw van circa twee jaar. De meeste andere OV-projecten zijn in ontwikkeling. Alleen de OV-terminal bij Utrecht CS bevindt zich nog in de planstudiefase. De ontwikkeling van de Westtangent (de OV-verbinding tussen Maarssen en Nieuwegein via Leidsche Rijn) is voorlopig vooruitgeschoven. Een concrete planning is nog niet bekend. De ontwikkeling van het Utrechtse deel van Randstadrail is in uitvoering. Er is echter weinig budget waardoor de regio zelf de voorfinanciering verzorgt. Station Utrecht Terweijde is gereed sinds 2003.

### *Bodemsanering*

Er doen zich geen ernstige knelpunten voor bij de realisering van de bodemsanering in het BRU. Wel werd in de vorige monitor gemeld dat door de vertraging in de woningproductie ook de bodemsanering wordt vertraagd. In 2002 was 58% van de FES-gelden uitbetaald. Er zijn geen nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging ontdekt. Wat betreft de voortgang van de saneringsprojecten is er geen verandering opgetreden ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage.

### *Werklocaties*

De nieuwbouwproductie van kantoren bedroeg in de periode 1995 t/m 2003 in de regio Utrecht gemiddeld bijna 100.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. In de loop van 2003 is de indicatieve Vinex-afspraken gerealiseerd. In de periode 1995 t/m 2003 is ruim 1,6 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. kantooruimte opgenomen in de regio Utrecht. Dit is gemiddeld circa 200.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. Afwijkend van de landelijke trend is de opname gestegen van 114.000 m<sup>2</sup> b.v.o. in 2002 naar 140.000 m<sup>2</sup> b.v.o. in 2003. Ondanks de 'opleving' van de markt is in 2003 ook in Utrecht het aanbod gegroeid van 380.000 m<sup>2</sup> b.v.o. tot 470.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Na 1998 is de markt geleidelijk verruimd.

Voor de komende tien jaar verwacht het Bestuur Regio Utrecht opnieuw een gemiddelde nieuwbouwbehoefte van 100.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. Naast het al beschikbare aanbod hangt er nog ruim een 1 miljoen m<sup>2</sup> b.v.o. boven de markt. Het potentiële aanbod in de regio overstijgt daarmee de vraag. De belangrijkste opgave in het nieuwe regionale structuurplan is daarom het prioriteren van ontwikkelingen. Op de markt voor bedrijventerreinen is in de regio Utrecht in de periode 1995 t/m-2003 190 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 42 % van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. Tussen 1995 en 2002 is in de regio Utrecht 210 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld 27 hectare per jaar. Daarmee lag het niveau van uitgifte ruim onder de verwachting ten tijde van de afspraken in het kader van het Vinex-convenant (39 hectare per jaar). Doordat de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen achterbleef bij de uitgifte nam het terstond uitgeefbare aanbod in de regio Utrecht af van 110 hectare op 1 januari 1995 tot 80 hectare op 1 januari 2004. Voor de periode 2005-2015 gaat het BRU er in het nieuwe RSP vanuit dat de jaarlijkse uitgifte terugvalt tot gemiddeld 30 hectare per jaar. Er is voldoende harde en zachte plancapaciteit beschikbaar om in de vraag naar bedrijventerreinen te voorzien.

## **Knooppunt Arnhem-Nijmegen**

### *Woningbouw*

Tot en met 2003 is in het KAN netto een netto woningproductie van 17.800 woningen gerealiseerd. De bruto woningproductie bedroeg 20.700 woningen. In 2004 denkt het KAN de aantallen uit het convenant bruto te hebben gerealiseerd.

De woningbouw op de grote uitleglocaties Waalsprong, Westeraam en Schuytgraaf heeft vertraging opgelopen. Vooral lange procedures waren hier debet aan. Doordat de grond in handen was van



projectontwikkelaars hadden de gemeenten zelf weinig invloed op de ontwikkelingen. Ook de onzekerheid over de realisatie van het MTC Valburg speelde een rol. Op dit moment zijn alle locaties in ontwikkeling.

#### *Verkeer en vervoer*

De realisatiesnelheid van het openbaar vervoer leidt op dit moment in het KAN-gebied niet tot grote problemen. De OV-ontsluiting van de locatie de Waalsprong ligt op schema. In de Waalsprong was direct een busverbinding beschikbaar voor de bewoners. Voor Regiorail is een bijdrage gereserveerd, die is opgenomen in de BDU. Realisatie is voorzien in 2012.

In het MIT 2004 is besloten het KRA-project (verbinding Arnhem-Nijmegen) op te schuiven naar 2008. In plaats van ingebruikname in 2006 zal er nu pas in dat jaar worden begonnen met de realisatie.

Station Lent (Waalsprong) is in gebruik genomen. De treinfrequentie is echter nog onvoldoende. Om dit aan te vullen rijdt er vier keer per uur een bus. Station Schuytgraaf zal in 2005 in gebruik worden genomen. In Westeraam is de ontsluiting per openbaar vervoer goed.

#### *Bodemsanering*

De locatie Waalsprong is nog niet volledig in kaart gebracht. Mogelijk is er nog een geval van verontreiniging ontdekt. Momenteel wordt een onderzoek gestart naar de mogelijke aanwezigheid van asbest op een groot terrein. Nog in de loop van 2004 wordt duidelijk of het een ernstig geval van verontreiniging is. Wat meer specifiek speelt op deze locatie is de vondst van asbest, archeologische bodemschatten en munitie.

#### *Werklocaties*

De nieuwbouwproductie van kantoren bedroeg in de periode 1995-2003 in het KAN-gebied circa 300.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit is circa 61% van de indicatieve afspraak in de Vinex-convenanten. De verwachting voor 2004 en 2005 is dat de nieuwbouw zal terugvallen. Er zijn in vergelijking met de afgelopen jaren slechts weinig nieuwe kantoren in aanbouw genomen. De opname op de regionale kantorenmarkt in de periode 1995-2003 bedroeg 700.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Als gevolg van de terugval in de opname nam het aanbod sterk toe. Op 1 januari 2004 bedroeg het aanbod 190.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit is een toename van 55.000 m<sup>2</sup> b.v.o. ten opzichte van een jaar eerder. De leegstand in het KAN-gebied bedraagt circa 11% (landelijk 10%). In het KAN-gebied was per 1-1-2004 nog een planvoorraad beschikbaar van ruim 650.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dit is aanzienlijk meer dan nodig is om de eerst komende tien jaar in de vraag te voorzien.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in de periode 1995-2003 400 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 77% van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. Tussen 1995 en 2003 is in de Vinex-gemeenten van het KAN-gebied 385 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld 43 hectare per jaar. Daarmee lag het niveau van uitgifte onder het niveau van de afspraken in het Vinex-convenant (52 hectare per jaar, exclusief het MTC Valburg). De nieuw ontwikkelde bedrijventerreinen namen bijna de helft van de uitgifte voor hun rekening. In 2003 is de uitgifte teruggevallen tot 15 hectare.

Doordat de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen gelijke tred hield met de uitgifte nam het terstond uitgeefbare aanbod in het KAN-gebied toe van 85 hectare op 1 januari 1995 tot 100 hectare op 1 januari 2003. Er is voldoende ruimtelijke capaciteit aanwezig om tot 2015 in de vraag te voorzien.

### **Samenwerkingsverband Regio Eindhoven**

#### *Woningbouw*

In de SRE is een netto woningproductie van 23.800 woningen gerealiseerd. De bruto woningproductie bedroeg 27.900 woningen. De schatting voor 2004 bedraagt een netto woningproductie van circa 2.600 woningen. Hiermee is eind 2004 de afgesproken productie in bruto termen gerealiseerd.



In de regio Eindhoven is sprake van vertraging van de grote uitleglocaties Meerhoven en Brandevoort. Dit is gecompenseerd op kleinere inbreidings- en uitbreidingslocaties. De overige in het convenant genoemde locaties zijn afgerond of vrijwel afgerond.

De locatie Meerhoven ondervindt hinder van een langdurige discussie over de inpassing van een plas en van de vondst van munitie. Op woningbouwlocatie Brandevoort is een totale bouwcapaciteit van 8.000 woningen. De verwachting is dat de afgesproken 3.000 woningen niet volledig in de covenantsperiode worden gerealiseerd. Volgens planning zullen de Meerhoven en Brandevoort in 2008 of 2009 volledig zijn gerealiseerd.

#### *Verkeer en vervoer*

In het Vinex-convenant zijn geen afspraken gemaakt over specifieke openbaar vervoerprojecten. Twee aan de Vinex gerelateerde projecten die van belang zijn, zijn station Brandevoort bij Helmond en de HOV Westcorridor bij de Vinex-locatie Meerhoven. Voor de aanleg van station Brandevoort zal op korte termijn een beschikking worden afgegeven. De gemeente Helmond gaat de mogelijkheden van voorfinanciering na om het station tijdig te kunnen realiseren.

Meerhoven wordt goed per openbaar vervoer ontsloten. De HOV-verbinding is op 30 oktober 2004 officieel in gebruik genomen. De verbinding wordt bediend door de Phileas, een hybride, automatisch geleide, hoogwaardige bus.

#### *Bodemsanering*

Het SRE gaat ervan uit dat de saneringsprojecten in 2005 zijn afgerond. Twee projecten in Helmond kunnen mogelijk niet gefinancierd worden als er geen aanvullende Wbb-gelden voor beschikbaar komen. De achterstand in de bodemsanering heeft ervoor gezorgd dat de woningbouw is vertraagd.

#### *Werklocaties*

De nieuwbouwproductie van kantoren bedroeg in de periode 1995-2002 in de regio Eindhoven ruim 400.000 m<sup>2</sup> b.v.o. In dezelfde periode is circa 600.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren in nieuwbouw en in bestaande bouw opgenomen. Het merendeel hiervan vond plaats in Eindhoven (75%). Omdat de opname in de nieuwbouw in de periode 1995 t/m 2002 achterbleef bij de nieuwbouwproductie nam het aanbod toe van circa 40.000 m<sup>2</sup> b.v.o. in 1995 tot 170.000 m<sup>2</sup> b.v.o. eind 2002. Dit is 11,5% van de totale regionale voorraad. Kwantitatief is er volgens het Regionaal Structuurplan in de periode tot 2020 voldoende ruimte voor de kantoren.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in het stedelijk gebied (Vinex-gemeenten) van de regio Eindhoven in de periode 1995 t/m 2003 245 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 48% van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. Tussen 1995 en 2004 is in het stedelijke gebied van de regio Eindhoven 360 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is gemiddeld 44 hectare per jaar. Daarmee lag het niveau van uitgifte onder de verwachting ten tijde van de afspraken in het kader van het Vinex-convenant (51 hectare per jaar). Doordat de ontwikkeling van de bouwrijpe voorraad bedrijventerreinen achterbleef bij de uitgifte nam het terstond uitgeefbare aanbod in de regio Eindhoven af van 220 hectare in 1995 tot 95 hectare op 1 januari 2004. In het Regionaal Structuurplan gaat het SRE uit van een gemiddelde vraag naar bedrijventerreinen van 57 hectare per jaar voor de periode 2005- 2015, waarvan 46 hectare per jaar in het stedelijke gebied. Er is voldoende ruimtelijke capaciteit om te voorzien in de vraag.

## **Regio Twente**

### *Woningbouw*

In de periode 1995 t/m 2003 bedroeg de netto woningproductie 13.200 woningen. Bruto heeft Twente 16.300 woningen gerealiseerd. Hiermee heeft Twente de Vinex-aantallen bruto gerealiseerd. Zowel de uitbreiding op binnenstedelijke- als buitenstedelijke locaties ligt op schema. Toch doen zich enkele



knelpunten voor. Op de binnenstedelijke locaties is bodemverontreiniging een groot probleem doordat op veel locaties bedrijven waren gevestigd. Op de uitleglocaties is grondverwerving het belangrijkste probleem. Onderhandelingen met marktpartijen hebben geleid tot vertraging op de grotere bouwlocaties. De effecten hiervan op de nieuwbouwproductie waren beperkt. De wens om een kwaliteitsslag te realiseren heeft ertoe geleid dat er veel herstructurering van de bestaande voorraad heeft plaatsgevonden.

#### *Verkeer en vervoer*

In het convenant met de Regio Twente zijn geen afspraken gemaakt over specifieke openbaar vervoerprojecten. In Enschede is sinds eind 2001 de treindienst Enschede-Gronau weer in gebruik genomen met twee nieuwe stations: Enschede Eschmarke en station Glanerburg. Deze treindienst ontsluit de nieuwe Vinexwijk Eschmarke. De overige openbaar vervoerprojecten zijn vrije busbanen. De aanleg van deze busbanen heeft te kampen met vertraging als gevolg van juridische procedures. De vrije busbaan in Almelo is vrijwel gereed behalve het deel dat samenhangt met een eventuele verdieping van het spoor tussen het centrale station en station Almelo de Riet. De Vinex-locatie Nijrees is sinds december 2003 voorzien van een busverbinding. De vrije busbanen in Hengelo en Enschede zijn waarschijnlijk gereed in 2005 of 2006. Het agglorailconcept dat uitgangspunt was voor de structuur van OV-net in Twente wordt niet meer haalbaar geacht.

#### *Bodemsanering*

Sinds 2001 zijn geen nieuwe gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend geworden. De FES-middelen zijn geheel ingezet op binnenstedelijke locaties in Almelo, Hengelo en Enschede. Knelpunten bij bodemsanering zijn de vertragingen die zijn opgetreden als gevolg van de vuurwerkramp in Enschede en de vondst van asbest in Hengelo, waarvoor aanvullende financiering nodig is. Daarnaast moet aanzienlijk meer grond worden afgegraven dan aanvankelijk was gepland. De verwachting is overigens dat deze knelpunten niet tot ernstige vertragingen in de woningbouw zullen leiden.

#### *Werklocaties*

De nieuwbouwproductie van kantoren bedroeg in de periode 1995-2002 in het stadsgewest circa 310.000 m<sup>2</sup> b.v.o. per jaar. In 2003 is er als gevolg van de ongunstige marktomstandigheden geen nieuwbouw van betekenis toegevoegd aan de markt. Het aanbod aan kantoorruimte bedroeg medio 2003 140.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Hiervan was circa 50.000 m<sup>2</sup> b.v.o. (35%) te vinden in nieuwbouw. Door terughoudendheid bij het ontwikkelen van nieuwbouw is het aanbod na 2000 afgenomen. In juli 2003 stond in Twente circa 95.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorruimte leeg. Dit is 10 % van de totale voorraad kantoorruimte. Er is nog een omvangrijke planvoorraad aanwezig.

Op de markt voor bedrijventerreinen is in de vijf Vinex-gemeenten van de regio Twente in de periode 1995 t/m 2002 275 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit is 66 % van het indicatieve volume, dat in het Vinex-uitvoeringsconvenant is afgesproken. Tussen 1995 en 2004 is in de Vinex-gemeenten 325 hectare uitgegeven. Dit is gemiddeld 36 hectare per jaar. In gemeentelijke en regionale plannen is in de Vinex-gemeenten nog voldoende harde en zachte plancapaciteit om in de vraag te voorzien.

## **9.3 Provincies**

### **Provincie Groningen (stadsgewest Groningen)**

#### *Woningbouw*

In de periode 1995 t/m 2003 bedroeg de gerealiseerde netto woningproductie 5.200 woningen. Dit is 104% van de Vinex-afspraken. De provincie verwacht dat er in 2004 ongeveer 200 woningen aan de voorraad worden toegevoegd.

De netto uitbreiding in het bestaand stedelijk gebied blijft echter ver achter. Dit komt, omdat hier bijna evenveel woningen onttrokken zijn, als er door nieuwbouw bijgekomen zijn. De nieuwbouwproductie zelf lag in het bestaand stedelijk gebied op een relatief hoog niveau.



De netto woningproductie heeft voornamelijk op de uitleglocaties 'De Held' en 'Stadspark' plaatsgevonden. De locaties De Held III en Meerstad zijn nog niet ontwikkeld. In De Held III doen zich problemen voor met grondeigenaren. De locatie Meerstad is door de onzekere marktsituatie in combinatie met de relatief hoge ontwikkelingskosten in de tijd doorgeschoven en zal naar verwachting vanaf 2006 op de markt komen.

#### *Verkeer en vervoer*

Voor de ontsluiting per openbaar vervoer van de Groningse Vinex-locaties is het OV-project Kolibri van belang. De verkennende studie naar dit project is afgerond. In het MIT 2004 zijn twee Kolibri-projecten opgenomen in de fase van Planstudie, te weten de OV-verbinding Groningen CS-Zernike en de vergroting van het busstation Groningen CS. Daarnaast is de gemeente Groningen in samenwerking met Prorail gestart met de voorbereiding van een planstudie voor het nieuwe station Europapark.

Er is geen goede OV ontsluiting voor de locaties Piccardthof en Groningen Noordwest. Er loopt alleen een regionale buslijn via deze locaties. De nieuwe woningbouwlocatie Meerstad wordt volgens de plannen ontsloten door een hoogwaardige OV-verbinding (het verlengde van de lijn Zernike-Groningen CS). De planning van de uitvoering ligt nog niet vast.

#### *Bodemsanering*

In het kader van de ontwikkeling van de Vinex-woningbouw is bodemsanering nodig op de locatie Ciboga-terrein. Dit is een binnenstedelijke locatie waar de bouw van 950 woningen is gepland. Voor de sanering van deze locatie zijn FES-gelden ter beschikking gesteld. De sanering is uitgevoerd. In de Vinex-periode is tevens het terrein Resedastraat gesaneerd met behulp van FES-middelen. Op deze locatie is de sanering afgerond. Er zijn geen nieuwe gevallen van ernstige bodemvervuiling ontdekt.

### **Provincie Friesland (stadsgewest Leeuwarden)**

#### *Woningbouw*

In de periode tot en met 2003 is in het stadsgewest Leeuwarden een netto woningproductie van 5.200 woningen gerealiseerd. Dit is 96% van de afspraak. De woningbouw ligt daarmee op schema. In 2003 bedroeg de netto woningproductie 380 woningen. De prognose voor 2004 is dat er circa 500 woningen bijkomen.

In het stadsgewest Leeuwarden moest de opgave voor de uitleglocaties aanvankelijk geheel tot stand komen op de uitbreidingslocatie Zuiderburen (voorheen Hempens/ Teerns). De capaciteit van deze locatie is echter teruggebracht van 3.600 naar 1.750 woningen. Om dit te compenseren is een aantal kleinere uitbreidingswijken in Leeuwarden aangewezen. De procedures voor deze nieuwe uitleglocaties verliepen echter traag. Volgens provinciale opgave zijn uiteindelijk slechts 2.200 van de 3.600 woningen gerealiseerd. Ook in bestaand stedelijk gebied is de bouwproductie moeizaam op gang gekomen. De grootste problemen waren de grondverwerving, de bodemsanering en het langdurige RO-traject voor met de bouw kon worden begonnen. De nieuwbouwproductie in bestaand stedelijk gebied was hierdoor relatief laag (20% van de totale nieuwbouwproductie). Omdat het aantal onttrekkingen groot was, zijn er in bestaand stedelijk gebied nauwelijks woningen toegevoegd aan de voorraad.

#### *Verkeer en vervoer*

In het stadsgewest Leeuwarden doen zich geen grote knelpunten voor bij het ontsluiten per openbaar vervoer van de Vinex-locaties. De OV-ontsluiting van Goutum zal uiterlijk in 2010 gereed zijn. Mede door de (per saldo) afname van de GDU-gelden bestaat er nog onzekerheid over de financiering. Station Werpsterhoek wordt voornamelijk niet gerealiseerd. Voor de ontsluiting van de locatie Zuiderburen is een buslijn in gebruik.



### *Bodemsanering*

Sinds medio 2003 zijn geen nieuwe gevallen van bodemverontreiniging bekend geworden. Alle Vinex-locaties zijn geheel in kaart gebracht. Een knelpunt zijn de strikte voorwaarden, waardoor vrijwel geen projecten onder de FES-regeling vallen. In 2000 is daarom een eigen provinciale regeling opgezet ter medefinanciering.

## **Provincie Drenthe (stadsgewest Emmen)**

### *Woningbouw*

Tot en met 2003 bedroeg de netto woningproductie in het stadsgewest Emmen 3.900 woningen, waardoor de taakstelling met 130% al ruimschoots is gehaald. In 2003 bedroeg de netto woningproductie circa 400 woningen. Naar verwachting worden in 2004 in totaal 265 woningen aan de voorraad toegevoegd. Op binnenstedelijke locaties doen zich geen specifieke problemen voor. Er is wel meer gesloopt dan destijds voorzien was. Mede door de relatief hoge nieuwbouwproductie was er nog sprake van een goede uitbreidingsproductie, die op het niveau lag van de afspraken uit het convenant. Ondanks de forse netto uitbreiding op uitleglocaties is op de locatie Delftlanden aanzienlijke vertraging opgetreden. Dit had te maken met juridische knelpunten en met de inwerkingtreding van de nieuwe flora- en faunawet in 2002. Recentelijk heeft de gemeente een akkoord bereikt met de betrokken marktpartij. Volgens planning wordt eind 2005 begonnen met de bouw van woningen.

### *Verkeer en vervoer*

De knelpunten die bestonden bij het realiseren van openbaar vervoer zijn opgelost. De ontsluiting van Delftlanden/Rietlanden bevindt zich momenteel in de planstudiefase. Realisatie is voorzien in 2007-2010. Aangezien de woningbouw op deze locaties recent van start is gegaan, sluit dit goed aan bij de woningbouwprogrammering. De financiering voor de verplaatsing van station Emmen-Bargeres is geregeld. De ontsluiting van de locatie Kloosterveen in Assen maakt deel uit van het Kolibri-netwerk.

### *Bodemsanering*

De bodemsaneringsprojecten in de provincie Drenthe betreffen alleen de gemeente Emmen. In het kader van ISV heeft de gemeente hier zelf de zeggenschap over. In Emmen spelen twee projecten: waarvan er één is afgrond en één zich nog in de onderzoeksfase bevindt. De FES-gelden zijn geheel aan het afgeronde project besteed. Voor het tweede project is alternatieve financiering nodig, bijvoorbeeld uit Wbb en ISV. Er zijn geen nieuwe gevallen van verontreiniging bekend geworden en de verwachting is dat deze er ook niet zullen komen. Bodemsaneringsprojecten in de provincie Drenthe hebben geen negatieve invloed op de ontwikkeling van locaties gehad.

## **Provincie Overijssel (stadsgewesten Zwolle en Deventer)**

### *Woningbouw*

In het Vinex-stadsgewest Zwolle is bedroeg de netto woningproductie in de periode 1995 tot en met 2003 7.100 woningen. Dit is 88% van het afgesproken aantal. In 2003 was de netto woningproductie 400 woningen. Naar verwachting zullen dit er in 2004 circa 600 zijn.

De uitbreiding op de uitleglocaties ligt op schema. De uitleglocatie Stadshagen in Zwolle heeft een vertraging van ruim 900 woningen opgelopen. De oorzaken hiervoor zijn problemen bij het overleg met marktpartijen over de verdeling van de woningbouw (programma sloot niet aan op de vraag) en met het niet op tijd bouwrijp zijn van de locaties (planningsprobleem gemeente). Medio 2005 moet deze achterstand ingehaald zijn. De woningbouw in het stadsgewest Deventer ligt op schema. In Deventer waren er veel onttrekkingen door sloop in de wijk Holterbroek.



#### *Verkeer en vervoer*

De ontsluiting van de Vinex-locatie Stadshagen loopt via het enkelvoudige spoor Zwolle-Kampen. Gebruik van dit spoor als regionale openbaar vervoerverbinding is afhankelijk van de Hanzelijn. Vooralsnog zal Stadshagen alleen per bus worden ontsloten. Gedeputeerde Staten hebben het geplande tracé van de rondweg om Stadshagen niet goedgekeurd. Daarnaast is ook de financiering van de rondweg nog een probleem. De Vinex-locatie Vijfhoek is aangesloten op het station Deventer-Colmschate en is ook per bus goed ontsloten. In Deventer is begonnen met aanleggen van een nieuw tracé voor de N348 om zo de locatie Vijfhoek beter over de weg te ontsluiten. De afronding van het project is in 2005 voorzien.

#### *Bodemsanering*

Twee Vinex-gerelateerde bodemsaneringsprojecten zijn uitgevoerd. Twee projecten moeten nog worden uitgevoerd. Er zijn geen nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging bekend geworden.

### **Provincie Gelderland (stadsgewest Stedendriehoek)**

#### *Woningbouw*

Tot en met 2003 bedroeg de netto woningproductie in het stadsgewest Stedendriehoek (inclusief Deventer) 13.300 woningen. Dit is 95% van de taakstelling. In 2003 zijn er 1.300 woningen netto gerealiseerd in het stadsgewest. Om de afspraak uit het convenant te realiseren moeten in 2004 nog 700 woningen netto worden gerealiseerd. Dit aantal wordt ruimschoots gehaald. De verwachting voor 2004 is een netto woningproductie van ruim 1.200 woningen. Specifieke knelpunten doen zich niet voor in de Stedendriehoek.

De enige gemeente die achterloopt is Voorst. De problemen met het verplaatsen van een varkensslachterij en de daarmee samenhangende bodemsanering zijn opgelost.

#### *Verkeer en vervoer*

In Gelderland doen zich geen grote problemen voor met de ontsluiting van Vinex-locaties. Langs de lijn Zutphen-Apeldoorn en Deventer-Apeldoorn komt een aantal stations. De aanleg van de stations Apeldoorn de Maten, Empe/Voorst en Twello is al zeker. Ook station Apeldoorn Osseveld, die de gelijknamige Vinex-locatie ontsluit, zal worden gerealiseerd. De planontwikkeling voor dit station is in gang gezet. De financiering zal de provincie voornamelijk zelf voor zijn rekening nemen. De uitleglocaties Apeldoorn-Zuidbroek en Zutphen-Leesten zijn ontsloten door middel van een buslijn. Ook willen gemeenten en de twee provincies lightrail ontwikkelen; dit project zal echter niet in het MIT worden opgenomen.

#### *Bodemsanering*

Het enige bodemsaneringsproject dat in de provincie Gelderland speelt, ligt in Apeldoorn. Een deel van de kosten wordt gefinancierd uit de FES-gelden. Alle verontreinigingen zijn in kaart gebracht. Bodemsanering speelt eigenlijk nauwelijks een rol in de Stedendriehoek, doordat de woningbouw voornamelijk op uitleglocaties plaatsvindt.

### **Provincie Utrecht (stadsgewest Amersfoort)**

#### *Woningbouw*

In de periode 1995 tot en met 2003 bedroeg de netto woningproductie in het stadsgewest Amersfoort 13.800 woningen. Met 105% is dit meer dan het afgesproken aantal. In 2003 was er een toename van 1.300 woningen. In 2004 wordt een netto woningproductie van circa 1.200 woningen netto verwacht. Vooral de binnenstedelijke uitbreiding is goed op gang gekomen. Alleen in de gemeente Amersfoort is sprake van vertraging op binnenstedelijke locaties ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Dit is vooral te wijten aan marktontwikkelingen, onteigeningsprocedures, financiën en een ingewikkelde stedenbouwkundige opgave. De uitleglocatie Nieuwland is nagenoeg afgerond. Hier zijn een kleine 5.000



woningen gerealiseerd. Dit is meer dan in eerste instantie was gepland. De locatie Vathorst heeft te maken gehad met een bouwstop als gevolg van een uitspraak van de Raad van State. De productie ligt nog steeds achter op schema. In Vathorst zijn inmiddels ruim 1.000 woningen gebouwd.

#### *Verkeer en vervoer*

Bij de ontwikkeling van OV-verbindingen naar de Vinex-locaties is weliswaar vertraging opgetreden, maar de vertraging is nog niet zo groot dat het problemen oplevert. Waarschijnlijk zijn de verbindingen gereed voordat tweederde van de woningbouw is gerealiseerd. Het project HOV Vathorst-Amersfoort CS betreft een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen de Vinex-locatie Vathorst en het centrum van Amersfoort. Het project bevindt zich momenteel in de planstudiefase. Er wordt in 2005 een keuze gemaakt voor een tracé. Over de financiering wordt een maatwerkafpraak gemaakt tussen het Rijk en de gemeente. De financiering voor het station is geregeld. De opening van station Vathorst (onderdeel van Randstadrail) wordt verwacht in 2006.

De rijksbijdrage aan het project CSG II in het centrum van Amersfoort is geregeld.

Wat betreft vervoer over de weg is er sprake van veel congestie nabij de Vinex-locaties. Congestie op het Rijkswegennet (A1 en A28) is een direct probleem voor de ontsluiting van Vathorst. Wanneer de voorgestelde maatregelen op het rijkswegennet niet voldoen, zijn nieuwe aanpassingen noodzakelijk. Het Rijk zal in dat geval samen met de gemeente naar oplossingen zoeken.

#### *Bodemsanering*

De met FES-middelen uit te voeren projecten lopen nog of moeten nog worden gestart. In Vathorst vinden nog veel bodemonderzoeken plaats. De meest verdachte locaties in dit gebied zijn echter onderzocht.

### **Provincie Noord-Holland (stadsgewesten Alkmaar, Haarlem en Hilversum)**

#### *Woningbouw*

In de Vinex-stadsgewesten Alkmaar, Haarlem en Hilversum bedroeg de netto woningproductie in de periode 1995 tot en met 2003 26.200 woningen. Dit is 106% van de taakstelling. Hiervan zijn in 2003 2.800 woningen gerealiseerd. De verwachting voor 2004 is een lichte stijging van de netto woningproductie. De productie in Haarlem en Hilversum ligt vóór op schema. Alleen het stadsgewest Alkmaar ligt iets achter op schema. Gezien de netto woningproductie in 2003, die boven het gemiddelde lag, is het reëel te veronderstellen dat ook Alkmaar in de loop van 2005 aan het aantal uit het convenant voldoet.

#### *Verkeer en vervoer*

Voor de ontsluiting van de Vinex-locaties is de realisatie van de OV-corrider Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk en de ontsluiting per openbaar vervoer van de locatie Broekpolder in Beverwijk van belang. Beide projecten verlopen moeizaam; realisatie van de OV-corrider is voorzien voor 2006-2010. De ontsluiting per openbaar vervoer van Beverwijk-Broekpolder is nog onzeker. De bus die er nu rijdt is sinds november 2003 alleen in de spits beschikbaar.

#### *Bodemsanering*

De gemeente Zaanstad heeft een tegenslag opgelopen doordat € 3 miljoen aan FES-gelden voor de locatie De Hemmes moet worden terugbetaald. De bezwarenprocedure heeft teveel tijd gekost waardoor de gemeente niet meer aan de voorwaarden voldoet.



## **Provincie Zuid-Holland (stadsgewesten Leiden en Drechtsteden)**

### *Woningbouw*

In de periode 1995 tot en met 2003 bedroeg de netto woningproductie in de stadsgewesten Leiden en Drechtsteden 20.900 woningen. Dit is 79% van de afspraak in het Vinex-convenant. De twee stadsgewesten hebben in 2003 een netto uitbreiding van 1.000 woningen gerealiseerd.

De woningbouw in het stadsgewest Leiden ligt goed op schema. Doordat de Bollenstreek een hogere capaciteit bleek te hebben dan van tevoren gedacht, heeft de Leidse Regio aan de woningbouwafspraken kunnen voldoen. De in het convenant genoemde uitleglocaties in de Leidse regio zijn echter nog nauwelijks in ontwikkeling genomen.

De Drechtsteden kennen echter een forse achterstand. Een belangrijke oorzaak voor de achterstand in de Drechtsteden is het niet doorgaan van de uitleglocatie Buitenstad bij Dordrecht. De reden hiervoor was de ligging in de kwetsbare polders van de Hollandse Biesbosch. Door een gebrek aan uitleglocaties moest dit binnenstedelijk worden gecompenseerd. De daartoe noodzakelijke versnelling van de binnenstedelijke opgave kon nog onvoldoende van de grond komen.

### *Verkeer en vervoer*

Er zijn geen projecten op het gebied van openbaar vervoer die specifiek zijn gericht op de Vinex-locaties. Dit komt omdat de locaties vrij klein zijn. De enige grote locatie is Volgerlanden in Hendrik Ido Ambacht. Hier is nog geen openbaar vervoer geregeld, maar de locatie is ook nog nauwelijks ontwikkeld.

Voor het openbaar vervoer in het stadsgewest Leiden is de Rijn-Gouwelijn van belang. In het MIT 2004 is deze verbinding opgenomen als planstudie. In augustus 2004 hebben de provincie Zuid-Holland en het Rijk overeenstemming bereikt over de financiering van de Rijn-Gouwelijn-Oost. De feitelijke aanleg vindt plaats tussen 2007 en 2010. Voor een aantal tracédelen, bijvoorbeeld voor het traject door Leiden, wordt gewerkt aan het ontwerp. Sinds maart 2003 rijden bij wijze van proef trams op de NS-lijn Gouda-Alphen aan de Rijn. Voor het westelijke deel van de Rijn-Gouwelijn, dat relevant is voor de Bollenstreek, zijn (nog) geen financiën beschikbaar.

Wat de HOV-Drechtsteden betreft is een tracé aangewezen. Realisatie van de eerste fase Zwijndrecht Zuid-Dordrecht CS is voorzien voor 2007.

De ontsluiting over de weg van de Vinex-locaties levert geen specifieke knelpunten op.

### *Bodemsanering*

Vrijwel alle voor de woningbouw relevante projecten zijn afgerond. Eind 2003 was er van de aan Zuid-Holland toegekende FES-gelden 96% uitbetaald. Drie projecten waren volgens de provinciale opgave in 2003 nog niet in uitvoering genomen: Noordeinde (Alkemade), Drechtoevers (Dordrecht) en Lange Steeg (Alblasserwaard). Financiële problemen hebben zich niet voorgedaan bij de saneringsprojecten. Evenmin heeft bodemsanering geleid tot een vertraging van de woningbouw. De kans dat nieuwe gevallen voor bodemsanering nog ontdekt zullen worden, is nihil. De Vinex-locaties zijn geheel in kaart gebracht.

## **Provincie Zeeland (stadsgewest Vlisburg)**

### *Woningbouw*

In de periode 1995 t/m 2003 is een netto woningproductie van 2.600 woningen in het stadsgewest gerealiseerd. Dit is 90% van de Vinex-afpraak. In 2003 zijn netto 170 woningen toegevoegd. Voor het jaar 2004 is een netto woningproductie van circa 250 woningen gepland. Een grote bouwlocatie in Middelburg wordt opgeleverd. Daarmee wordt de in het convenant afgesproken uitbreiding vrijwel gerealiseerd.

In het stadsgewest is voornamelijk gebouwd op kleinere inbreidingslocaties en op herstructureringslocaties. Enkele belangrijke binnenstedelijke locaties (Stationsgebied in Middelburg, Scheldeterrein en Spuikom in Vlissingen) moeten nog van de grond komen. Van serieuze knelpunten is geen sprake in de provincie Zeeland. Op dit moment is de markt het grootste probleem bij de voortgang van de woningbouw.



#### *Verkeer en vervoer*

Voor de ontsluiting van de Vinex-locaties zijn alleen wegverbindingen van belang. Verkeer- en vervoerprojecten hebben in Zeeland niet geleid tot een belemmering van de Vinex-woningbouw. Twee projecten zijn al gestart: de aanleg van de S14 en de N57. Wat betreft de N57 moet de financiering nog worden onderzocht. De S14 is vrijwel gereed. De ontsluiting van de werf van de Schelde bevindt zich nog in de planvormingsfase.

#### *Bodemsanering*

De sanering in het Stationsgebied in Middelburg is in uitvoering. De sanering van het Scheldeterrein in Vlissingen gaat dit jaar van start. Er doen zich in Zeeland geen grote problemen voor bij de voor woningbouw noodzakelijke bodemsanering.

### **Provincie Noord-Brabant (stadsgewesten Breda, Tilburg en Den Bosch)**

#### *Woningbouw*

In de periode van 1995 tot en met 2003 bedroeg de netto woningproductie in de Brabantse stadsgewesten 33.700 woningen. Dit is 78% van de Vinex-afspraken. In 2003 is een netto woningproductie van 1.800 woningen gerealiseerd. Doordat in de Brabantse stadsgewesten relatief weinig sloop plaatsvond, lag de netto woningproductie in bestaand stedelijk gebied relatief hoog. In alle drie de stadsgewesten deden zich vertragingen voor op de grote Vinex-uitleglocaties.

In het stadsgewest Breda was van vertraging sprake op drie uitleglocaties (Nieuw Wolfslaar in Breda, Breda Noordoost/Teteringen en Vrachelen III). Inmiddels zijn de problemen opgelost en is met de bouw begonnen. In Breda Noordoost/ Teteringen ligt de bouw vooralsnog stil als gevolg van een uitspraak van de Raad van State.

In het stadsgewest Tilburg is de bouw van de uitleglocatie Nieuwe Warande nog onzeker.

Het achterblijven van de woningproductie in het stadsgewest Den Bosch is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan vertragingen bij de uitleglocatie Groote Wielen in de gemeente 's-Hertogenbosch. De vertraging is onder meer ontstaan door een procedure bij de Raad van State in de jaren negentig. De problemen zijn opgelost. In 2004 is gestart met de bouw van de eerste woningen.

#### *Verkeer en vervoer*

In Noord-Brabant is sprake van een wisselend beeld. De uitleglocatie Reeshof in Tilburg was lang verstoken van openbaar vervoer. In 2003 is hier een treinstation geopend. De uitleglocatie Haagse Beemden is ontsloten via station Breda Prinsenbeek. Dit is echter niet voldoende voor de hele wijk. De HOV-lijn Oosterhout-Breda-Etten Leur die de uitleglocatie Breda Noordoost/Teteringen moet ontsluiten, is nog niet gerealiseerd. Aangezien er in deze uitleglocatie nog niet veel is gebouwd, is dit voorlopig ook nog geen probleem. De ontsluiting van de locatie Nieuw Wolfslaar (Breda) is opgelost door een busbrug over de Bavelse Leij. Voor de rest blijft een aantal locaties voorlopig verstoken van openbaar vervoer. De locatie Vrachelen is ook nauwelijks ontsloten door openbaar vervoer.

#### *Bodemsanering*

De meeste projecten zullen voor 2005 zijn afgerond. Voor enkele projecten zal de sanering dan echter nog niet eens begonnen zijn. Bodemsanering heeft nergens tot grote problemen geleid. Vooral op de uitleglocaties waren er geen ernstige verontreinigingen.



## **Provincie Limburg (stadsgewesten Heerlen, Sittard/Geleen, Venlo en Maastricht)**

### *Woningbouw*

In de periode van 1995 t/m 2003 bedroeg de netto woningproductie in de Vinex-stadsgewesten 16.600 woningen. Hiermee is 85% van de taakstelling gerealiseerd. In de stadsgewesten is in 2003 een netto woningproductie van 670 woningen gerealiseerd.

Het stadsgewest Maastricht heeft de afspraak uit het convenant aan het begin van 2004 al gerealiseerd. Het stadsgewest Heerlen heeft de grootste achterstand. Hier heeft relatief veel sloop in bestaand stedelijk gebied plaatsgevonden.

In Limburg heeft geen woningbouw plaatsgevonden op de in het convenant aangewezen uitleglocaties. De enige kleine uitleglocatie waarvoor destijds BLS-subsidie was voorzien, Stadsrand in Venlo, is uiteindelijk niet doorgegaan. Limburg heeft relatief veel gebouwd in bestaand stedelijk gebied (55% van de nieuwbouwproductie). Daarnaast zijn er enkele kleinere uitleglocaties in Heerlen en Sittard.

### *Verkeer en vervoer*

In Limburg doen zich geen grote knelpunten voor bij de ontsluiting per openbaar vervoer van nieuwe woningbouwlocaties. Hierbij speelt een rol dat een groot deel van de bouwopgave in deze provincie plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied. Er wordt niet gebouwd op grote uitleglocaties.

De Rijkswegboulevard Sittard-Geleen is van belang voor de Vinex-locatie Middengebied. Uitvoering van de op deze boulevard geplande HOV-verbinding is van start gegaan. De bijdrage voor mogelijke omzetting van de HOV-verbinding in een lightrailverbinding, als onderdeel van lightrail Zuid-Limburg is toegezegd. Hiervoor is in de BDU €25 miljoen gereserveerd.

Wat betreft de ontsluiting over de weg doen zich geen knelpunten voor.

### *Bodemsanering*

In de provincie Limburg ligt een sterk accent op woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied. Sinds 2002 zijn er geen nieuwe gevallen van bodemverontreiniging bekend geworden. Het is echter zeer wel mogelijk dat in de komende jaren nieuwe gevallen ontdekt zullen worden. Op enkele binnenstedelijke locaties is er vertraging in de woningbouw opgetreden vanwege de noodzaak voor uitgebreid onderzoek. Op een locatie in Maastricht is aanvullende sanering nodig omdat er grondwaterverontreiniging is aangetoond.





## 10 Voortgang deconcentratie regionale woonwagencentra

(stand van zaken ultimo 2004, bron: VROM-Inspectie)

Eind 1999 hebben zestien gemeenten een budget gekregen voor de afronding van de 'deconcentratie'<sup>5</sup> van de resterende zeventien regionale woonwagencentra (totaal circa € 27,4 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, milieueisen) 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 hebben de gemeenten jaarlijks concrete informatie verstrekt. Aldus ontstaat ultimo 2004 het volgende beeld:

### *Overleg met de bewoners*

In alle gemeenten vindt overleg met bewoners plaats over de planvorming, uitvoering en soms ook toezicht en handhaving. De intensiteit en de onderwerpen verschillen. In Den Haag, met twee regionale centra, moet voor één centrum het overleg nog gestart worden. In Zeist is begin 2004 duidelijkheid gekomen over de planologische mogelijkheden. De gemeente bereid thans de planvorming voor en zal daarna het overleg met bewoners hervatten.

### *Planvorming*

Bij zeven gemeenten betreft het herstructurering van het huidige centrum, soms met inpassing van tot dusver illegale plaatsen, soms gecombineerd met aanleg van nieuwe centra. In twee gemeenten wordt een centrum opgeheven. Drie centra worden vergroot en vier sterk verkleind. Van één Haags centrum verkeert de planvorming nog in een pril stadium.

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 heeft hier in 2004

<sup>5</sup> Afronding van 'deconcentratie': gemeenten zijn vrij om de wijze van de afronding te bepalen. Deconcentreren, opheffen, herstructureren, vergroten, verkleinen en andere varianten zijn mogelijk.



duidelijkheid over gekregen. Mede vanwege de reguliere bestemmingsplanprocedures, vergt de uitvoering nog enkele jaren. De afronding ervan is voorzien in 2009. In Den Haag is in 2004 één centrum ontruimd. Op basis van de leerervaringen wordt de planvorming en uitvoering voor het andere centrum thans aangepakt.

#### *Realisatietermijn*

Drie gemeenten (Den Haag/Leyweg, Haarlem en Hulst) verwachten dat het centrum conform de voorwaarden voor toekenning uiterlijk medio 2005 gereed is.

De overige gemeenten geven aan dat niet te kunnen halen. De meeste hebben inmiddels uitstel van de termijn van gereed melding verkregen. Het betreft Nijmegen (1 juni 2006), 's-Hertogenbosch (31 juli 2006), Hilversum (1 september 2006), Apeldoorn, Emmen, Enschede, Leiden en Velsen (alle 1 januari 2007), Maastricht (1 april 2007), Groningen en Sittard-Geleen (beide 1 juli 2007), Dordrecht (1 januari 2008), Den Haag/Escamplaan (1 juli 2008) en Zeist (1 juli 2009).

#### *Betrokkenheid corporaties*

In steeds meer gemeenten raken de corporaties intensief betrokken bij het proces. In 2004 zijn dat er zeven. In vier andere gemeenten wordt aangekoerst op overdracht, soms in combinatie met verkoop aan bewoners. In vijf gemeenten zijn corporaties (nog) niet betrokken. Opvallend is dat 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. Huisvesting van bewoners van woonwagens behoort, zeker waar het gaat om lagere inkomens, tot de reguliere kerntaken van corporaties.

#### *Betrokkenheid omliggende gemeenten*

Bij twee gemeenten werken de omliggende gemeenten goed mee. In dertien gevallen is medewerking van omliggende gemeenten niet nodig, bijvoorbeeld omdat het lokale herstructurering betreft. Een gemeente beziet of betrokkenheid van de omliggende gemeenten nodig is.

Enkele gemeenten wijzen erop dat veel gemeenten een afbouwbeleid hanteren voor woonwagen-locaties. Doordat die gemeenten onvoldoende inspelen op de woningbehoefte en woonwensen van woonwagenbewoners, leidt dat tot het risico dat de (over)concentratie van woonwagens in de centrumgemeente onveranderd blijft.

#### *Betrokkenheid provincie*

In twaalf gevallen is de provincie betrokken, vooral vanwege bestemmingsplanprocedures of door subsidieverlening. Een enkele keer voert de provincie nog een woonwagenbeleid, of is dat juist aan het herzien. Bij vier gemeenten is de provincie niet (meer) betrokken.

#### *Specifieke voorzieningen, Huisvestingsverordening*

Voor deconcentratiegemeenten én gemeenten die in dat kader een opvangtaak hebben was tot 1 januari 2003 een voorrangsregel in de huisvestingsverordening verplicht. Nu biedt de Huisvestingswet deze mogelijkheid op facultatieve basis. Twaalf gemeenten hanteren thans nog specifieke voorrangsregels. Soms hebben deze een beperkte werkingsduur, bijvoorbeeld tot en met de eerste standplaatstoekenning na de ingreep.

#### *Specifieke voorzieningen, (brand)veiligheid*

Alle gemeenten geven aan dat de gebruikelijke eisen voor brand- en bouwveiligheid 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 past een enkele gemeente niet alleen publiekrechtelijk, maar ook privaatrechtelijk handhavinginstrumentarium toe.



Opgemerkt wordt dat een consequente toezicht en handhaving nodig is om te voorkomen dat door uitbreidingen van wagen en/of berging de vereiste afstanden teniet worden gedaan.

#### *Specifieke maatregelen tegen (het ontstaan van) planologische illegaliteiten*

Dertien 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 preventief.

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.

In 's-Hertogenbosch wordt in de strijd tegen planologische illegaliteiten voor elke opstal een bouwvergunning afgegeven. Bewoners werken hier goed aan mee door het instellen van een schouwteam dat eens per week in circa 1,5 uur alle situaties in de gaten houdt en contact opbouwt op het centrum. Preventieve uitleg van regelgeving is daarbij van groot belang.

#### *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. In twee centra spelen ook geluidsaspecten spelen. In acht gemeenten is de bodem gesaneerd. De uitgangspunten voor bodemsanering van gewone wijken worden gehanteerd. Eén centrum is geconfronteerd met een illegale afvalstort. Op andere centra is gekozen voor een leeflaag op het centrum en multifunctionele bodemsanering van hotspots.

#### *Specifieke voorzieningen, openbare orde*

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van de beheersing van de openbare orde varieert met de aard 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. De meeste gemeenten kiezen ervoor om de reguliere handhaving, bij voorkeur persoonsgericht, door OM/politie in te laten zetten. In zeven gemeenten is reeds een genormaliseerde situatie bereikt. De overige gemeenten zijn daar naar op weg. Op sommige centra zijn hennepkwekerijen aangetroffen.

#### *Convenant met het Ministerie van Financiën*

Als uitvloeisel van de grote inval in De Vinkenslag in Maastricht heeft het Kabinet in 2004 een beleid tegen Vrijplaatsen vastgesteld. Eén element daaruit is dat het ministerie van Financiën afspraken maakt met gemeenten over samenwerking en informatie-uitwisseling. In dat kader zijn reeds convenanten afgesloten met onder meer de gemeenten Maastricht (samenwerkings- en informatieuitwisseling) en Den Haag (invorderingsconvenant). Het is de bedoeling dat met elke 'deconcentratie'-gemeente een convenant wordt afgesloten.



### *Conclusie*

Alle gemeenten zijn druk bezig met beleid of uitvoering. Elk op haar eigen manier. Slechts drie centra kunnen medio 2005 gereed zijn: daar verloopt een en ander over het algemeen voorspoedig.

Voor de overige centra hebben gemeenten uitstel verkregen of onlangs aangevraagd. Veelal voor een beperkte periode van een á twee jaar. Vanwege de specifieke situatie heeft Zeist uitstel gekregen tot medio 2009.

Opvallend is de voortschrijdende normalisatie op nagenoeg alle vlakken. Het betreft bijvoorbeeld het overleg met bewoners, de verhouding met corporaties, de planologische, milieu- en brand- en bouwregelgeving, en ook de tendens tot het kunnen normaliseren van handhaving en toezicht.



## Literatuur

ABF Research, *Actualisering Woningmarktverkenning Groningen*, Delft, 2004.

Bak R.L., *Kantoren in cijfers 2003; statistiek van de Nederlandse kantorenmarkt*, Kantorenfonds Nederland, Utrecht, 2003.

Bestuur Regio Utrecht, *Regionale woningmarktmonitor*, Utrecht, 2003.

Bestuur Regio Utrecht, *Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2003*, Utrecht, 2003.

Bestuur Regio Utrecht, *Besluit Regionaal Openbaar Vervoer*, Utrecht, 2004.

Centraal Bureau voor de Statistiek, *Statline gegevens*, [www.statline.nl](http://www.statline.nl), december 2004.

Dynamis, *Sprekende Cijfers 2004*, Amersfoort, 2004.

Gemeente Amsterdam, *De Amsterdamse kantorenmarkt*, Amsterdam, 2004.

Gemeente Amsterdam, *Bedrijfslocaties in Amsterdam 2003*; een overzicht van voorraad uitgeefbare kantoor- bedrijven- en haventerreinen per 1 januari 2003, Amsterdam, 2003.

Gemeente Utrecht, *Vastgoedmonitor Utrecht 2002/2003*, Utrecht, 2003.

Glastuinbouw en Milieu, *Monitoring 2003 herstructurering glastuinbouw*, Utrecht, 2003.

Knooppunt Arnhem Nijmegen, *Voortgangsrapportage woningbouw 2004*, Nijmegen, 2004.

Knooppunt Arnhem Nijmegen, *KAN-Vastgoedrapportage 2004*, Nijmegen, 2004.

Knooppunt Arnhem-Nijmegen en Provincie Gelderland, *Sterke Steden sterke regio; startnota Regionaal Structuurplan 2005-2020 Knooppunt Arnhem-Nijmegen*, 2004.

Ministerie van Economische Zaken, *Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008; samenwerken aan uitvoering*, Den Haag, 2004.

Ministerie van VROM, *Vierde Nota Over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)*, Den Haag, 1992.

Ministerie van VROM, *Nota Wonen: Mensen, wensen, wonen; wonen in de 21<sup>e</sup> eeuw*, Den Haag, 2000.



Ministerie van VROM, *Achterblijvende woningproductie problematiek en maatregelen*; eindrapport taskforce woningbouwproductie, Den Haag, 2002.

Ministerie van VROM, *Werklocaties 2003 hoofdrapport*, Den Haag 2004.

Ministerie van VROM, *Ruimte maken, ruimte delen; Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020*, Den Haag, 2001.

Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, *Nota Ruimte; ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag, 2004.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport; stand van zaken 2004*, Den Haag, 2004.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport; stand van zaken 2005*, Den Haag, 2005.

Neprom en PropertyNL, *Nieuw commercieel vastgoed in Nederland in 2004*, Voorburg/ Amsterdam, 2004.

NVB, *Kantorentermometer 2004*, Voorburg, 2004.

OBR, *Kantorennieuwsbrief juli 2003*, Rotterdam, 2003.

Olden H, *Provincies en kaderwetgebieden als regisseurs in het ruimtelijk economische beleid? Een verkennend onderzoek naar ambities, taken en instrumentarium in het beleid voor bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel*, Oranjewoud, Oosterhout, 2004.

Onderzoeksinstituut OTB, *Voortgang verstedelijking VINEX 2003; jaarlijkse voortgangsrapportage Vinex-uitvoeringsconvenanten 1995 – 2005; themarapportage*, Delft, 2003.

Onderzoeksinstituut OTB, *Voortgang verstedelijking VINEX 2003; jaarlijkse voortgangsrapportage Vinex-uitvoeringsconvenanten 1995 – 2005; regionrapporten*, Delft, 2003.

Projectbureau KAN, *Evaluatie Regionaal Structuurplan KAN 1995-2015*, Nijmegen, 2003.

Provincie Gelderland, *Voortgang woningbouw stadsgewest Stedendriehoek, BLS-verslag 2003*, Arnhem, 2004.

Provincie Groningen, *Tussenevaluatie nota Bouwen en Wonen*, Groningen, 2003.

Provincie Limburg, *Overzicht Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS), 1995-2003*, Maastricht, 2004.

Provincie Noord-Brabant, *Overzicht Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS), 2003*, 's-Hertogenbosch, 2004.

Provincie Overijssel, *Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) Stadsgewest Zwolle verslag 2003*, Zwolle, 2003.

Provincie Zuid-Holland, *Woonvisie 2005 -2014*, Den Haag, 2004.

Provincie Zuid-Holland, *Provinciaal Verkeer en Vervoerplan, deel A Nota Beheerst Groeien*, Den Haag, 2004.



RIGO, *Inventarisatie bestemmings- en streekplancapaciteit voor woningbouw*, Amsterdam, 2003.

ROA, *Regionale woonvisie; een visie op het wonen in het ROA-gebied*, Amsterdam, 2004.

RSP van Boxtel Makelaars, *Opname en aanbodcijfers kantorenmarkt Regio Eindhoven*, www.rsp.nl, 31-8-2004.

Samenwerkingsorgaan Regio Eindhoven, *Beleidsvisie openbaar vervoer*, Eindhoven, 2003.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, *Ontwerp Regionaal Structuurplan regio Eindhoven*, Eindhoven, 2004.

Stadsgewest Haaglanden, *Regionaal Structuurplan Haaglanden*, Den Haag, 2002.

Stadsgewest Haaglanden, *Woningmarkt monitor nieuwbouw 2003*, Den Haag, 2003.

Stadsgewest Haaglanden, *Monitor kantorenmarkt Haaglanden 2003*, Den Haag, 2003.

Stadsgewest Haaglanden, *Startnotitie glastuinbouwvisie Haaglanden*, Den Haag, 2003.

Stadsgewest Haaglanden, *Locatiemonitor bedrijfsterreinen 2004*, Den Haag, 2004.

Stadsregio Rotterdam, *Programma Ruimte voor Bedrijven; meer ambitie, efficiëntie en effectiviteit*, Rotterdam, 2002.

Stadsregio Rotterdam, *Compacte woningmarktanalyse stadsregio Rotterdam*, Rotterdam, 2003.

Stadsregio Rotterdam, *Regionaal verkeers- en vervoerplan, kwaliteit op zijn plek*, Rotterdam, 2003.

Stadsregio Rotterdam, *Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2004-2008*, Rotterdam, 2004.

Stadsregio Rotterdam, *Voorontwerp Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam RR 2020*, Rotterdam, 2004.

Stichting Vastgoedrapportage Twente, *Ruimte voor Twente, Vastgoedrapportage Twente 2004*, Wierden, 2004.

Vries P. de, K. Dol en H. van der Heijden, *Knelpuntenmonitor Woningbouw 2003; ervaren knelpunten door marktpartijen, gemeenten en provincies*, Onderzoeksinstituut OTB, Delft, 2004.





## Bijlage 1: Leden van de interdepartementale begeleidingscommissie

Mevr. J.H.P. Vrolijk	Ministerie van VROM/DG Ruimte (voorzitter)
Dhr. J.J.M. van Eck	Ministerie van VROM/DG Ruimte
Dhr. J.H.J. Peters	Ministerie van VROM/DG Ruimte
Dhr. C.J. Schut	Ministerie van VROM/DG Wonen
Dhr. R. de Graaf	Ministerie van VROM/DG Wonen
Dhr. A. Segijn	Ministerie van VROM/DG Milieu
Dhr. S. Ruddijs	Ministerie van Financiën
Mevr. H. Smulders	Ministerie van BZK
Dhr. C.A.M. Vaandrager	Ministerie van LNV
Dhr. C.A.M. Vlemminx	Ministerie van V&W
Dhr. F. van der Wende	Ministerie van Economische Zaken





## Bijlage 2: Regionale contactpersonen bij de kaderwetgebieden en provincies

Regionaal Orgaan Amsterdam	Dhr. M. Weijs
Stadsregio Rotterdam	Mevr. A.G.L. Konijnendijk
Stadsgewest Haaglanden	Dhr. A. Donkersloot
Bestuur Regio Utrecht	Dhr. H. Gielen
Knooppunt Arnhem-Nijmegen	Dhr. G. Béguin
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	Dhr. R. van Dongen
Regio Twente	Dhr. H. Zoon
Groningen	Dhr. J. van Ravensteijn
Friesland	Dhr. M. Smulders
Drenthe	Dhr. H. van der Meer
Overijssel	Dhr. IJ. Tromp
Gelderland	Dhr. Th. Van Hummel
Utrecht	Mevr. S. Smit
Noord-Holland	Dhr. H.B. Harmsen
Zuid-Holland	Dhr. A. Peters
Zeeland	Dhr. H.J. Nijssen
Noord-Brabant	Dhr. J. Jansen
Limburg	Dhr. G.A.G. Meijers





## Bijlage 3: Definities

<b>Bestaand stedelijk gebied Bouwrijpe bedrijventerreinen</b>	Gebied binnen de CBS-grens 1971 Bedrijventerreinen die direct uitgeefbaar en bebouwbaar zijn door investeringen in de infrastructuur, nutsvoorzieningen en dergelijke.
<b>Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)</b>	Uitkering aan de lagere overheden waarin vanaf 1-1-2005 naast de bijdrage voor de aanleg van infrastructuurprojecten ook de exploitatiebijdrage voor het OV, de middelen voor duurzaam veilig en voor vervoermanagement worden opgenomen. De BDU-ontvangers zijn vrij in de besteding van die BDU-middelen.
<b>Bruto woningproductie/ Bruto uitbreiding van de woningvoorraad</b>	Aan de woningvoorraad toegevoegde nieuwbouwwoningen en toevoegingen anderszins.
<b>Bruto oppervlakte bedrijventerrein</b>	De totale oppervlakte van een bedrijventerrein dat bestaat uit uitgeefbare/ uitgegeven kavels en openbare ruimte voor infrastructuur, groenvoorzieningen en dergelijke.
<b>Gebundelde Doeluitkering (GDU)</b>	Uitkering aan de lagere overheden voor de aanleg van infrastructuur. Tot 1-1-2004 vielen alleen projecten waarvan de investeringskosten onder € 11,34 mln liggen onder de GDU. Met de gebundelde doeluitkering + (GDU+) per 1-1-2004 is die grens verhoogd naar € 112,5 resp. € 225 mln. In 2005 wordt de GDU+ opgenomen in de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer (BDU).
<b>Harde plancapaciteit op bedrijventerreinen Juridisch beschikbare plancapaciteit voor woningbouw Kaderwetgebieden</b>	In (ontwerp)-bestemmingsplannen vastgelegde ruimtelijke capaciteit. In onherroepelijke bestemmingsplannen vastgelegde ruimtelijke capaciteit. Zeven grotere stadsgewesten met een eigen regiobestuur.



**Netto woningproductie/ Netto uitbreiding van de woningvoorraad**

De bruto woningproductie verminderd met de door sloop en door onttrekkingen anderszins onttrokken woningen

**Netto uitgeefbare bedrijventerreinen**

Het deel van een bedrijventerrein dat bestemd is voor uitgifte. Dit is het bruto oppervlak verminderd met de openbare ruimte voor infrastructuur, groenvoorzieningen en dergelijke.

**Onttrekkingen anderszins**

Niet door sloop aan de woningvoorraad onttrokken woningen, maar door samenvoeging van woningen of verandering van functie.

**Overige stadsgewesten**

Negentien kleinere stadsgewesten, waarbinnen volgens de Vinex bundeling van verstedelijking moet plaatsvinden.

**Toevoegingen anderszins**

Niet door nieuwbouw aan de woningvoorraad toegevoegde woningen, maar bijvoorbeeld door het ombouwen van kantoren en pakhuisen of door het splitsen van woningen.

**Vinex-convenanten**

Documenten met de verstedelijkingsafspraken tussen het Rijk en de kaderwetgebieden voor de zeven grote stadsgewesten respectievelijk met de provincies voor de negentien kleinere stadsgewesten.

**Vinex-stadsgewesten**

26 stedelijke gebieden, waar volgens de Vinex concentratie van verstedelijking moet plaatsvinden.



Bijlage 4: Ontwikkeling woningproductie volgens oude cijfers (exclusief toevoegingen anderszins)

**Realisatie 1995-2003 weergegeven als netto woningproductie, excl. toevoegingen anderszins, afgerond in duizendtallen**

	Aantal- len 1995 t/m 2004	realisatie 1995 t/m 1999 (%)	realisatie 2000	realisatie 2001	realisatie 2002	realisatie 2003	realisatie 1995 t/m 2003 (%)	Restant 2004
Kader- wet- gebieden	295.000	133.000 45%	21.000	26.000	21.000	17.000	218.000 74%	77.000
Overige stadsge westen	165.000	91.000 56%	14.000	12.000	10.000	10.000	137.000 84%	27.000
Overige gebieden	190.000	155.000 82%	22.000	20.000	19.000	15.000	231.000 122%	-41.000
<b>Totaal</b>	<b>650.000</b>	<b>379.000</b> <b>58%</b>	<b>57.000</b>	<b>58.000</b>	<b>50.000</b>	<b>42.000</b>	<b>586.000</b> <b>90%</b>	<b>63.000</b>

Bron: CBS



**Realisatie 1995-2003 weergegeven als netto woningproductie, excl. toevoegingen anderszins, afgerond in honderdtallen**

	Vinex aantallen 1995 t/m 2004	Realisatie 1995 t/m 2003 vlgs CBS gegevens	Realisatie in %	Nog te realiseren 2004
<b>Kaderwetgebieden</b>				
Reg. Orgaan A'dam (incl. Almere)	100.100	71.000	71	29.100
Stadsregio Rotterdam	53.000	33.700	64	19.300
Haaglanden	42.500	36.800	87	5.700
Bestuur Regio Utrecht	31.600	24.700	78	6.900
Knooppunt Arnhem-Nijmegen	24.100	16.600	69	7.500
Regio Twente	15.500	12.900	83	2.600
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	28.400	22.300	79	6.100
<b>Overige stadsgewesten*</b>				
Groningen	5.000	4.300	86	700
Leeuwarden	5.400	4.700	87	700
Emmen	3.000	3.800	126	0
Zwolle	8.100	6.800	84	1.300
Stedendriehoek	14.000	12.400	89	1.600
Amersfoort**	13.200	13.200	100	0
Alkmaar	13.400	11.100	83	2.300
Haarlem	6.800	8.000	118	0
Hilversum	4.500	4.700	104	0
Leiden**	12.800	11.200	88	1.600
Drechtsteden	13.700	8.400	61	5.300
Vlisburg	2.900	2.100	72	800
Breda	16.400	11.900	76	4.200
Tilburg	14.700	12.000	78	2.700
Den Bosch	12.000	8.800	73	2.800
Heerlen	7.200	5.300	74	1.900
Sittard/Geleen	3.800	2.900	76	900
Venlo**	3.700	2.700	73	1.000
Maastricht**	4.800	3.800	79	1.000

\* De Vinex afspraken met de provincies betreffen de gezamenlijke stadsgewesten per provincie. In provincies met meerdere stadsgewesten kunnen de aantallen per stadsgewest wisselen.

\*\* Inclusief realisatie in het kader van de regeling Subsidie Grote Bouwlocaties of regeling Locatie Subsidie.

Bron: CBS