

Nationale Projectenmonitor '08

Resultaten

7 januari 2009

Versie 1

Opgesteld door:

Procap adviseurs en projectmanagers

Savannahweg 71 3542 AW Utrecht

Postbus 3160 3502 GD Utrecht

Tel: 030-2808000 Fax: 030-2808002

E-mail: info@procap.nl

www.procap.nl

Auteurs:

drs. ing. Theo Heida

ing. Martijn Schouten

Goedgekeurd en vrijgegeven door: ir. Norbert van Doorn MBA

Inhoud

1	De Nationale Projectenmonitor	5
1.1	Ontwikkelingen volgen	5
1.2	Het onderzoek	5
1.3	Leeswijzer	5
2	De TOP 10 van belangrijkste projecten 2008	6
2.1	Verbreding A2 Amsterdam – Utrecht neemt koppositie over van Zuidas	6
2.2	Top 10 van belangrijkste projecten	6
2.3	Analyse door Norbert van Doorn	7
3	Kansen en bedreigingen	8
3.1	De grootste bedreigingen	8
3.2	De grootste kansen	8
3.3	Analyse door Theo Heida	8
4	Versnellen van infrastructuurprojecten	10
4.1	Commissie Elverding	10
4.2	Veel vertrouwen in 'bestuurlijke lus'	10
4.3	Scepsis over brede maatschappelijke verkenning	11
4.4	Geen effect verwacht van oplevertoets	11
4.5	Analyse Kees van Leeuwen	11
5	Kredietcrisis en vastgoedsector	12
5.1	Impact van de kredietcrisis	12
5.2	Kredietcrisis serieus probleem voor vastgoedsector	12
5.3	Meer aandacht voor kwaliteit vastgoedontwikkeling nodig	12
5.4	Analyse door Helma Born	13
6	Integrale en gebiedsgerichte aanpak	14
6.1	Integrale en gebiedsgerichte aanpak is de trend	14
6.2	Professionals willen één ministerie voor ruimtelijke ontwikkeling	14
6.3	Analyse van Roland Theeuwen	15
7	Procap adviseurs en projectmanagers	16

Bijlagen

Bijlage I.	De belangrijkste projecten van Nederland	21
Bijlage II.	Kansen	23
Bijlage III.	Bedreigingen	24
Bijlage IV.	Aanbevelingen commissie Elverding	25
Bijlage V.	Kredietcrisis en vastgoed	26
Bijlage VI.	Integrale aanpak	27
Bijlage VII.	Respondenten	28

© 2009, Procap adviseurs en projectmanagers

Niets uit dit werk mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden op welke andere wijze dan ook, daaronder mede begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van het werk, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Procap adviseurs en projectmanagers.

1 De Nationale Projectenmonitor

1.1 Ontwikkelingen volgen

De ruimtelijke projecten van Nederland staan veel in de belangstelling. Dat is niet alleen omdat nieuwe woonwijken, wegverbredingen, spoorlijnen en gebouwen belangrijk zijn voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en economie van ons land. Ook onderwerpen als luchtkwaliteit, inspraakprocedures en mogelijke aantasting van natuurgebieden zijn iedere dag weer actueel.

Procap is een onafhankelijk advies- en projectmanagementbureau voor infrastructuur-, gebiedsontwikkeling- en vastgoedprojecten. De adviseurs van Procap volgen nauwlettend de ontwikkelingen rond ruimtelijke projecten om hun opdrachtgevers nog beter van dienst te kunnen zijn. Het uitvoeren van de jaarlijkse Nationale Projectenmonitor hoort daarbij.

1.2 Het onderzoek

Het onderzoek voor de Nationale Projectenmonitor is uitgevoerd in het 4^e kwartaal van 2008. De resultaten zijn gebaseerd op zo'n 150 enquêtes binnen het werkveld van de ruimtelijke projecten. Dat wil zeggen dat enquêtes zijn afgenomen bij professionals die werken bij onder meer overheden, adviesbureaus, bouwondernemingen, kennisinstellingen en brancheorganisaties. Het onderzoek is toegespitst op infrastructuur-, gebiedsontwikkeling- en vastgoedprojecten in Nederland.

1.3 Leeswijzer

De volgende onderwerpen uit de Nationale Projectenmonitor '08 komen in deze rapportage aan bod:

- Hst 2: De top 10 van belangrijkste Nederlandse projecten
- Hst 3: Kansen en bedreigingen
- Hst 4: Versnellen van infrastructuurprojecten
- Hst 5: Kredietcrisis
- Hst 6: Integrale aanpak

2 De TOP 10 van belangrijkste projecten 2008

2.1 Verbreding A2 Amsterdam – Utrecht neemt koppositie over van Zuid-As

De verbreding van de A2 Amsterdam – Utrecht is uitgeroepen tot het belangrijkste Nederlandse project van 2008. Het neemt daarmee de koppositie over van de Zuidas Amsterdam, die op de tweede plaats is geëindigd. De derde plaats gaat naar Utrecht CS en de aanpak van de stationsomgeving aldaar.

Hoogste nieuwe binnenkomer in de top 10 is de aanpak van de Vogelaarwijken. Die staat op de vijfde plaats, na de Hogesnelheidslijn. Ook nieuw zijn de Planstudie A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam – Almere, Ruimte voor de rivier, Rotterdam CS en het project 'Zwakke schakels kust'. Het project Mainportontwikkeling Rotterdam zakt van de 2^e naar de 10^e plaats.

2.2 Top 10 van belangrijkste projecten

In onderstaande tabel is de top 10 opgenomen van de belangrijkste Nederlandse projecten van 2008. In bijlage I zijn de facts & figures opgenomen van de projecten uit de top 10.

Positie	Project	(Positie 2007)
1	Verbreding A2 Amsterdam – Utrecht	(5)
2	Zuidas Amsterdam	(1)
3	Utrecht CS en stationsomgeving	(6)
4	Hogesnelheidslijn	(4)
5	Vogelaarwijken	(-)
6	Planstudie A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere	(-)
7	Ruimte voor de Rivier	(-)
8	Rotterdam CS	(-)
9	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	(2)
10	Zwakke schakels kust	(-)

Tabel 1. Top 10 van belangrijkste Nederlandse projecten 2008

2.3 Analyse door Norbert van Doorn

Sociale kant van ruimtelijke projecten wordt steeds belangrijker.

“Stedelijke vernieuwing gaat niet alleen over bakstenen, beton en gebouwen. Het gaat ook over de mensen die er wonen en de organisaties die er actief zijn. Samenwerking tussen partijen wordt een steeds belangrijker issue in de ruimtelijke projecten. En dat zie je nadrukkelijk terug in de positionering van de Vogelwaardwijken in de top 10.”

Kredietcrisis brengt Zuidas in zwaar weer

“De kredietcrisis heeft geleid tot onzekerheid rond de ontwikkeling van de Zuidas in Amsterdam. Banken zouden daar samen met de overheid honderden miljoenen investeren in de overkapping van de A10 en het spoor. Maar door de financiële crisis zijn banken erg voorzichtig geworden en is het plan op de lange baan geschoven.”

Nederland leert opnieuw leven met water

“Nederland heeft een lange traditie in de strijd tegen het water. Onze kennis op dat gebied is een belangrijk exportproduct. Door de klimaatverandering moet Nederland zich opnieuw aanpassen aan het water en het belang daarvan wordt sterk onderkend. Nederland doet dat onder meer door gebieden te creëren voor opvang van overtollig water. Daarom is het niet verwonderlijk dat het project *Ruimte voor de Rivier* veel waardering krijgt (nr. 7).”



ir. Norbert van Doorn MBA is directeur van Procap adviseurs en projectmanagers. Daarnaast is hij actief als senior adviseur bij uiteenlopende projecten en evaluaties in de infrastructuur, gebiedsontwikkeling en bouwprojecten. Daarnaast is hij docent van de collegereeks Strategisch Projectmanagement aan de TU Delft.

3 Kansen en bedreigingen

3.1 De grootste bedreigingen

Bedreigingen voor projecten zijn factoren die kunnen leiden tot vertraging, extra kosten of verlies aan kwaliteit. Uit de Nationale Projectenmonitor komt de volgende top 5 van bedreigingen naar voren:

Positie	Kans
1	Bestuurlijke verdeeldheid;
2	Verlies deskundigheid bij overheid;
3	Kredietcrisis;
4	Eisen luchtkwaliteit;
5	Inspraak procedures

Tabel 2. Top 5 van grootste bedreigingen voor Nederlandse projecten 2008

3.2 De grootste kansen

Kansen voor projecten zijn factoren die kunnen leiden tot een betere kostenbeheersing, meer draagvlak, versnelling / minder vertraging en meer kwaliteit. Hieronder is de top 5 van kansen weergegeven.

Positie	Kans
1	Gebiedsgerichte aanpak
2	Gunnen op kwaliteit
3	Duurzaamheid
4	Geïntegreerde contractvormen
5	Versnellen van Projecten (Elverding)

Tabel 3. Top 5 van grootste kansen voor Nederlandse projecten 2008

3.3 Analyse door Theo Heida

Procedures nog steeds belangrijke bedreigingen

"Procedures worden nog steeds gezien als een grote bedreiging voor projecten. De inspraakprocedures staan op 5 en de planologische procedures, die daar sterk mee samenhangen, op 6. Het algemene beeld is dat Nederland is doorgeslagen in de hoeveelheid procedures die te veel tijd en geld kosten, terwijl bijvoorbeeld de files maar blijven toenemen. De procedure rond A4 Leiden-Burgerveen staat iedereen wat dat betreft nog vers op het netvlies en die is nog steeds niet vlotgetrokken. Toch moet we niet uit het oog verliezen dat een goede voorbereiding van een project van essentieel belang is."

Bestuurlijke aspecten nadrukkelijker in de schijnwerpers

“Bestuurlijke verdeeldheid is dit jaar met stip op nummer 1 geëindigd. De verantwoordelijkheid van bestuurders in de voortgang van projecten is duidelijk onderwerp van discussie. Mogelijk dat ook de aandacht van de commissie Elverding voor dit thema mede voor deze hoge notering heeft gezorgd.”

Vertrouwen in nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening valt tegen

“De dit jaar ingevoerde nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening is gezakt van de 5^e naar de 10^e plaats. Er wordt veel van deze wet verwacht, maar mogelijk valt het steviger toepassen van het planologisch instrumentarium in de praktijk toch wat tegen.”



drs. ing. Theo Heida is adviseur en projectmanager van infrastructuurprojecten. Hij publiceert regelmatig over zijn specialisme, de planvorming van nieuwe infrastructuur en de ontwikkelingen die daarin plaatsvinden. Ook is hij medeoprichter van Company to College, intermediair in gastcolleges.

4 Versnellen van infrastructuurprojecten

4.1 Commissie Elverding

In april 2008 bood de Commissie Elverding aan de ministers van V&W en VROM een advies aan over het versnellen van infrastructuurprojecten. Uit de Nationale Projectenmonitor blijkt dat professionals over het algemeen veel vertrouwen hebben in het totale maatregelenpakket van de commissie Elverding. Maar over de afzonderlijke maatregelen bestaat een genuanceerder beeld.

Maatregelen commissie Elverding	Score
Alle maatregelen bij elkaar	0,91
Bestuurlijke lus tracéwet	0,8
Inperking beroepsmogelijkheden overheden onderling	0,79
Minder bestuurlijke drukte	0,77
Minder vergunningen in uitvoeringsfase	0,76
Spoedwetgeving	0,76
Meer budgetruimte	0,71
Compacte planstudie	0,7
Betere ambtelijke voorbereiding	0,66
Opleveringstoets	0
Brede maatschappelijke verkenning	-0,14

Tabel 4. Beoordeling voorstellen commissie Elverding over het versnellen van infrastructuurprojecten

4.2 Veel vertrouwen in 'bestuurlijke lus'

Het meest wordt verwacht van de 'bestuurlijke lus' in de tracéwet. Die maatregel houdt in dat wanneer de rechter in een beroepsprocedure een gebrek constateert in de voorbereiding van een project, dit niet meer automatisch leidt tot vernietiging van het tracébesluit. Door de bestuurlijke lus is het mogelijk de gebreken binnen de lopende beroepsprocedure te herstellen, wat kan leiden tot aanzienlijk minder vertraging.

Daarnaast bestaat veel vertrouwen in een aantal andere adviezen van de commissie Elverding, zoals het inperken van beroepsmogelijkheden van overheden onderling, het verminderen van de bestuurlijke drukte, het verminderen van het aantal benodigde vergunningen en spoedwetgeving. Ook het vergroten van budgetten en het werken met een compacte planstudie kan op vertrouwen van professionals rekenen.

4.3 Sceptis over brede maatschappelijke verkenning

Professionals zijn sceptisch over het instellen van een brede maatschappelijke verkenning voor infrastructuurprojecten, zoals de commissie Elverding adviseerde. Er wordt hierdoor extra vertraging verwacht. Zo'n brede maatschappelijke verkenning houdt in dat bewoners, decentrale overheden en milieuorganisaties eerder en ruimer betrokken worden in projecten.

4.4 Geen effect verwacht van oplevertoets

Ook adviseerde de commissie de introductie van een opleveringstoets, waarbij na de realisatie van de infrastructuur feitelijk wordt gemeten of de milieunormen worden gehaald. Hiervan wordt door professionals geen effect verwacht.

4.5 Analyse Kees van Leeuwen

Sceptis over betrokkenheid belanghebbenden is eigenlijk best jammer

"Uit de Nationale Projectenmonitor blijkt dat een stevigere betrokkenheid van de belanghebbenden als een bedreiging wordt gezien voor de voortgang van projecten. Dat is jammer, omdat draagvlak van cruciaal belang is. De minister is momenteel druk bezig de aanbevelingen van Elverding in te voeren. Hopelijk zal de toekomst uitwijzen dat een brede verkenning toch meerwaarde biedt."



ing. Kees van Leeuwen is senior adviseur en projectmanager bij Procap op het gebied van infrastructuurontwikkeling. Hij gaat er vanuit dat als mensen hun kwaliteiten kunnen inzetten of zich kunnen ontplooiën in een project, de samenwerking in projecten beter verloopt. Als gastdocent verzorgt hij colleges aan de Hogeschool van Utrecht en de Academie voor management van de Universiteit van Groningen.

5 Kredietcrisis en vastgoedsector

5.1 Impact van de kredietcrisis

In september van 2008 luidde Rudy Stroink, directeur van projectontwikkelaar TCN de noodklok over de vastgoedsector: "Het gaat slecht in de vastgoedbranche en dat komt door de kredietcrisis. Banken geven bijna geen nieuwe leningen meer." TCN is één van de grootste projectontwikkelaars van Nederland en heeft inmiddels tien van de zestig projecten in portefeuille stopgezet. "Het Nederlandse vastgoed is zeker 10 tot 25 procent minder waard dan waarvoor het in de boeken staat."

Inmiddels zijn er meerdere reacties gekomen op dit stuk. De geluiden uit de vastgoed wereld zijn divers: sommigen zijn het met het toekomstbeeld dat Stroink schetst eens, anderen gedeeltelijk en weer anderen helemaal niet. Niemand heeft een glazen bol, de toekomst voorspellen is dan ook moeilijk. Wel is zeker dat de markt is veranderd sinds het 3^e kwartaal van 2008.

5.2 Kredietcrisis serieus probleem voor vastgoedsector

Professionals nemen de gevolgen van de kredietcrisis serieus, zo blijkt uit de Nationale Projectenmonitor. Ze verwachten dat de hele sector er last van krijgt en dat deze crisis niet snel zal overwaaien.

Uitspraken	Gemiddelde score*
Hier krijgt de hele sector last van	1,01
Deze crisis waait wel weer over	0,27

Tabel 5. Uitspraken kredietcrisis en vastgoedsector

*2 = helemaal mee eens, 1 = mee eens, -1 = mee oneens, -2 = helemaal mee oneens, 0 = geen mening

5.3 Meer aandacht voor kwaliteit vastgoedontwikkeling nodig

Professionals vinden niet dat er jarenlang teveel is gebouwd en ook met de uitspraak dat er sprake zou zijn van een 'vastgoed-bubble' zijn maar weinig professionals het eens. Daarentegen vindt men wel dat er jarenlang te eenzijdig is gebouwd en dat er meer aandacht moet komen voor de kwaliteit van vastgoed en ruimtelijke ontwikkelingen.

Uitspraken	Gemiddelde score*
Er is meer aandacht voor kwaliteit nodig	1,24
Er is jarenlang te eenzijdig gebouwd	0,60
De kredietcrisis legt vastgoed-'bubble' bloot	0,22
Er is jarenlang te veel gebouwd in Nederland	-0,57

Tabel 6. Uitspraken kredietcrisis en vastgoedsector

*2 = helemaal mee eens, 1 = mee eens, -1 = mee oneens, -2 = helemaal mee oneens, 0 = geen mening

5.4 Analyse door Helma Born

Roep om meer kwaliteit past binnen maatschappelijke ontwikkeling

"De vraag naar meer kwaliteit past binnen de ontwikkeling van de bouw- en vastgoedsector en de maatschappij als geheel. Niet alleen zijn opdrachtgevers zich steeds meer bewust van de noodzaak om op kwaliteit te sturen in plaats van de laagste prijs. De discussie over de kwaliteit van de vinexlocaties is daar een goed voorbeeld van. De zoektocht naar duurzame oplossingen voor wijken in combinatie met integrale kwaliteit komt hierin terug"

Zwakke plekken vastgoed worden blootgelegd

"De waarschuwing van Rudy Stroink is terecht. Professionals verwachten wel dat er weer betere tijden komen, maar het zal niet makkelijk worden de komende tijd. De balans tussen vraag en aanbod zal meer in evenwicht komen. De algemene verwachting is dat het gaat om een zware conjuncturele schommeling die laat zien waar de zwakke plekken in het vastgoed zitten. Of er een meer structurele verandering van de sector nodig is zal de komende maanden blijken. "



drs. Helma Born is directeur van Procap en senior adviseur en projectmanager gebiedsontwikkeling en vastgoed projecten. Zij is gespecialiseerd in het samenbrengen van partijen om tot integraal gedragen oplossingen te komen. Tevens is zij bestuurslid van het Bouwnetwerk.

6 Integrale en gebiedsgerichte aanpak

6.1 Integrale en gebiedsgerichte aanpak is de trend

Onder een integrale aanpak wordt verstaan dat verschillende functies van een gebied in afstemming met elkaar worden beschouwd. Dus niet langer wordt alleen naar die delen van een gebied gekeken die bijvoorbeeld voor verkeer en vervoer bestemd zijn zonder daar de woon-, werk- en natuurfunctie van een gebied bij te beschouwen.

Uit het onderzoek blijkt dat velen dit een goede ontwikkeling vinden. In de dagelijkse praktijk is dit dan ook terug te vinden. Vanuit het gezichtspunt van de traditioneel verkeer en vervoer georiënteerde organisaties als bijvoorbeeld Rijkswaterstaat wordt steeds vaker gesproken over een corridorbenadering of juist van een gebiedsbenadering. De behoefte aan specialistische en generalistische kennis op het terrein van planologie, gebiedsontwikkeling, landbouw, water, natuur en milieu is dan ook groot bij dergelijke organisaties.

Uitspraken	Gemiddelde score*
Goed dat investeringen integraal worden afgewogen	1,39
Dit is goed voor de ruimtelijke kwaliteit	0,95
Er zijn te veel ministeries die over ruimtelijke projecten gaan	0,97
Er moet één ministerie voor ruimtelijke ontwikkelingen komen	1,02

Tabel 7. Uitspraken integrale en gebiedsgerichte aanpak

6.2 Professionals willen één ministerie voor ruimtelijke ontwikkeling

Professionals zijn er een groot voorstander van om te komen tot één ministerie voor ruimtelijke ontwikkeling. Dat zou betekenen dat de ministeries van V&W en VROM worden samengevoegd, mogelijk met delen van LNV en EZ.

Uitspraken	Gemiddelde score*
Er moet één ministerie voor ruimtelijke ontwikkelingen komen	1,02
Er zijn te veel ministeries die over ruimtelijke projecten gaan	0,97

Tabel 8. Uitspraken ministerie van ruimtelijke ontwikkeling

*2 = helemaal mee eens, 1 = mee eens, -1 = mee oneens, -2 = helemaal mee oneens, 0 = geen mening

6.3 Analyse van Roland Theeuwen

Sterke regie op ruimtelijke ontwikkeling nodig

Ruimtelijke ontwikkelingen raken vaak alle functies in een gebied. Nieuwe woningbouwlocaties of bedrijventerreinen kunnen niet ontwikkeld worden zonder de effecten op de infrastructuur mee te wegen en de relatie te leggen met natuurwaarden, landbouw en de belasting van het milieu in een gebied. Een integrale afweging vraagt derhalve om de fusie van vele belangen en disciplines. Op dit moment is het echter in de diverse bestuurslagen nog zo geregeld dat de verschillende disciplines zijn onder gebracht bij verschillende organisaties of delen van organisaties. Zo kennen we op rijksniveau de ministeries van VROM, V&W, LNV en EZ. Elk van deze organisaties heeft veel expertise op zijn terrein en staat voor zijn sectorale belangen, met alle afstemmingsproblemen en belangentegenstellingen van dien wanneer deze elkaar in een gebied ontmoeten. De stap naar één organisatie die verantwoordelijk is voor de integrale benadering van ruimtelijke ontwikkelingen lijkt daarom voor de hand te liggen.

Samenwerking is vaak de bottleneck

De vraag is wel of één zo'n organisatie een echte oplossing is. Het ministerie van Ruimtelijke Ontwikkeling zou een enorme hoeveelheid expertise op uiteenlopende terreinen moeten herbergen, de individuele belangen per functie moeten erkennen en deze vervolgens in de praktijk bij elkaar brengen. In mijn visie blijven belangentegenstellingen bestaan en moet er hoe dan ook afstemming plaatsvinden. Het zou beter zijn om vraagstukken meer gebiedsgericht te benaderen. Maar dat vraagt kennis en vaardigheden van de mensen die zich met de uitwerking van ontwikkelingen in een gebied bezig houden. Naast een gedegen stuk vakkennis moeten zij ook kunnen samenwerken en zich inleven in de standpunten en belangen van anderen en andere functies in een gebied.



ir. Roland Theeuwen MRE is directeur van Procap en senior adviseur en projectmanager gebiedsontwikkeling en vastgoed projecten.

7 Procap adviseurs en projectmanagers

Procap adviseurs en projectmanagers is een onafhankelijk bureau dat advies en projectmanagement biedt op het gebied van infrastructuur, gebiedsontwikkeling en vastgoed. Het bureau bestaat uit ruim 40 enthousiaste, gedreven adviseurs en projectmanagers.

Procap helpt opdrachtgevers die de regie in handen willen houden:

- door namens, of samen met hen het projectmanagement in te vullen;
- door te adviseren over strategie, aanpak en beheersing van opgaven;
- met tijdelijk extern management;

Daarnaast geven de adviseurs van Procap lezingen, workshops en gastcolleges. Procap staat voor een heldere en verfrissende aanpak van de toekomstige inrichting van Nederland door mensen en organisaties beter te laten samenwerken.

Bijlagen

- Bijlage I.** Facts en figures
- Bijlage II.** De belangrijkste projecten van Nederland
- Bijlage III.** Kansen
- Bijlage IV.** Bedreigingen
- Bijlage V.** Aanbevelingen commissie Elverding
- Bijlage VI.** Kredietcrisis en vastgoed
- Bijlage VII.** Integrale aanpak
- Bijlage VIII.** Respondenten

Facts en figures

Nr	Project (P = Planfase, U = Uitvoeringsfase)
1	<p>A2 Amsterdam – Utrecht (U) www.rijkswaterstaat.nl</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbreding van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht van 2x 3 naar 2x 5 rijstroken. Kost ca. €2,5 miljard. Gereed in 2011.• A2 tussen Oudenrijn en Holendrecht wordt al heel lang als de duurste file van Nederland gezien. Vervoersorganisaties schatten de filekosten op deze weg zo'n €33 miljoen per jaar (Rijkswaterstaat 2008).• Voor dit project is een convenant ondertekend om de uitvoering van het project te versnellen en nieuwe werkwijzen en innovaties toe te passen (P. B. Rijkswaterstaat sd).
2	<p>Zuidas Amsterdam (U) www.zuidas.nl</p> <ul style="list-style-type: none">• Internationale toplocatie voor (hoofd)kantoren, aan de ring, de A10. Centraal gelegen tussen centrum Amsterdam en luchthaven Schiphol.• Plangebied van 225 ha waarop een intensief en gemengd stedelijk programma wordt ontwikkeld. Ambitie is om de infrastructuurbundel ondergronds aan te leggen. Bij het dokmodel ontstaat zo ruimte voor 2.500.000 m2 kantoor en 10.000 woningen. (Bij dijkmodel 2500 woningen).• Looptijd project ca. 30 jaar (1998 gestart). Onderdeel van de 6 nationale sleutelprojecten (VROM)
3	<p>Utrecht CS & Stationsomgeving (P) www.cu2030.nl</p> <ul style="list-style-type: none">• Nationaal sleutelproject van 90 ha. Naast een nieuwe ov terminal vindt kantoorontwikkeling plaats (toevoeging 251.000m2), nieuwbouw Hoog Catharijne, de bouw van een casino, een hotel én worden 2200 woningen gerealiseerd.• Planperiode 2000- 2030• PPS tussen gemeente Utrecht, Corio, NS, Prorail en Holland Casino. Publieke investering 1 miljard euro, privaat tussen de 2 à 3 miljard euro.
4	<p>Hogesnelheidslijn (U) http://www.hslzuid.nl</p> <ul style="list-style-type: none">• Aansluiting van Nederland op het Europese hogesnelheidstreinnetwerk. De lijn zal Amsterdam, via Rotterdam/Antwerpen/Brussel, met Parijs verbinden.• Totale kosten: 7 miljard euro. Verbinding gereed sinds 2007, eerste

Nr	Project (P = Planfase, U = Uitvoeringsfase)
	<p>hogesnelheidstreinen niet eerder verwacht dan 2009.</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPS project; vervoerder is HSA (samenwerking NS en KLM), beheerder is Prorail/Infraspeed
5	<p>Vogelaarwijken (U) http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=4723</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrale aanpak van 40 probleemwijken in 18 steden om hier weer prachtwijken van te maken. • Financiering voor de wijkaanpak afkomstig van woningcorporaties (zij investeren 2,5 miljard euro voor de komende 10 jaar). Daarnaast is een bestuursakkoord gesloten tussen het Rijk en VNG (het Rijk stort geld in het gemeentefonds). • Uitvoering vindt plaats d.m.v. wijkactieplannen, opgesteld door gemeente, corporatie en bewoners. Hierin staan de plannen voor de wijken voorzien van prioriteiten op de vijf thema's (wonen, leren en opgroeien, werken, integreren en veiligheid).
6	<p>A1/A6/A9 Schiphol - A'dam – Almere (P) http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/randstad_urgent</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studie capaciteitvergroting corridor Schiphol –Amsterdam- Almere inclusief groen blauwe maatregelen. Onderdeel van programma Randstad Urgent, waarin 33 projecten staan benoemd die de bereikbaarheid en daarmee de internationale concurrentiepositie van Nederland verbeteren. • Hiervoor zijn 2 varianten onderzocht. Aanleg nieuwe verbinding(en) is inmiddels van tafel, uitbreiding huidige wegen wordt daarom verder onderzocht (zogeneten stroomlijn alternatief). • Definitieve OTB wordt eind 2009 verwacht, zodat in 2011 wordt begonnen met werkzaamheden.
7	<p>Ruimte voor de Rivier (U) www.ruimtevoorderivier.nl</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afvoercapaciteit rivieren is niet meer toekomstbestendig. Om Nederland klimaatbestendig te maken is meer ruimte voor de grote rivieren nodig. • 40 projecten vastgelegd in de PKB Ruimte voor de Rivier. Totaal budget 2,2 miljard euro (Min V&W). Het gaat hierbij om dijkverzwaringen, dijkverleggingen en ontpolderingen. • Uitvoering projecten tussen 2009 en 2015.

Nr	Project (P = Planfase, U = Uitvoeringsfase)
8	<p>Rotterdam CS (U) www.rotterdamcentraal.nl</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een van de 6 sleutelprojecten uit de 5^e nota Ruimte. Grootschalige herontwikkeling stationslocatie Rotterdam. Na aanleg HSL ligt Schiphol op slechts 17 minuten afstand. • Nieuwe stationterminal, opknappen buitenruimte en verbetering aansluiting station met binnenstad, toevoeging 550.000m2 bvo kantoren onderdeel van planvorming. • Samenwerking tussen gemeente Rotterdam, NS, Prorail, V&W, VROM en Stadsregio.
9	<p>Project Mainportontwikkeling Rotterdam(U) www.portofrotterdam.com/www.maasvlakte2.com</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding haven Rotterdam, MV2 (2000ha bruto). Ter compensatie wordt een natuurreservaat aangelegd van 750 ha en moet het bestaande havengebied geïntensiveerd worden (zogenoeten dubbele doelstelling). • Looptijd aanleg MV2 2008- 2013 • Totale investering ca. 3,5 miljard euro (2,5 miljard euro voor HbR, Rijk draagt ca. 1 miljard bij).
10	<p>Zwakke schakels kust (P) http://www2.vrom.nl/notaruimte/kaarten/4/index.htm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op 10 plaatsen langs de Nederlandse kust voldoen de dijken of duinen niet meer aan de veiligheidseisen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en zwaardere golfslag. • 8 van de 10 plaatsen hebben status prioritair, voor 2020 wordt een structurele oplossing gevonden. Naast veiligheid wordt tegelijk gewerkt aan de ruimtelijke kwaliteit van deze plekken. Voor 2015 zijn alle zwakke schakel aangepakt. • V&W verantwoordelijk voor totaalaanpak, provincies verantwoordelijke voor afzonderlijke zwakke schakels

De belangrijkste projecten van Nederland

Positie	Project (P = Planfase, U = Uitvoeringsfase)	Door respondenten genoemd (%)
1	A2 Amsterdam – Utrecht (U)	61,0%
2	Zuid-As Amsterdam (U)	58,1%
3	Utrecht CS & Stationsomgeving (P)	56,2%
4	Hogesnelheidslijn (U)	51,4%
5	Vogelaarwijken (U)	48,6%
6	A1/A6/A9 Schiphol - A'dam – Almere (P)	43,8%
7	Ruimte voor de Rivier (U)	41,9%
8	Rotterdam CS (U)	37,1%
9	Project Mainportontwikkeling Rotterdam(U)	37,1%
10	Zwakke schakels kust (P)	35,2%
11	A2 Tangenten Eindhoven (U)	35,2%
12	A4 Burgerveen – Leiden (P)	33,3%
13	A2 Passage Maastricht (P)	33,3%
14	A2 Everdingen - Den Bosch (U)	32,4%
15	A4 Delft – Schiedam (P)	31,4%
16	Spoortunnel Delft (P)	31,4%
17	A12 Den Haag - Gouda benutting (U)	30,5%
18	A2 Rondweg Den Bosch (U)	30,5%
19	Noord Zuidlijn Noord – WTC (U)	30,5%
20	Deltaplan grote rivieren (U)	30,5%
21	A10 2e Coentunnel (P)	28,6%
22	Randstadrail (U)	28,6%
23	OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (P)	28,6%
24	Spooruitbreiding Amsterdam - Utrecht (U)	26,7%
25	Leidsche Rijn Utrecht (U)	26,7%
26	Betuweroute (U)	24,8%
27	IJburg Amsterdam (U)	21,9%
28	Anders betalen voor mobiliteit	20,0%
29	Schaalsprong Almere (P)	20,0%
30	ZSM (Spoedwet Wegverbreding) (P)	18,1%
31	Hanzelijn(U)	18,1%
32	A15 Maasvlakte – Vaanplein (P)	17,1%

Positie	Project (P = Planfase, U = Uitvoeringsfase)	Door respondenten genoemd (%)
33	Hoogwaterbeschermingsprogramma (U)	17,1%
34	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (P)	15,2%
35	OV-terminal stationsgebied Utrecht (P)	13,3%
36	Kop van Zuid Rotterdam (U)	13,3%
37	Vliegkamp Valkenburg (P)	13,3%
38	Zuidplaspolder (P)	13,3%
39	Arnhem Centraal (P)	11,4%
40	Stedenbaan Zuid-Holland	11,4%
41	Dijkversterking en Herstel steenbekleding (U)	10,5%
42	Blauwe Stad Groningen (U)	10,5%
43	Rijnenburg Utrecht (P)	10,5%
44	A13/A16 Planstudie (P)	8,6%
45	A12/A20 Parallelstructuur Gouwe Knoop (P)	8,6%
46	Werkstad A4 (P)	8,6%
47	N14 Wassenaar Leidschendam (U)	6,7%
48	A50 Ewijk – Valburg (P)	6,7%
49	Waalsprong Nijmegen (U)	6,7%
50	Leiden Bio Science(P)	4,8%
51	Vathorst Amersfoort (U)	4,8%
52	N35 Zwolle - Almelo (U)	3,8%
53	A9 Omlegging Badhoevedorp (P)	3,8%
54	Beneluxmetro (U)	3,8%
55	Maasroute (U)	3,8%
56	Brabantstad (P)	3,8%
57	Ypenburg Den Haag (U)	3,8%
58	A73/74 Venlo-Maasbracht (U)	1,9%
59	A59 Rosmalen - Geffen, PPS (U)	1,9%
60	Den Haag, Trekvliettracé (P)	1,9%
61	Maaswerken (U)	1,9%
62	Pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel (P)	1,9%
63	Transitie Greenports (P)	1,9%
64	Saendelft Zaanstad (U)	1,9%

Kansen

Antwoorden	Gemiddelde score
Gebiedsgerichte aanpak	1,96
Gunnen op kwaliteit	1,76
Duurzaamheid	1,63
Geïntegreerde contractvormen	1,58
Versnellen van Projecten (Elverding)	1,56
Publiek private samenwerking (PPS)	1,47
Spoedwetgeving	1,28
Klimaatbestendigheid	1,24
Burgerparticipatie	1,11
Gunnen met 'past performance'	1,01
Nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening	0,96

Scorebepaling:

Antwoorden	Punten
Zeer grote kans	3
Grote kans	2
Beperkte kans	1
Geen kans / geen idee	0

Bedreigingen

Antwoorden	Gemiddelde score
Bestuurlijke verdeeldheid	1,9
Verlies deskundigheid bij overheid	1,85
Kredietcrisis	1,63
Eisen luchtkwaliteit	1,58
Inspraakprocedures	1,56
Planologische procedures	1,54
Slechte bereikbaarheid	1,51
Milieuregels	1,49
Verkiezingen	1,19
Natuurwetgeving	1,13
Europese milieuregelgeving	1,13
Actiegroepen	1,13
Klimaatverandering	0,84
Bevolkingskrimp	0,81

Scorebepaling:

Antwoorden	Punten
Zeer grote bedreiging	3
Grote bedreiging	2
Beperkte bedreiging	1
Geen bedreiging / geen idee	0

Aanbevelingen commissie Elverding

Aanbevelingen	Gemiddelde score
Alle maatregelen bij elkaar	0,91
Bestuurlijke lus tracéwet *	0,8
Inperking beroepsmogelijkheden overheden onderling	0,79
Minder bestuurlijke drukte	0,77
Minder vergunningen in uitvoeringsfase	0,76
Spoedwetgeving	0,76
Meer budgetruimte	0,71
Compacte planstudie	0,7
Betere ambtelijke voorbereiding	0,66
Opleveringstoets	0
Brede maatschappelijke verkenning	-0,14

Scorebepaling:

Antwoorden	Punten
Veel versnelling	2
Versnelling	1
Geen effect	0
Extra vertraging	-1
Veel extra vertraging	-2
Geen idee	0

Kredietcrisis en vastgoed

Uitspraken	Gemiddelde score
Er is meer aandacht voor kwaliteit nodig	1,24
Hier krijgt de hele sector last van	1,01
Er is jarenlang te eenzijdig gebouwd	0,60
We moeten eerst de leegstand oplossen	0,41
Het is een terechte herwaardering van vastgoed	0,30
Deze crisis waait wel weer over	0,27
De kredietcrisis legt vastgoed-'bubble' bloot	0,22
Gebouwen die lang leeg staan moeten worden gesloopt	-0,25
Er wordt te veel gebouwd voor welvarende doelgroepen	-0,34
Dit had ik wel zien aankomen	-0,48
Er is jarenlang te veel gebouwd in Nederland	-0,57

Scorebepaling:

Antwoorden	Punten
Helemaal mee eens	2
Mee eens	1
Neutraal	0
Oneens	-1
Helemaal oneens	-2
Geen mening	0

Integrale aanpak

Uitspraken	Gemiddelde score
Goed dat investeringen integraal worden afgewogen	1,39
Integrale afweging gebeurde altijd al impliciet	-0,10
Het is vooral oude wijn in nieuwe zakken	-0,25
Het wordt zo alleen maar complexer	-0,13
Het levert meer vertraging op	-0,20
Zo worden projecten wel duurder	-0,41
Dit is goed voor de ruimtelijke kwaliteit	0,95
Er zijn te veel ministeries die over ruimtelijke projecten gaan	0,97
Er moet één ministerie voor ruimtelijke ontwikkelingen komen	1,02

Scorebepaling:

Antwoorden	Punten
Helemaal mee eens	2
Mee eens	1
Neutraal	0
Oneens	-1
Helemaal oneens	-2
Geen mening	0

Respondenten

Werkzaam bij	Aantal
Overheid	26%
Bouw/ontwikkeling	14%
Adviesorganisatie	37%
Corporatie	5%
Branche en kennisinstellingen	4%
Anders	14%
<i>Aantal respondenten</i>	<i>149</i>