



28 juni 2019

Managementsamenvatting Reality Check Verstedelijkingsalliantie

Reality check
Verstedelijkingsalliantie

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
01 INLEIDING	4
02 REALITY CHECK	7
02.01 Methodiek	7
02.02 Resultaten	7
02.03 Analyse bevindingen	9
03 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	11
03.01 Conclusies	11
03.02 Aanbevelingen	13

VOORWOORD

De verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland is groot. Tot 2040 zijn 240.000 woningen nodig. Dat is geen gemakkelijke opgave. Er is weinig ruimte buiten de steden in onze regio en we willen het groen niet zomaar volbouwen. We willen de kracht van onze steden vergroten en als regio groeien. We versterken onze agglomeratiekracht door te bouwen vlakbij openbaar vervoer knooppunten.

Deze opgave moet slagen, daarom hebben acht steden (Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Den Haag, Rijswijk, Leiden en Zoetermeer), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland de krachten gebundeld en de Verstedelijkingsalliantie opgericht. De Verstedelijkingsalliantie heeft de ambitie om totaal 170.000 woningen te realiseren waarvan circa 88.000 woningen op 13 binnenstedelijke locaties nabij openbaar vervoer knooppunten voornamelijk langs de "Oude Lijn".

Om meer zicht te krijgen op de realiteitswaarde van ons aanbod voor de 13 binnenstedelijke locaties hebben we de afgelopen maanden een Reality Check laten uitvoeren door Hans de Jonge, CEO van Brink Groep. Deze check, die nu voor u ligt, laat zien dat het realiseren van circa 88.000 woningen extra tot 2040 onder voorwaarden mogelijk is. Daarbij hebben we de komende jaren partners vanuit overheden, OV-vervoerders, infrabeheerders en markt nodig. Daarom nodig ik u expliciet uit tot samenwerking: laten we de handen inéén slaan. Alleen dan kunnen we onze grote ambities waarmaken.

Wij zijn klaar om aan de slag te gaan. Ik hoop u ook,

Namens de Verstedelijkingsalliantie,

Boudewijn Revis
Wethouder Den Haag
Bestuurlijk boegbeeld Verstedelijkingsalliantie

01 INLEIDING

In de Verstedelijkingsalliantie Zuid-Holland (hierna: “Verstedelijkingsalliantie”) werken acht gemeenten gezamenlijk aan binnenstedelijke ontwikkeling nabij (hoogwaardige) openbaar vervoerverbindingen (HOV) om te voldoen aan de grote vraag naar duurzame centrum- en hoogstedelijke gemengde milieus voorzien van een uitstekende OV-bereikbaarheid (zie fig.1). De samenwerking tussen deze acht gemeenten (Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Den Haag, Rijswijk, Leiden en Zoetermeer), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Provincie Zuid-Holland is gericht op het maken van integrale verstedelijkingsafspraken. Het te sluiten verstedelijkingsakkoord met het Rijk in 2019 is een belangrijke tussenstap op weg hiernaartoe. Op dit moment wordt samengewerkt met het Rijk aan de voorbereiding van het Verstedelijkingsakkoord, waarvoor in het BO MIRT van november 2018 een procesafpraak is gemaakt.



Fig. 1 Verstedelijkingsalliantie

De opgave van de acht gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie bedraagt totaal 170.000 woningen tot 2040 waarvan circa 88.000 woningen en 85.000 extra arbeidsplaatsen op 13 binnenstedelijke projectlocaties. De totale verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland is breder dan deze opgave, echter het deel van de Verstedelijkingsalliantie komt alleen door middel van gebiedsontwikkeling in binnenstedelijke transformatiegebieden van de grond.

De binnenstedelijke projectlocaties in de Verstedelijkingsalliantie concentreren zich namelijk in 13 in potentie uitstekend gelegen locaties langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht (Oude Lijn) en/of bestaande treinstations. Echter zijn het vaak complexe locaties omdat zich op deze locaties andere functies bevinden (bijvoorbeeld haven- of bedrijventerreinen), deze veelal versnipperd grondeigendom kennen of financiële tekorten waar het gaat om een goede ontsluiting met openbaar vervoer of de inrichting van de openbare ruimte. Voor de ontwikkeling van deze complexe locaties is een goede lange termijn samenwerking publiek-publiek (gemeente-provincie-rijk) en publiek-privaat (marktpartijen en woningbouwcorporaties) noodzakelijk.

Integraal kerndoel Verstedelijkingsalliantie

De Verstedelijkingsalliantie werkt gezamenlijk aan binnenstedelijke ontwikkeling nabij (H)OV in de acht alliantiesteden. Het gaat om het creëren van aantrekkelijke stedelijke milieus met wonen en werken in goede samenhang met milieu, water, mobiliteit, gezondheid, etc. Dit biedt voordelen op zes vlakken:

- 1 Voorzien in de grote vraag naar (centrum)stedelijk wonen.
- 2 Realiseren van een duurzame stedelijke ontwikkeling.
- 3 Versterken van de economische concurrentiekracht.
- 4 Open landschappen openhouden.
- 5 Vergroten van de kansen voor mensen.
- 6 Faciliteren van forensenverkeer (focus op OV en fiets).

Op korte termijn is er voldoende planaanbod. Dit ligt voor een deel binnen de 13 alliantieprojecten, maar zit ook voor een groot deel in projecten daarbuiten. Als gevolg van de huidige goede marktomstandigheden worden deze projecten nu versneld tot ontwikkeling gebracht. Het gevolg is dat de bestaande planvoorraad in rap tempo slinkt. Om ook op de middellange termijn de woningbouwproductie op peil te houden is aanvullende planvoorraad nodig. Hiervoor moeten we nu beginnen met het oplossen van de belangrijkste toekomstige knelpunten in de 13 alliantieprojecten om verdere duurzame ontwikkeling van deze locaties mogelijk te maken. De verwachting is dat niet alle locaties al concreet genoeg zijn uitgewerkt en er zicht is op haalbare oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten. Dit geeft niet: de Verstedelijkingsalliantie richt zich op de periode tot 2040 en een deel van de ontwikkelingen zal pas op (middel)lange termijn plaatsvinden. Wel is het noodzakelijk om beslissingen over infrastructuur nu in gang te zetten om te voorkomen dat over een paar jaar stagnatie optreedt.

Met het oog op het traject richting een verstedelijkingsakkoord is een onafhankelijk advies op het realiteitsgehalte, de haalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de plannen uitgevoerd om een volgende stap te kunnen zetten op weg naar de verstedelijkingsafspraken. Deze reality check op de ambitie en plannen van de Verstedelijkingsalliantie moet een samenhangend beeld opleveren van de uitvoerbaarheid van de plannen.

Een overzicht van de 13 alliantieprojecten is in onderstaande figuur 2 weergegeven:

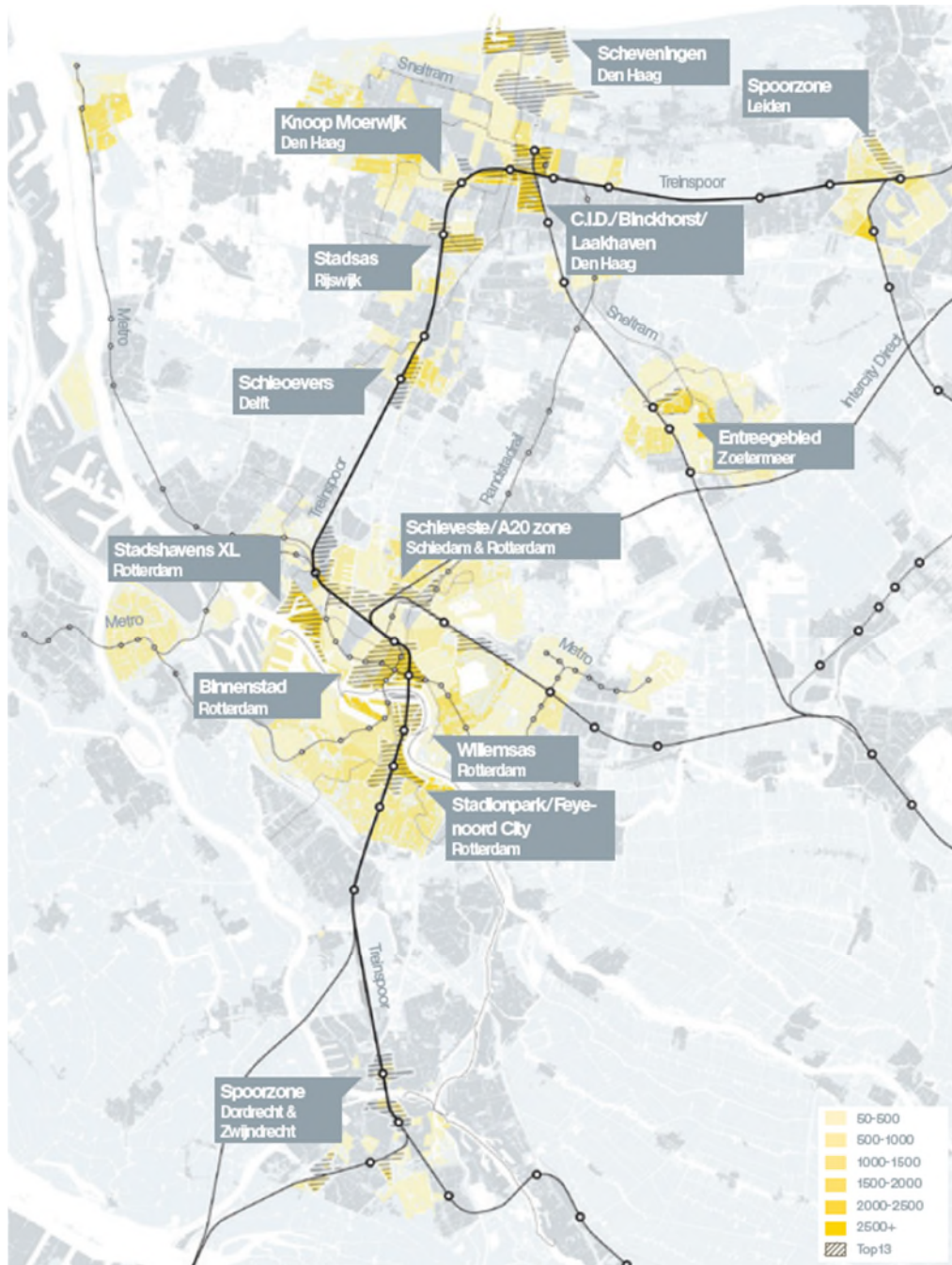


Fig 2. Bron: Verstedelijkingsalliantie, jaarlijkse monitor 2018 (februari 2019)

02 REALITY CHECK

02.01 Methodiek

Voor het uitvoeren van de reality check zijn projectdocumenten onderzocht, data verzameld en zijn op basis daarvan zijn factsheets met vragen geformuleerd. Deze lijst is gebruikt als gespreksleidraad bij interviews met de projectverantwoordelijken van de 13 projectlocaties. Naar aanleiding van de interviews is door diverse projectteams aanvullende informatie verstrekt en is reactie gegeven op de vragen. Voor het beoordelen van de uitvoerbaarheid van de plannen hebben wij ons gebaseerd op de door de projectverantwoordelijken van de 13 locaties aangeleverde informatie.

02.02 Resultaten

De beoordeling van de uitvoerbaarheid heeft plaatsgevonden op zes hoofdcategorieën:

- 1 Strategie en besluitvormingsproces;
- 2 Wonen;
- 3 Werken;
- 4 Mobiliteit;
- 5 Duurzaamheid en milieu;
- 6 Financiën.

Per categorie zijn verschillende criteria geformuleerd die hierna kort worden beschreven.

Strategie en besluitvormingsproces

- ▶ Passief/actief grondbeleid, faciliterend versus eigen grondexploitatie (grex)
Is er sprake van grip en sturing op het project door middel van (veel) eigen grondposities of is er sprake van (nauwelijks) eigen grond (bijvoorbeeld alleen de openbare ruimte in bezit)?
- ▶ Draagvlak omwonenden en marktpartijen
Is er voldoende extern draagvlak voor het project?
- ▶ Draagvlak politiek-bestuurlijk, realisatiebesluit college
Is er voldoende intern draagvlak op beslissingsniveau voor het project?
- ▶ Bestemmingsplan/omgevingsvergunning
Is er al een bestemmingsplan of een lopende bestemmingsplanprocedure zodat omgevingsvergunningen spoedig kunnen worden verleend?
- ▶ Medewerking grondeigenaar/ontwikkelaar
Zijn er afspraken/overeenkomsten met de grondeigenaren/ontwikkelaars in het gebied over realisatie van de plannen?

Wonen

- ▶ Markt vraag wonen en werken
Is er aantoonbaar voldoende markt vraag?
- ▶ Voldoende voorzieningen (onderwijs, winkels, groen)
Zijn of komen er aantoonbaar voldoende voorzieningen in, of in de directe nabijheid van, het project?

Werken

- ▶ Conflict tussen wonen en werken
Zijn er belemmeringen, zoals milieuhinderlijke bedrijven, die nog niet verplaatst zijn, die wonen verhinderen?
Is een functiemix wonen/werken mogelijk?

Mobiliteit

- ▶ Openbaar vervoer; betrokkenheid vervoersbedrijven en draagvlak OV-maatregelen
Is er interesse en zijn er constructieve gesprekken met vervoersbedrijven met eventueel al harde afspraken over OV-maatregelen?
- ▶ Inzicht in OV- en infra maatregelen en wanneer
Is er voldoende/goed inzicht (in relatie tot de fase van de planontwikkeling) in de benodigde OV- en infрмаatregelen en wanneer (need to have en nice to have)?
- ▶ Parkeernormen
Worden deugdelijk onderbouwde parkeernormen gehanteerd die toekomstbestendig zijn en een adequate aanpak opleveren van de parkeerproblematiek?

Duurzaamheid en milieu

- ▶ Milieueisen, waterhuishouding
Zijn er ten aanzien van milieu en waterhuishouding geen grote knelpunten, die realisatie in de weg staan of met perspectief op een oplossing?
- ▶ Duurzame energievoorziening, klimaatadaptatie
Is er een mogelijkheid om aan te sluiten bij een collectieve energievoorziening, zoals stadsverwarming of warmteronde en spelen daar geen (planning) conflicten?

Financiën

De financiële analyse is hoofdzakelijk kwalitatief gebleven vanwege het ontbreken van financiële gegevens bij (bijna) alle projecten. Dat betekent dat alleen kwalitatieve uitspraken middels stoplichten zijn gedaan op de volgende criteria:

- ▶ Financieel inzicht
Is er een goed inzicht in de financiën zowel binnen- als bovenplans alsook in de (dynamische) kasstroom, eventueel grondexploitatie vastgesteld?
- ▶ Tekorten binnenplans/bovenplans
Zijn er zowel binnen- als bovenplanse tekorten in de gebiedsexploitatie en infra en OV-maatregelen?

Vervolgens is aan de hand van de criteria een globaal oordeel gegeven middels een stoplichtmodel. Dat is zowel kwalitatief als (waar mogelijk) globaal kwantitatief geanalyseerd en beoordeeld. De stoplichten zijn door middel van het toekennen van punten gerangschikt. In navolgend schema is de beoordeling weergegeven. Omwille van de vertrouwelijkheid zijn de projectnamen vervangen door nummers. Tevens is één van de projecten gesplitst waardoor er totaal 14 projecten zijn beoordeeld.

Fig 3. Analyse en beoordeling projecten

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Totaal
Strategie en besluitvormingsproces															
Passief / actief grondbeleid, faciliterend versus eigen grondexploitatie (grex)															18
Draagvlak omwonenden en marktpartijen															33
Draagvlak politiek-bestuurlijk, realisatiebesluit college															33
Bestemmingsplan / omgevingsvergunning															17
Medewerking grondeigenaar/ontwikkelaar															23
Wonen															
Marktvraag wonen en werken															33
Voldoende voorzieningen (onderwijs, winkels, groen)															40
Werken															
Conflict tussen wonen en werken															28
Mobiliteit															
OV; betrokkenheid vervoersbedrijven en draagvlak OV-maatregelen															12
Inzicht in OV- en infra maatregelen en wanneer															25
Parkeernormen															27
Duurzaamheid en milieu															
Milieueisen, waterhuishouding															12
Duurzame energievoorziening, klimaatadaptatie															25
Financien															
Financieel inzicht															20
Tekorten binnenplannen / bovenplannen															9
Totaalscore	39	25	30	23	14	31	18	28	34	24	27	6	33	23	

Geen kleur: geen informatie beschikbaar

02.03 Analyse bevindingen

Per beoordelingscriterium is een dwarsdoorsnede per criterium gemaakt (zie laatste kolom). Hierdoor ontstaat een beeld van hoe de Verstedelijkingsalliantie er in totaliteit voor staat. De volgende aspecten vallen op:

- 1 Heel vaak hebben de betrokken gemeenten de bouwgronden niet in bezit. Daardoor hebben zij vooral een faciliterende rol en beperkte invloed op de kwaliteit en het tempo van uitvoering van de alliantieprojecten.
- 2 Over het algemeen is het draagvlak bij omwonenden voor de woningbouwlocaties groot. Voor een aantal locaties is daar nog geen duidelijkheid over. Het draagvlak bij marktpartijen voor een aantal plannen is groot en bij andere nog niet getoetst.
- 3 Aan vrijwel alle locaties liggen bestuurlijke besluiten ten grondslag. Soms betreft het een voornemen, soms is er al een realisatiebesluit. Diverse locaties bestaan uit deelgebieden die in verschillende stadia van ontwikkeling verkeren.
- 4 Gelet op het vaak nog prille stadium van ontwikkeling zijn de bestemmingsplannen nog vrijwel nergens (volledig) aangepast. Op enkele locaties is dat wel het geval, maar het is duidelijk dat daar tempo geboden is.
- 5 Daar waar de planvorming concreet ter hand is genomen, bestaat in beginsel medewerking van de grondeigenaar/ontwikkelaar. Gegeven de huidige marktomstandigheden is dat begrijpelijk. Of de realisatie volgens planning zal plaatsvinden zal afhangen van de marktontwikkeling.
- 6 Er lijkt vooralsnog voldoende vraag te zijn naar de beoogde bouwprogramma's. Voor sommige locaties moet dat nog worden aangetoond. Hoe conjunctuurgevoelig de marktvraag per locatie is valt moeilijk te voorspellen.
- 7 Voor alle alliantieprojecten geldt dat er aantoonbaar voldoende voorzieningen zijn of komen in of in de directe nabijheid van het project.
- 8 Op de meeste locaties wordt een gemengd woon-/werkmilieu voorzien. Dat is goed mogelijk. Op een aantal locaties zal uitplaatsing van Hoge Milieu Categorie (HMC) bedrijven noodzakelijk zijn om voldoende schaal te bereiken.
- 9 De planvorming voor de OV-maatregelen in de regio vindt plaats in de Werkplaats Metropolaan Openbaar Vervoer. Hierin zijn rijk, provincie, MRDH, maar ook de OV-bedrijven vertegenwoordigd. In de Werkplaats wordt ook specifiek gekeken hoe met de OV-maatregelen het beste kan worden ingespeeld op de vervoersbehoefte die is gekoppeld aan de woningbouwlocaties.

- 10 De gemeenten vragen om forse investeringen in infrastructuur, met name voor openbaar vervoer en autoverkeer. Ook de investeringen in het fietsverkeer (de laatste kilometer) zijn aanzienlijk: het gaat daarbij fietstunnels, -bruggen en -garages.
- 11 Veelal is het voornemen om de parkeernormen aan te scherpen als de bereikbaarheid per OV goed is. Effectuering heeft nog maar in een paar gevallen daadwerkelijk plaatsgevonden, omdat de planvorming nog onvoldoende ver is gevorderd.
- 12 Alle alliantieprojecten hebben te maken met aandachtspunten voor milieu en waterhuishouding. Hoewel deze oplosbaar lijken zullen deze wel restricties voor de planvorming met zich meebrengen en/of extra maatregelen vergen. De planvorming is in de meeste plannen nog onvoldoende vergevorderd om daar specifieke uitspraken over te kunnen doen.
- 13 Bij alle alliantieprojecten is de ambitie om zorg te dragen voor een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie.
- 14 Voor veel alliantieprojecten bestaat er nog onvoldoende inzicht in de financiële (on)mogelijkheden. Veel projecten kennen een faciliterende rol voor de gemeente en hebben daardoor niet de verplichting om een grondexploitatieberekening uit te voeren. Hierdoor is het lastig voldoende inzicht en grip te krijgen op de financiën en de kostenverhaalsruimte van het gebied.

03 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

03.01 Conclusies

De volgende conclusies kunnen op basis van het onderzoek worden getrokken:

- 1 De alliantieprojecten verschillen sterk van karakter en mate van uitwerking. Sommige locaties zijn volop in ontwikkeling, terwijl andere nog grote zoekgebieden zijn waar nog niet duidelijk is op welke plekken de woningbouw precies moet gaan plaatsvinden.
De woningbouwprogramma's zijn nog niet voor alle gebieden gedifferentieerd maar het lijkt erop dat voor de meeste gebieden met een behoorlijk hoge dichtheid gebouwd gaat worden. Het aantal arbeidsplaatsen is voor de meeste locaties nog een inschatting, waarbij ervoor gekozen is om een bepaalde verhouding wonen/werken aan te houden.
- 2 De alliantieprojecten zijn complexe binnenstedelijke (her)ontwikkelingslocaties. Veel voorkomende uitdagingen zijn het versnipperde eigendom, de restwaarde van de bestaande bebouwde omgeving, bodemverontreiniging, kostbare infrastructurele ingrepen, complexe en langlopende planprocedures en milieu en externe veiligheidscontouren. Dit betekent dat bij dergelijke plannen de financiële haalbaarheid over het algemeen onder druk staat en er vaak onrendabele gebiedsexploitaties ontstaan. Bij veel alliantieprojecten is nog geen integraal financieel inzicht aanwezig, hetgeen begrijpelijk is gezien de horizon van het programma. Waar het inzicht er wel is dient nog een goed onderscheid te worden gemaakt in de zogenaamde binnen- en bovenplanse kosten.
- 3 De woningbouw is sterk markt gedreven: de vraag is op dit moment groot en het aanbod is beperkt. De verwachting is dat voor de korte termijn de woningprijzen nog verder zullen stijgen. Hoewel niet overal aangetoond, lijkt er op dit moment voldoende vraag naar de woningbouwprogramma's in de alliantieprojecten. Wanneer de markt weer in een neerwaartse beweging komt staan woningproducties in deze gebieden het eerst onder druk vanwege de risico's die afgedekt moeten worden.
- 4 De bouwproductie komt flink op stoom, maar wordt gelimiteerd door de beschikbare bouwcapaciteit. Op dit moment lijkt het plafond bereikt met een jaarlijkse landelijke bouwproductie van circa 65.000 woningen gereed gemeld per jaar. Uitbreiding van de beschikbare bouwcapaciteit vindt wel plaats maar is onvoldoende om de snel toegenomen vraag te kunnen volgen. De algemene verwachting is dat hierdoor voor de korte termijn de bouwpreizen nog wel blijven stijgen.
- 5 Bij banken is nog steeds sprake van onverminderd stringente woonlastennormen voor huishoudens. Doordat de woningprijzen sneller stijgen dan de inkomens, als gevolg van de sterk toegenomen vraag en achterblijvend aanbod, worden huishoudens beperkt in hun mogelijkheden. Dit levert vooral een probleem voor jonge huishoudens en speciale groepen op. Naarmate de huizenprijzen verder stijgen wordt de kloof tussen betaalbaarheid en financierbaarheid verder vergroot en ontstaat druk op kwaliteit. De verleiding ontstaat om kleinere, sobere woningen te realiseren om de prijs te drukken. Dat vergt oplettendheid om te voorkomen dat we voor de toekomst een kwaliteitsprobleem creëren.
- 6 Binnen de alliantieprojecten hebben de meeste gemeenten weinig grondposities behoudens de bestaande openbare ruimte. Dit betekent dat deze gemeenten een faciliterende rol hebben en daardoor beperkte grip op tempo en kwaliteit. Gevolg is dat op een meer organische wijze en per grondpositie met bijbehorend bouwplan de benodigde besluitvorming en bestemmingswijziging plaatsvindt, hetgeen tijdrovend is.

- 7 Daarnaast dienen kostenverhaalsafspraken gemaakt te worden al dan niet met een eventueel exploitatieplan als 'stok achter de deur'. Hoewel in de Crisis en Herstelwet enkele experimenten op het vlak van kostenverhaal mogelijk zijn is het over het algemeen lastig om kosten te verhalen bij organische gebiedsontwikkeling met een hoofdzakelijk faciliterende rol.
- 8 Marktpartijen zijn nu gretig met investeren en ontwikkelen. Dat blijkt op de locaties die nu al in ontwikkeling zijn. Vanwege de beperkte kostenverhaalsmogelijkheden ontstaan voor de korte termijn in de huidige economische hausse haalbare kavelontwikkelingen. Op de middellange en lange termijn is echter de verwachting dat de noodzakelijk gebiedsinvesteringen in openbare ruimte en (OV) infrastructuur niet gedekt (kunnen) worden uit het beperkte kostenverhaal en daarmee schuiven een deel van de problemen voor ons uit.
- 9 Een aantal stedelijke OV netwerken zit nu al aan de limiet van de capaciteit. De woningbouw zet extra druk op een capaciteitsvergroting van deze OV netwerken. Als de woningen niet in de onderzochte plangebieden gebouwd gaan worden gaat ontwikkeling elders plaatsvinden en gaan deze bewoners ook gebruik maken van het stedelijk OV, omdat in de steden de meeste banen zijn.
De omvang van alle bouwplannen is voldoende voor een frequentieverhoging op de spoorlijnen. Hiervoor is uitbreiding en dus een schaalsprong van de spoorcapaciteit nodig. De maatregelen die nu in het kader van PHS gerealiseerd worden zijn niet voldoende om de toekomstige vraag te accommoderen.
- 10 Bij enkele alliantieprojecten is er sprake van milieuhinderlijke bedrijven waarvoor de processen voor uitplaatsing tijdig in gang gezet moeten worden. In dat kader is een Bouwcampusoverleg tussen partijen geweest waarin afspraken zijn gemaakt over het bereiken van doorbraken op regionaal niveau.
Milieutechnisch zou de huidige situatie inzake externe veiligheid van het spoor in Dordrecht niet mogen bestaan en hoort los van de gebiedsontwikkeling opgelost te worden.
- 11 In veel alliantieprojecten speelt de vraag over de planvorming van de warmterotonde. Zolang er geen zicht is op een positief besluit inclusief planning van realisatie over de warmterotonde wordt in de projecten gekozen voor een oplossing die hun eigen energie-opgave oplost en verdwijnt een kans op een goede oplossing voor de energie-opgave van de bestaande woningen uit beeld. Voor met name een tweetal gemeente is er meer duidelijkheid nodig over de planning en de vormgeving van de versterking van de waterkering. Ook is er een grote behoefte om de waterkering in te passen in de gebiedsontwikkeling.
- 12 Van de taakstelling van 240.000 woningen in Zuid-Holland tot 2040 kunnen ongeveer 170.000 woningen (gemiddeld ca. 8.500 woningen per jaar) in het gebied van de alliantiegemeenten onder voorwaarden worden gerealiseerd. Lange termijn samenwerking met de markt is daarvan een belangrijke.
- 13 Circa de helft daarvan (circa 88.000 woningen) kan in de alliantieprojecten worden gerealiseerd, mits afspraken over bereikbaarheid worden gemaakt: circa 42.000 woningen in de periode tot en met 2025 en ongeveer zo'n zelfde aantal in de periode tot 2040.
- 14 Als bereikbaarheidsafspraken kunnen worden gemaakt (MIRT verkenning) leveren Rotterdam Stadionpark en Den Haag CID/Binckhorst een grote bijdrage. De stations in Leiden en Schiedam kunnen met beperkte investeringen een belangrijke bijdrage leveren aan de capaciteitsvergroting van die knopen. De andere projecten vragen meer bovenplanse investeringen. Het programma biedt goede kansen voor integrale oplossingen voor onze ruimtelijke vraagstukken.

03.02 Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen worden gegeven aan de Verstedelijkingsalliantie. Dit zijn zowel aanbevelingen op individueel projectniveau als op alliantieniveau.

- 1 Doordat voor de verschillende aandachtsgebieden (woningbouw, werkgelegenheid, mobiliteit en energietransitie) sectoraal beleidsontwikkelingen plaatsvinden is het gelijktijdig verkrijgen van duidelijkheid over sectoren heen een uitdaging. De praktijk van gebiedsontwikkeling heeft veel baat bij het meer synchroon laten lopen van plannen en maatregelen. Zo worden bijvoorbeeld op dit moment beslissingen genomen om WKO in gebieden aan te leggen, omdat niet gewacht kan worden op de besluitvorming over de warmeretonde. Er zijn nu goede initiatieven om tot een meer integrale aanpak te komen en dat is toe te juichen. Voortvarendheid bij de integrale planvorming voor de alliantieprojecten is geboden. Anders is het risico groot dat de bouwproductie op de middellange termijn gaat haperen alsmede de (OV) infrastructuur gaat vastlopen.
- 2 Aangezien het grootste deel van de financiering uit de markt zal moeten komen is het van groot belang dat publieke partijen duidelijke keuzes maken en daaraan vasthouden, zodat continuïteit wordt geboden. Daarmee ontstaat een betrouwbare basis voor het gesprek met marktpartijen. Voor het realiseren van deze woningproductie in complexe binnenstedelijke gebieden is lange termijn samenwerking met (consortia van) marktpartijen noodzakelijk. Daarbij is het maken van voorstellen waarin “zoet en zuur” worden gecombineerd belangrijk voor een redelijke verdeling van risico's en het bieden van continuïteit van productie.
- 3 Monitor periodiek het aanbod en de vraag, zowel kwantitatief als kwalitatief, zodat tijdig kan worden geanticipeerd op eventueel veranderende vraag. Deze monitoring dient niet alleen voor de alliantieprojecten maar ook elders in de 8 gemeenten en de regio te worden uitgevoerd. Daarnaast kan bijvoorbeeld tweemaal per jaar een overleg met marktpartijen georganiseerd worden om het aanbod en de beschikbare bouwproductie te bespreken. Tevens dient blijvend gestuurd te worden op kwaliteit in de bouwprogramma's. Concessies in kwaliteit zijn vaak de problemen van de toekomst.
- 4 Een integrale benadering is ondanks de faciliterende rol met al haar nadelen zoals kavelgewijze ontwikkeling en beperkte kostenverhaalsmogelijkheden essentieel. Om de nadelen van de faciliterende rol te beperken kan bijvoorbeeld gedacht worden aan samenwerking met een conglomeraat van marktpartijen in plaats van individuele afspraken. Hierdoor kan voor (een deel van) het gebied tot afspraken worden gekomen over tempo, kwaliteit en kosten(verhaal). Eventueel kan een gemeente zelf actief delen van het plangebied verwerven en samenwerken met marktpartijen vanuit een gezamenlijke grondexploitatie. Daarnaast kan samen met het Rijk onderzocht worden hoe de lessen die geleerd zijn bij onder andere de experimenten van de Crisis en Herstelwet op het vlak van kostenverhaal bij organische gebiedsontwikkeling kunnen worden toegepast en/of verankerd kunnen worden in (nieuwe) wet- en regelgeving. Dit zal echter niet op korte termijn betere instrumenten voor het kostenverhaal opleveren.
- 5 Teneinde inbreng te kunnen leveren voor het eind 2019 af te sluiten Verstedelijkingsakkoord is het noodzakelijk op korte termijn beter financieel inzicht te krijgen per alliantieproject, zowel binnen- als bovenplans, al is het maar op hoofdlijnen en ook bij een faciliterende rol. Op basis daarvan kan steviger financieel inzicht verkregen worden op het niveau van de Verstedelijkingsalliantie. Daarnaast dienen de financiën in de tijd inzichtelijk gemaakt te worden in de vorm van kasstroomoverzichten. Daarmee kan per project en op alliantieniveau inzicht verkregen worden wanneer op welk moment de financiële middelen nodig zijn.

- 6 Een cruciaal aandachtspunt betreft het openbaar vervoer. Duidelijk moet zijn welke OV-maatregelen randvoorwaardelijk voor de woningbouw zijn. Het is essentieel een zorgvuldige splitsing aan te brengen tussen maatregelen die noodzakelijk zijn ('need to have') voor de gebiedsontwikkeling en welke niet ('nice to have'). Het gaat hierbij om de te nemen maatregelen zowel per locatie als op systeemniveau. Deze maatregelen zijn natuurlijk niet alleen van nut voor de alliantieprojecten maar voor de hele gemeente en regio. In de Werkplaats Metropolaan Openbaar Vervoer wordt gewerkt aan de planvorming voor de te nemen OV-maatregelen. In deze Werkplaats zijn alle relevante partijen vertegenwoordigd, zowel overheden als OV-bedrijven. Het is noodzakelijk de planvorming op korte termijn te concretiseren. Tevens zullen de kosten en baten inzichtelijk gemaakt moeten worden en eventueel een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) moeten worden gemaakt. De resultaten hiervan dienen input te vormen voor het eind 2019 af te sluiten Verstedelijkingsakkoord.
- 7 Verschillende woningbouwlocaties hebben een spanningsveld met werklocaties. In enkele alliantieprojecten zijn veelbelovende initiatieven zichtbaar die een dergelijke menging mogelijk maken. Soms is het probleem oplosbaar met gemengde woon-/werklocaties. Maar vooral voor hogere milieucategorieën (vanaf 3.1) zal er sprake moeten zijn van tijdige uitplaatsing. Er is een werkgroep ingesteld om mogelijke oplossingen voor deze problematiek in beeld te brengen waarbij bijvoorbeeld binnen de alliantiegemeenten gekeken kan worden naar werklocaties die geschikt zijn om deze bedrijven op te vangen. Concentratie van dit type bedrijvigheid kan door schaal en aanpak gelijk een mogelijkheid bieden voor nieuwe oplossingen die circulariteit als basisprincipe hebben. Daarbij gaan forse investeringen gepaard, maar er worden daarmee tegelijk grotere gebieden geschikt gemaakt voor woningbouw en gemengde woon-werk milieus.
- 8 De woningbouwprojecten vereisen een duurzame energievoorziening. Op welke wijze deze zijn beslag dient te krijgen is vaak nog onduidelijk. Op dit moment wordt gewerkt aan Regionale Energie Strategieën. Deze zijn rond de zomer van 2019 gereed. Daarop zal moeten worden ingespeeld. Verder komt er per gemeente een Warmtevisie. Veel gemeenten werken daar al aan. Ook daarmee zal een relatie moeten worden gelegd.