



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar,
leefbaar en veilig



Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar,
leefbaar en veilig





Inhoud

Samenvatting	7
1 Samenhangende visie	11
1.1 Het roer om	12
1.2 Vertrouwen is de basis	12
1.3 Opbouw structuurvisie	13
2 Ontwikkelingen en ambities 2040	15
2.1 (Internationale) ontwikkelingen richting 2040	16
Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting	16
Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht	18
Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang	20
Leefbare en veilige omgeving	22
Energieontwikkelingen en transitie	22
2.2 Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid	25
3 Van rijksdoelen naar nationale belangen	27
3.1 Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland	27
Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren	29
Ruimte voor elektriciteitsvoorziening	33
Buisleidingen en ondergrond	35
3.2 Verbeteren bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en instandhouden	36
De gebruiker centraal	36
Innoveren door beter benutten en transitie naar duurzame mobiliteit	41
Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud	45
3.3 Waarborgen kwaliteit leefomgeving	46
Milieukwaliteit	46
Waterveiligheid en zoetwatervoorziening	47
Cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten	51
Natuur	51
Ruimte voor militaire activiteiten	55
3.4 Goed systeem van ruimtelijke ordening	55
3.5 Een integrale aanpak – eenvoudig, sneller en beter	56
3.6 De nationale ruimtelijke hoofdstructuur	59
4 Gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven	61
4.1 Noordwest-Nederland	61
4.2 Utrecht	65
4.3 Zuidvleugel/Zuid-Holland	65
4.4 Brabant en Limburg	69
4.5 Oost-Nederland	71
4.6 Noord-Nederland	73
4.7 Zuidwestelijke Delta	75
4.8 Noordzee en kust	77

5 Verantwoording en monitoring	79
5.1 Relatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere rijksstructuurvisies	79
5.2 Reikwijdte	80
5.3 Monitoring	80
5.4 Toezicht	81
Realisatieparagraaf	83
Bijlagen	92
Bijlage 1 Overzicht doelen en nationale belangen SVIR	93
Bijlage 2 Overzicht verandering Nationale Ruimtelijke Belangen	94
Bijlage 3 Bandbreedtes woningbouw (2010 - 2040)	100
Bijlage 4 Nationale landschappen, UNESCO werelderfgoed en wederopbouwgebieden	101
Bijlage 5 Naar een Olympische Hoofdstructuur	104
Bijlage 6 Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven	106
Afkortingenlijst	110
Begrippenlijst	111
Kaarten	
Nederland in Noordwest-Europa	14
Ambitie Nederland 2040	24
(inter)Nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren	28
Ruimte voor elektriciteitsvoorziening	32
Buisleidingen en ondergrond	34
Hoofdwegennet	38
Landelijk spoorwegennet	40
Hoofdvaarwegennet	44
Hoofdwatersysteem, waterveiligheid en zoetwatervoorziening	48
Erfgoed	50
Natuur	52
Ruimte voor militaire activiteiten	54
Nationale ruimtelijke hoofdstructuur	58
Noordwest-Nederland	62
Utrecht	64
Zuidvleugel / Zuid-Holland	66
Brabant en Limburg	68
Oost-Nederland	70
Noord-Nederland	72
Zuidwestelijke Delta	74
Noordzee en kust	76
Nationale Landschappen	102
Wederopbouwgebieden	103



Samenvatting

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

Nederland moet een land blijven waarin het goed wonen en werken is. Dat kan alleen als ons land zich economisch kan blijven meten met andere landen. Als onze steden en dorpen voldoende goede woningen hebben en net als onze werkgebieden goed bereikbaar zijn. Een goede toekomst veronderstelt ook dat mensen, gebouwen en goederen in onze laaggelegen delta veilig zijn tegen het water en de leefbaarheid in stad en land gewaarborgd is.

Nederland heeft ruimte nodig. Ruimte om te leven en te bewegen. Ruimte om economisch te kunnen blijven groeien. Ruimte voor burgers en bedrijven om initiatief te nemen. Het Rijk kan en wil niet alles zelf doen. Vertrouwen is de basis. Het roer moet daarvoor om. We geven ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geven ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Ontwikkelingen

Deze structuurvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen en uitdagingen.

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe. De snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, is voorbij. Weliswaar komen er de komende 25 jaar nog ruim één miljoen Nederlanders bij in de steden, voornamelijk in het westen van Nederland. Toch ondervindt ruim de helft van de gemeenten binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. In de meeste gebieden zal de behoefte aan meer kantoren, bedrijfslocaties en woonwijken een stuk kleiner zijn dan in de afgelopen decennia. Veroudering en leegstand zijn daarbij een steeds zichtbaarder probleem. De veranderende behoefte aan wonen en werken legt daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit voor kwantiteit. Dit maakt de financiële ruimte voor nieuwe plannen en projecten beperkt.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijft wel toenemen, vooral in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België.

Onze open economie raakt steeds meer verweven met die van sterke concurrenten als Duitsland, China en India. Willen we onze plek tussen de tien meest concurrerende landen ter wereld vasthouden, dan zullen we alle zeilen moeten bijzetten. Onze kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij de sectoren waar we sterk in zijn, zoals logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports.

Uniek aan Nederland is de ruimtelijke structuur met een netwerk van compacte steden in stedelijke regio's, omringd door een onderscheidend open en natuurrijk landelijk gebied. Ook in cultuurhistorisch opzicht en op het gebied van natuur heeft ons land veel te bieden. Voor de aantrekkelijkheid van ons land is het nodig die bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteit te koesteren en te versterken.

Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel en moet ons land steeds meer rekening houden met extreme weersomstandigheden. Dan weer forse buien en wateroverlast; dan weer een periode van hitte en extreme droogte. Waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling.

De vraag naar elektriciteit en gas zal met onze economie blijven groeien. Voor de opwekking en het transport van energie (ook over onze grenzen heen) zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden. Duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie verdienen daarbij speciale aandacht. Hun aandeel in de totale energievoorziening moet omhoog en zij hebben relatief veel ruimte nodig.

Met de vele en complexe opgaven waar Nederland voor staat is ook ons stelsel van regels en procedures steeds omvangrijker en complexer geworden. Dit zet een behoorlijke rem op nieuwe ontwikkelingen. Daar hebben we allemaal last van. Burgers, bedrijven, investeerders en ook overheden zien door de bomen vaak het bos niet meer.

Oplossingen

Om goed op deze ontwikkelingen en eisen in te spelen is een beleid nodig dat toekomstbestendig is en de gebruiker ruimte geeft. Dit vraagt een grondige actualisatie van de bestaande beleidsnota's voor ruimte en mobiliteit.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer komt ook bij provincies en gemeenten te liggen. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

Het roer moet om in de gebiedsontwikkeling. De daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties wordt daarin leidend. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Het Rijk snoeit in het woud van procedures en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Met eenvoudigere regels kan ons land jaarlijks vele miljoenen euro's besparen.

Ruimte in Nederland is niet los te zien van water. Met het Deltaprogramma hebben de gezamenlijke overheden een basis om te werken aan veiligheid tegen overstromingen, aan schoon water en aan beschikbaarheid van voldoende zoetwater en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling.

De overgang naar meer duurzame brandstoffen vraagt om meer ruimte. Het Rijk zorgt daarvoor. Om te waarborgen dat ons land voldoende ruimte reserveert voor windenergie, wijst het Rijk in samenwerking met de provincies voorkeursgebieden voor grootschalige windparken aan. De internationale verbindingen voor energie worden versterkt en de energie-infrastructuur wordt meer geschikt gemaakt voor decentrale opwekking van elektriciteit.

Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert dáár waar onze nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's van Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet, zoals de Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue en Rotterdam-Zuid. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar vernieuwing van realisatie en financiering.

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. De ergste knelpunten in de bereikbaarheid worden met voorrang aangepakt. Dat betekent dat de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports en de belangrijkste verbindingen met onze buurlanden prioriteit krijgen. Om keuzes goed te onderbouwen, introduceert het Rijk een bereikbaarheidsindicator die laat zien welke investeringen de meeste toegevoegde waarde opleveren.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten: weg, spoor, lucht en water in samenhang met stedelijke ontwikkeling. Investeringsvinden dáár plaats waar het meeste rendement wordt bereikt voor het mobiliteitssysteem als geheel. Het gaat daarbij ook om de 'schakels' tussen verschillende vormen van transport en vervoer, zoals transferia en multimodale overslagpunten. De binnenvaart is van groot belang om een alternatief te bieden om de drukke wegen te ontlasten. Schepen moeten daarvoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren. Daarom streven we naar een wachttijd bij sluisen en bruggen op de rijksvaarwegen van maximaal 30 minuten.

Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe.

Op de weg wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk gescheiden. Dat komt de doorstroming ten goede. Op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is, wordt 2x3 rijstroken de standaard. In de Randstad is de standaard 2x4 rijstroken. Bij de inpassing van infrastructuur waarborgt het Rijk de wettelijke eisen (bijvoorbeeld op het gebied van geluid).

We moeten innovatief omgaan met het benutten van onze infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. Het Rijk lanceert een programma Beter Benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations.

Per stedelijke regio gaat een bestuurlijk trio aan de slag, bestaande uit bestuurders van Rijk en regio en een vooraanstaand vertegenwoordiger van het regionaal bedrijfsleven. Zij richten zich op zowel het versnellen van projecten als het aanjagen van het benuttingsprogramma.

Het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit en zet de gebruikers centraal. Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte zelf maatwerk te leveren. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.



1 Samenhangende visie

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om die nieuwe aanpak vorm te geven. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen die onder andere ontstaan omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De forse bezuinigingsopgave maakt dat er scherp geprioriteerd moet worden. De financiële middelen zijn de komende jaren beperkt en private investeerders zijn terughoudender. Hierdoor vertragen projecten, worden deze heroverwogen of zelfs gestopt. Daarnaast werkt de huidige wijze van financiering van gebiedsontwikkeling niet meer. Nieuwe verdienmodellen en andere kostendragers zijn nodig om gebiedsontwikkeling weer van de grond te krijgen¹. Tegelijkertijd vragen grote opgaven op het gebied van concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid om rijksbetrokkenheid.

Tot 2020 realiseert het Rijk geplande investeringen met kracht in heel Nederland. Al geplande investeringen in het infrastructuurnetwerk worden gerealiseerd (bijvoorbeeld de A4 Delft – Schiedam en uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en integrale, grootschalige gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet (bijvoorbeeld de Zuidas, Brainport Avenue, de Nieuw Sleutelprojecten (zoals

¹ TU Delft, Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling et al., *Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit: Wat nu te doen?*, Delft 2011.

station Breda) en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam). Daarnaast worden nieuwe projecten opgestart (bijvoorbeeld de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol (SMASH) en het nationaal programma Rotterdam-Zuid). Voor de ambities richting 2040 zijn rijksinvesteringen slechts een van de instrumenten die worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities.

1.1

Het roer om

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen (zie bijlage 2 voor de veranderingen ten opzichte van de Nota Ruimte) en eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Het Rijk benoemt nog rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt voor heel Nederland. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Door het introduceren van een nieuwe bereikbaarheidsindicator wordt tevens meer regionaal maatwerk mogelijk. De brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer wordt overgeheveld naar de algemene fondsen. De uitvoering van het decentrale beleid voor de fiets, verkeersveiligheid en het regionaal openbaar vervoer wordt daarmee versterkt.

1.2

Vertrouwen is de basis

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal en doeltreffend aan te pakken. Een voorbeeld van een doeltreffende aanpak is de provinciale rol bij nationale landschappen.

Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan met regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Deze afspraken maakt het Rijk met de regio integraal voor alle ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT aan de hand van de gebiedsagenda's van Rijk en regio. Ook met kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties vormt het Rijk indien nodig gerichte allianties.

De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen.

De provincie heeft een sterke positie op het domein van de ruimtelijke ontwikkeling en de fysieke omgeving ('omgevingsbeleid'). Daar liggen haar kerntaken en is ze wettelijk bevoegd. De provincies spelen, met inachtneming van de taken van (samenwerkende) gemeenten, op het (inter)regionale niveau een sectoroverstijgende en verbindende rol. De provincie fungeert als gebiedsregisseur door het ontwikkelen van integrale ontwikkelingsvisies, het afwegen of afstemmen van belangen en het bewaken en bevorderen van complementariteit tussen steden en tussen regio's binnen de provincie. De provincie heeft tevens een actieve rol bij de oplossing van bestuurlijke en financiële knelpunten van gemeenten.

De taak van het waterschap is wettelijk beperkt tot de waterstaatszorg en bestaat uit het (regionale) watersysteembeheer en de zuivering van het stedelijk afvalwater. De waterschappen beheren aldus het regionale watersysteem. Het watersysteem wordt daarbij in zijn totaliteit beschouwd inclusief de waterkeringen en het grondwater. Ze maken daartoe de noodzakelijke op beheer en uitvoering gerichte keuzes.

Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

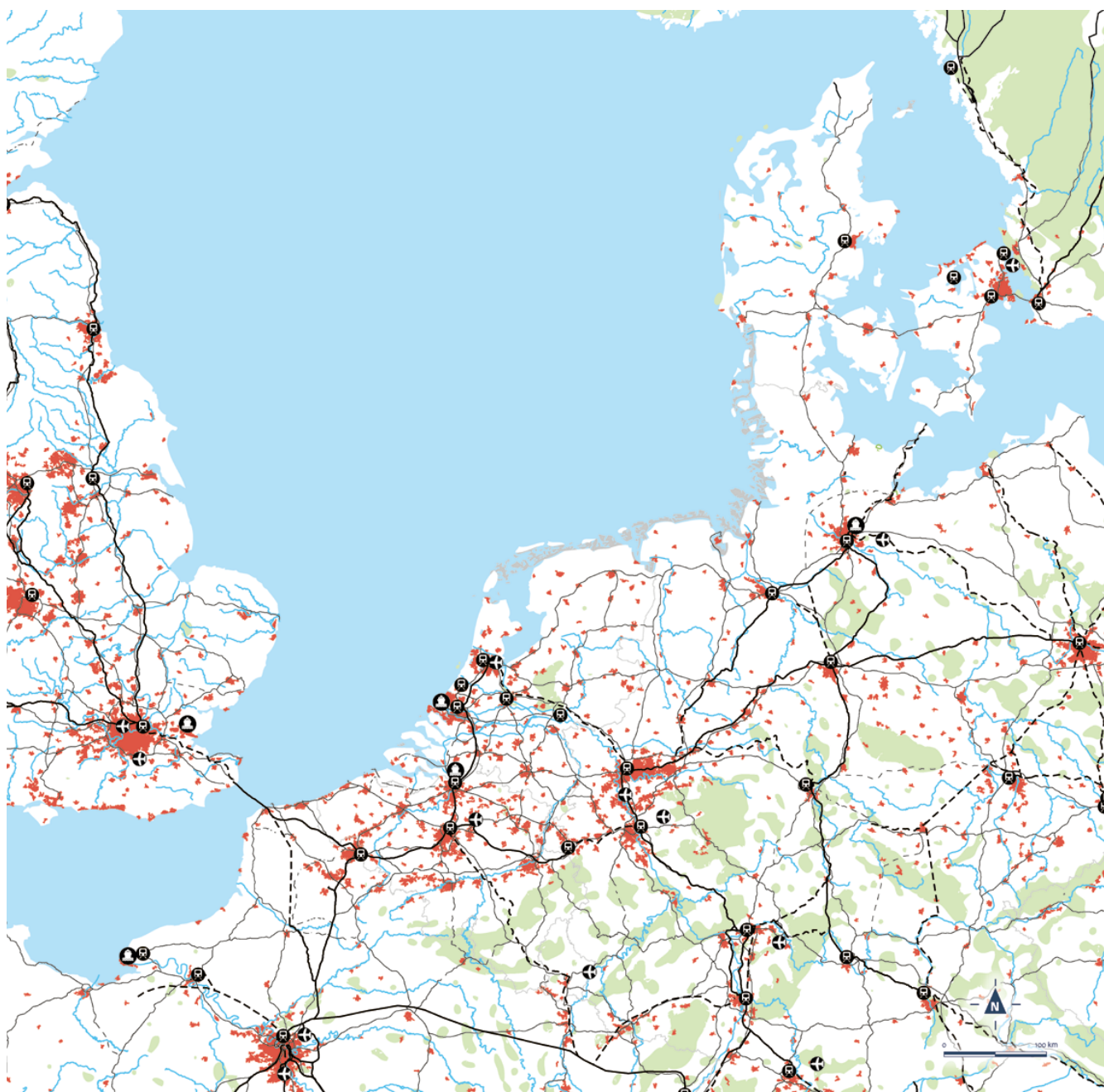
Deze drie criteria zijn leidend bij de in deze structuurvisie benoemde rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen. In de realisatieparagraaf is aangegeven wat het Rijk ter realisatie doet ('je gaat er over of niet').




1.3 Opbouw structuurvisie

De opbouw van deze structuurvisie is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en -beleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio². Tevens geeft dit hoofdstuk een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.

² De MIRT-regio's zijn Noordwest Nederland, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant- Limburg, Oost-Nederland, Utrecht, Noord-Nederland.

Kaart Nederland in Noordwest-Europa

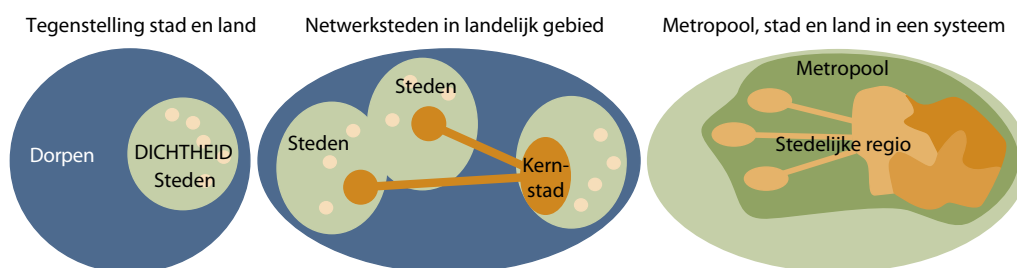


- Stedelijk gebied
- Landelijk gebied
- HSL/HST
- Europees wegennetwerk
-  HSL station
-  Luchthaven
-  Haven
- Zee
- Wadden
- Groot aaneengesloten areaal bos
- Grens

2 Ontwikkelingen en ambities 2040

Nederland profiteert van zijn ligging in de grootste Delta van Noordwest Europa. Dit blijkt uit de aanwezigheid van knooppunten in internationale netwerken van innovatie, kennis, handel en diensten met goede verbindingen naar economische gebieden verder in Europa en de wereld. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's (zie figuur 1) in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. De huidige ruimtelijke structuur van Nederland in Europa is te zien op de kaart hiernaast.

Figuur 1 Ontwikkeling naar stedelijke regio's³



³ The World Bank, World Development Report 2009: *Reshaping Economic Geography*, 2008, bewerking: Ministerie IenM

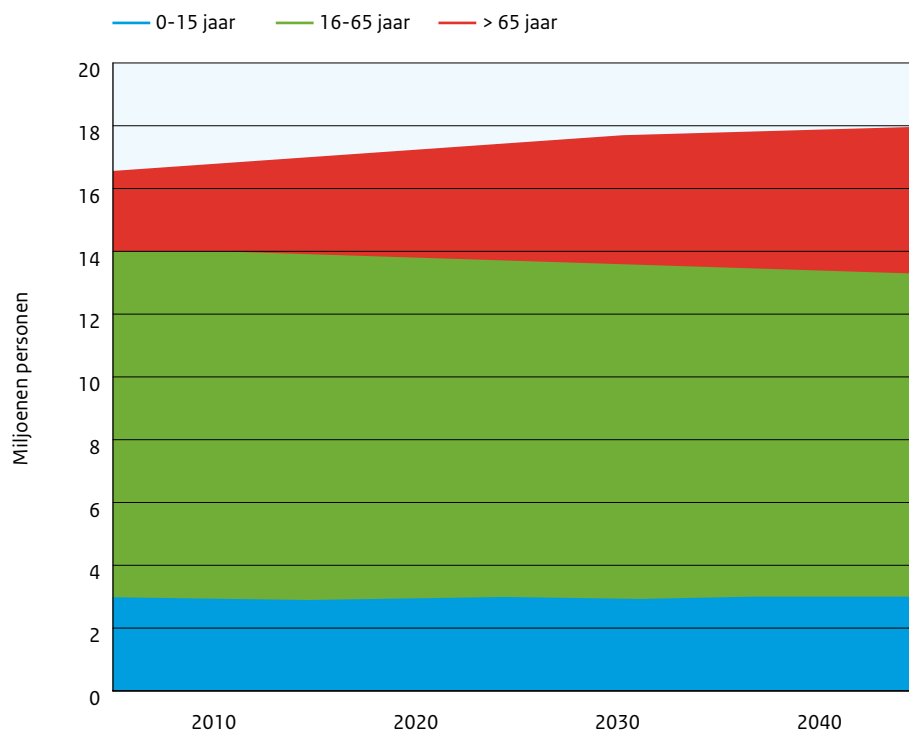
Dit hoofdstuk beschrijft de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040⁴. Op basis van deze ontwikkelingen formuleert het Rijk ambities voor 2040.

2.1 (Internationale) ontwikkelingen richting 2040

Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. En vanaf 2035 stagneert de bevolkingsgroei voor Nederland als geheel. Door deze ontwikkelingen verandert de samenstelling van de bevolking (zie figuur 2); de beroepsbevolking neemt af, het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe, de mobiliteit groeit en de stedelijke regio's groeien. Die ruimtelijke verschillen komen vooral tot uitdrukking doordat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden (zie figuur 3)⁵. Zo hebben in de nabije toekomst zes op de tien gemeenten te maken met teruglopende inwoneraantallen⁶.

Figuur 2 Prognose ontwikkeling bevolking 2010-2040⁷



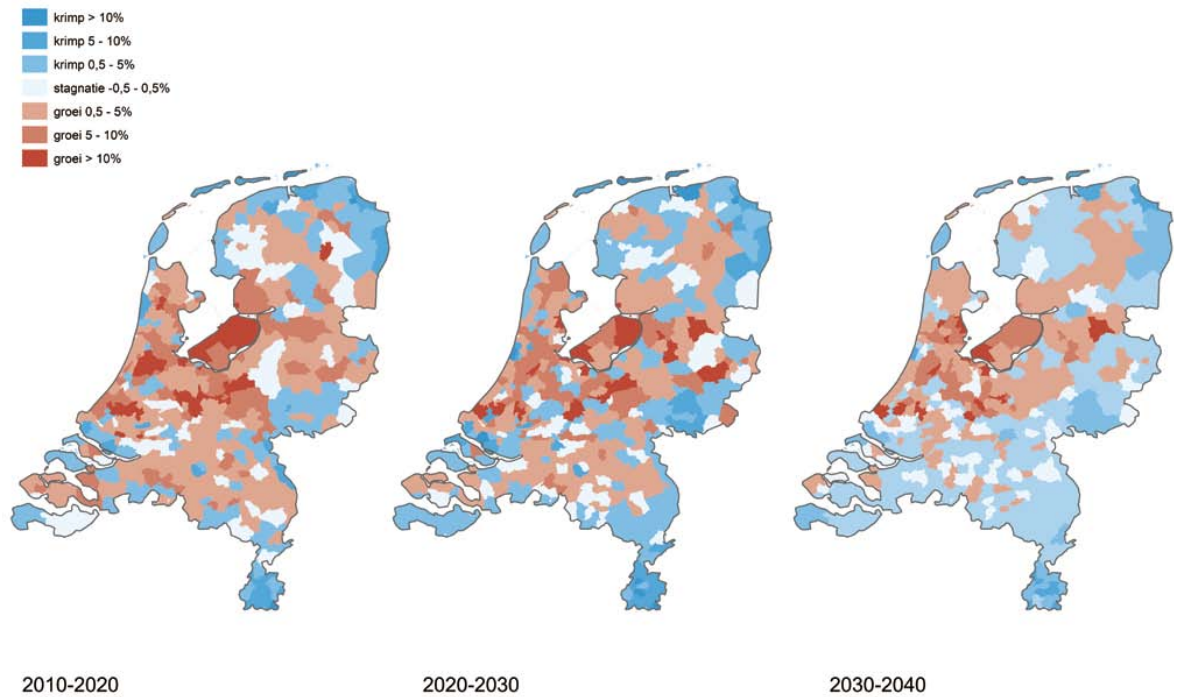
⁴ PBL, Ruimtelijke opgaven in beeld, Achtergrondrapport bij de Ex ante evaluatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Den Haag 2011 (te verschijnen).

⁵ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbalans en Krimp en Mobiliteit, Den Haag 2010.

⁶ Sociaal en Cultureel Planbureau, Actuele maatschappelijke ontwikkelingen 2010, Den Haag 2011.

⁷ ABF Research, Primos 2011

Figuur 3 Bevolkingsontwikkeling 2010-2020, 2020-2030 en 2030-2040⁸



Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- en krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Dit vraagt om herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen en het zorgvuldig omgaan met de ruimte. Het initiatief hiervoor ligt op decentraal niveau. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van decentrale overheden. Bij programmering van woningen, bedrijventerreinen en kantoren is het van belang dat wordt uitgegaan van de daadwerkelijke behoefte.

Groei van de woningmarkt met bijbehorende verstedelijkingsopgaven (bedrijventerreinen, infrastructuur, zeehaventerreinen of andere gebouwde voorzieningen) wordt nog verwacht rond Amsterdam/Almere, Utrecht, Den Haag, Leiden, Zwolle en delen van Noord-Brabant en Gelderland. Bevolkingskrimp is merkbaar aan de randen van ons land (Zuid-Limburg, delen van Zeeland en in Noordoost-Groningen). Het overige deel van Nederland (zoals Rotterdam en Twente) krijgt te maken met stabiliserende woningmarkten⁹. De bandbreedte van de behoefte aan woningen tot 2040 is zichtbaar in figuur 4^{10,11}. In gebieden met een sterker groeiende woningmarkt is, gekoppeld aan economische ontwikkelingen, ook de grootste groei van de mobiliteit te verwachten.

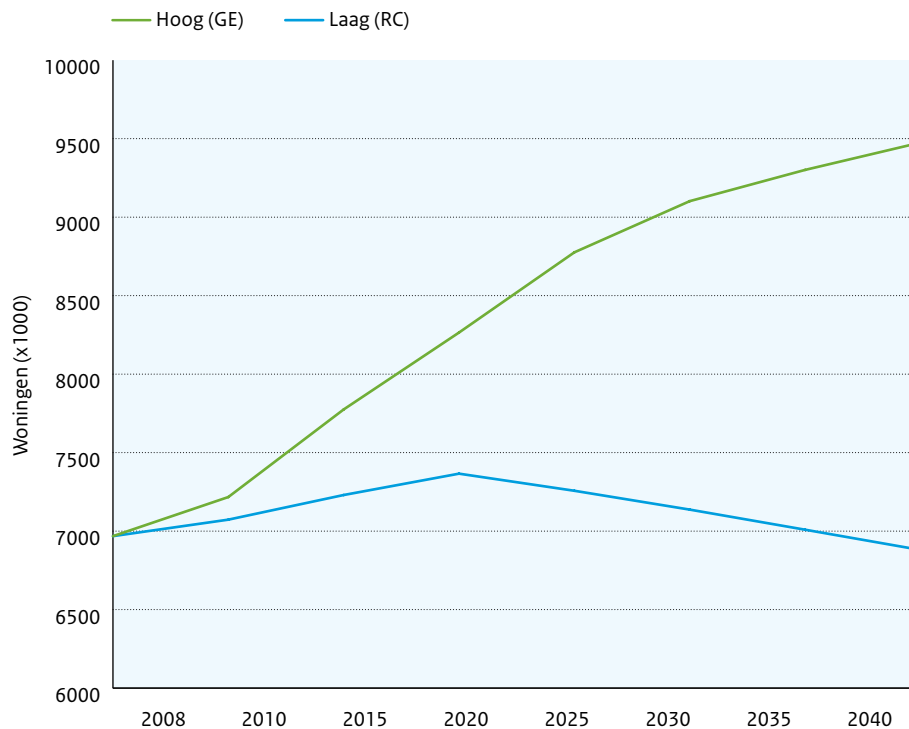
⁸ ABF Research, *Primos 2011*, bewerking: Ministerie IenM.

⁹ ABF Research, *Primos 2011*.

¹⁰ Hierbij is gebruik gemaakt van de Welvaart- en Leefomgevingsscenario's van het Centraal Planbureau en de ruimtelijke vertaling daarvan door het Planbureau voor de Leefomgeving.

¹¹ Zie bijlage 3 voor cijfermatige weergave.

Figuur 4 Verwachte totale woningbehoefte 2010-2040 (in duizendtallen) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario¹².



Door bevolkingskrimp komt het aanbod en draagvlak voor (lokale) voorzieningen onder druk te staan¹³. Dit vraagt inzet van decentrale overheden op de woningmarkt, het aanbod van voorzieningen en de economische vitaliteit in deze gebieden. Ook gebieden die in de toekomst met krimp te maken krijgen moeten hierop voorbereid zijn ('anticipeergebieden').

De toenemende ruimtelijke verschillen vragen om woon- en werklocaties in steden en dorpen die aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en die goed bereikbaar zijn, waarbij locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht

Nederland heeft met zijn internationale oriëntatie en open economie een hoog welvaartsniveau opgebouwd. Een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van weg, spoor, water en lucht, met daarin de mainports als belangrijke knooppunten is de basis voor die internationale concurrentiepositie. In de toekomst neemt door globalisering de openheid van de Nederlandse economie toe. Het volume van wereldhandel zal in de komende decennia verder groeien en er ontstaat meer balans in de goederenstromen tussen Europa, de Verenigde Staten en de opkomende economieën, met als koplopers Brazilië, Rusland, India, Indonesië, China (de BRIIC-landen). Deze landen zijn in 2040 niet alleen de fabriek van de wereld maar ook steeds meer consument van producten uit Europa. Om hier van te profiteren is het nodig om de concurrentiekracht in Nederland te versterken. De bedrijfslevenbrief 2011¹⁴ en de EU 2020 strategie¹⁵ zijn daarbij belangrijke richtsnoeren.

¹² PBL, *Ruimtelijke Verkenningen*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

¹³ Regioplan Beleidsonderzoek, *Verkenning Rijksagenda Krimp en Ruimte*, Den Haag 2009.

^{14,16} Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, *Naar de Top, hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid*, TK 32 637, nr. 1, Den Haag 2011.

¹⁵ De EU2020 strategie is een afspraak tussen de lidstaten om het economisch herstel richting 2020 te bevorderen. Er zijn vijf doelstellingen afgesproken, waarvan de belangrijkste voor het ruimtelijke en mobiliteitsterrein de "20/20/20 klimaatdoelstelling" is: -20% broeikasgassen, +20% hernieuwbare energie, en een ambitie van +20% energie efficiëntie.

Belangrijke innovatieve economische ontwikkelingskansen voor Nederland op internationaal niveau ziet het Rijk in negen topsectoren: water, agro(logistiek) en food, tuinbouw, high tech systemen en materialen, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie. Daarnaast versterkt de topsector logistiek ook de positie van de andere sectoren in internationaal perspectief. Deze topsectoren concentreren zich veelal in de stedelijke regio's rond de mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost Nederland, de omliggende greenports¹⁶ (het netwerk Greenport Holland) en in de valleys (Food Valley in Wageningen, Energy Valley in Groningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft)¹⁷.

Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Deze structuur is enerzijds een beperking in de concurrentie met grootstedelijke regio's als Londen en Parijs (omdat het minder agglomeratievoordelen oplevert), maar maakt Nederland ook aantrekkelijk om in te vestigen en te investeren. Dit ook vanwege het brede palet aan voorzieningen en een relatief hoog opgeleide beroepsbevolking. Om de agglomeratievoordelen van deze ruimtelijke structuur meer te benutten dienen de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren in Nederland onderling en internationaal goed verbonden te zijn.

Belangrijke knooppunten in het netwerk van internationale verbindingen zijn de mainports Rotterdam en Schiphol, de Amsterdamse havens en de Brainport Zuidoost Nederland. Deze knooppunten moeten niet alleen een goede nationale bereikbaarheid per weg, spoor en binnenvaart hebben, maar ook goede internationale achterlandverbindingen binnen het Trans-Europese Netwerk naar buitenlandse afzet- en kennisregio's zoals het Ruhrgebied, Midden- en Zuid-Duitsland, België en Noord-Frankrijk en Noord-Italië. Door samenwerking van havens, logistieke knooppunten in Nederland (achterlandknooppunten) en het efficiënt afhandelen van de groeiende vervoersstromen wordt de concurrentiekracht verder versterkt.

Mondiale logistieke ontwikkelingen zorgen voor een groei van de goederenstromen. Specifiek voor het grootste havencomplex van Europa (Rotterdam – Antwerpen) biedt dit kansen om de concurrentiekracht van de mainports en de logistieke sector te versterken. Hierdoor worden de waardetoevoeging in en het concurrentievoordeel van de Logistieke Delta versterkt¹⁸.

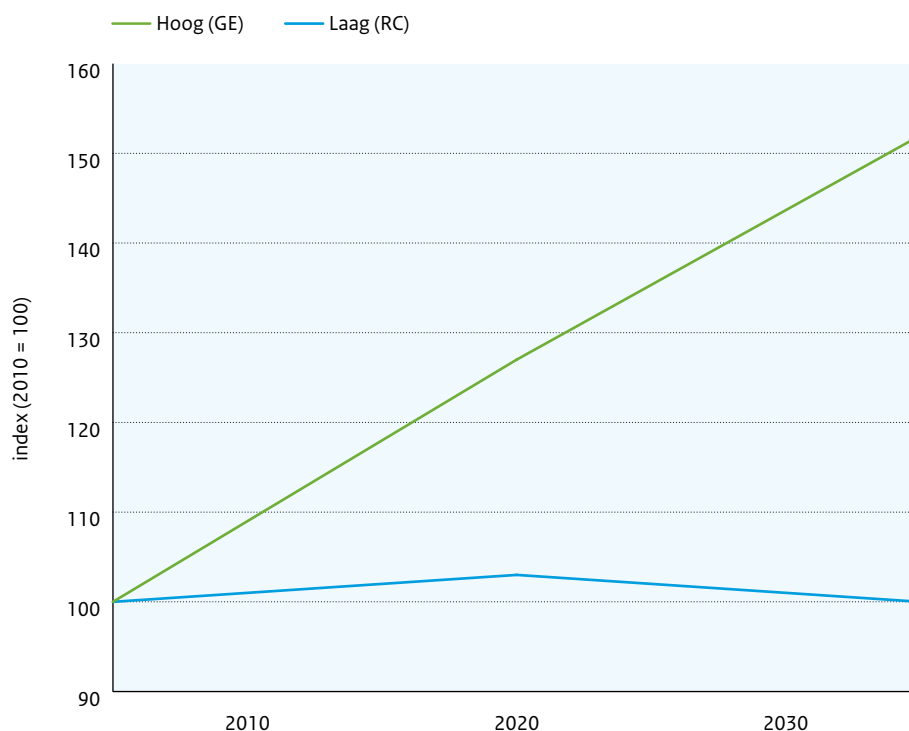
De mobiliteitsgroei in het goederenvervoer (weg, spoor en binnenvaart) is sterk afhankelijk van de (internationale) economische ontwikkeling. Bij lage economische groei (Regional Community) is tot 2030 sprake van stabilisatie. Bij hoge economische groei (Global Economy) is sprake van een sterke toename: 50 procent tot 2030. Het internationale vervoer via de belangrijkste achterlandverbindingen neemt bij een hoge economische groei in de periode na 2020 met bijna 20 procent toe. Absoluut gezien neemt de binnenvaart het meest toe, aangezien de grootste hoeveelheden internationaal goederenvervoer per binnenvaartschip vervoerd worden.

¹⁷ Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Boskoop en de Bollenstreek.

¹⁸ Planbureau voor de Leefomgeving, *De ruimtelijke structuur van de clusters van nationaal belang*, Den Haag 2010.

¹⁹ 15MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, *Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR*, Den Haag 2011.

Figuur 5 Verwachte ontwikkeling goederenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van tonkilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v. 2010 (=100)¹⁹



Los van de groei in het (inter)nationaal vervoer over land en binnenwater is er vanaf 2013 extra ruimte beschikbaar voor groei in het maritieme goederenvervoer met de komst van de Maasvlakte II. Bij gunstige economische ontwikkeling zal naast Rotterdam ook in de andere zeehavens de overslag sterk groeien, vooral van containers. Een dergelijke groei kan slechts gefaciliteerd worden als ook de daarbij behorende maritieme toegang en de achterlandverbindingen over spoor, weg en water de groei kunnen opvangen. Bereikbaarheid door de lucht wordt bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Daarbij geldt dat de mondiale vraag naar luchtvaart zal blijven groeien en behoud van de positie van Schiphol als mainport vereist dat de luchthavencapaciteit in Nederland zich mee ontwikkelt met deze groei.

Voor een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, zijn sterke stedelijke regio's nodig met een optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld.

Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang

Groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen er voor dat de mobiliteit richting 2040 blijft groeien. Deze ontwikkelingen vinden gelijktijdig plaats met een groei van het autobezit en het autogebruik. Dit betekent dat ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt de mobiliteit nog groeit²⁰. De mobiliteit groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen.

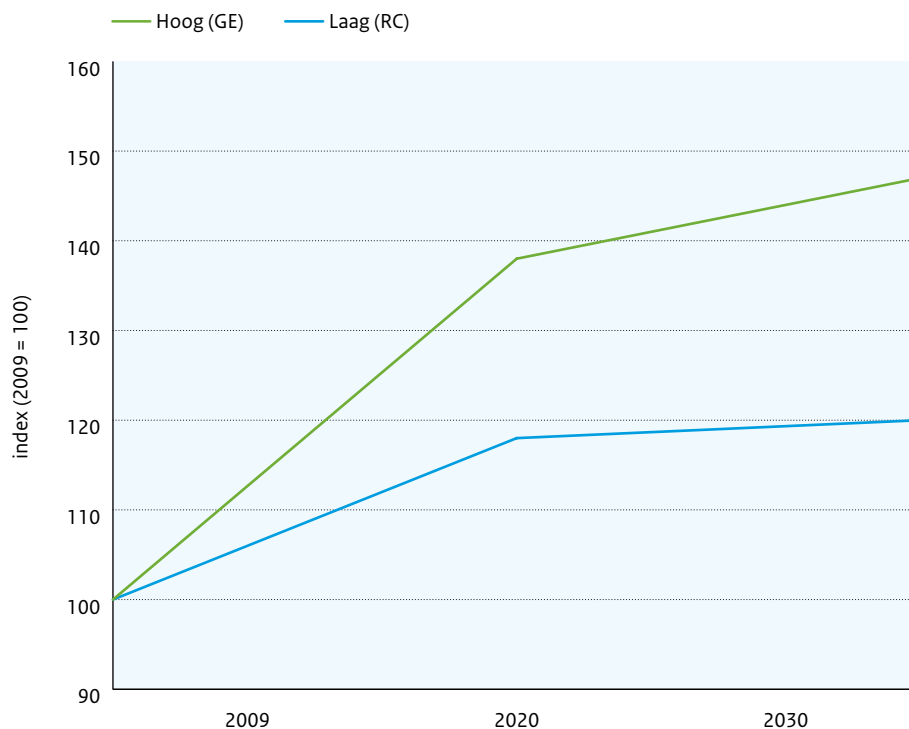
Tussen 2009 en 2020 wordt een generieke groei van het personenvervoer (zie figuur 6) verwacht met een bandbreedte tussen 20 (Regionale Community-scenario (RC)) en 40 procent (Global Economy-scenario (GE)). Tussen 2020 en 2030 is naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei. In de economisch belangrijkste stedelijke regio's zal de mobiliteit sterker toenemen dan in andere gebieden.

¹⁹ PBL et al., *WLO scenariostudie*, Den Haag 2006, bewerking KiM, NMCA, 2011.

²⁰ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, *Krimp en Mobiliteit*, Den Haag 2010.

Het autoverkeer groeit tot 2020 met 20 (RC) tot 45 (GE) procent, waarna de groei het in de periode 2020-2030 doorzet met 5 (RC) tot 10 (GE) procent, uitgaande van een gelijkblijvende wegcapaciteit na 2020. Zonder capaciteitsuitbreiding na 2020 neemt op de middellange termijn (na 2020) de congestie sterk toe. Congestie treedt vooral op in de Randstad en, in iets mindere mate, in Brabant en Oost-Nederland. Dit patroon zal naar verwachting nauwelijks veranderen.

Figuur 6 Verwachte ontwikkeling personenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van reizigerskilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v 2009 (=100)²¹



Het openbaar vervoer per trein, bus, tram en metro groeit tot 2020 met 25 tot 30 procent. In de periode 2020-2030 is er sprake van een lichte daling in het RC-scenario en een lichte stijging in het GE-scenario. Deze ontwikkeling vindt niet gelijkmatig over het netwerk plaats. Daarom kan een gematigde groei op nationaal niveau toch tot een forse groei op specifieke verbindingen leiden. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit vooral sterk in de Randstad en op de corridors van en naar de Randstad. Het intercitygebruik neemt het sterkst toe in de Randstad en in mindere mate ook in Brabant en Oost-Nederland. Als gevolg van een hoge frequentie aan intercity's groeit het sprintervoer in de Randstad nauwelijks. Desondanks is er wel sprake van een groei in het stadsvervoer. In de noordelijke provincies, Limburg en Oost-Nederland is er juist een sterke groei van het sprintervoer en de gedecentraliseerde spoorlijnen. Het streekvervoer kent, met uitzondering van Brabant, niet of nauwelijks groei. Het gebruik van intercity's zal in de toekomst meer en meer het woon-werkverkeer betreffen en steeds minder het reizen met bijvoorbeeld sociaalrecreatieve motieven. Dat leidt tot een verschuiving naar reizen in de spits en naar de grote steden.

Veranderende leefstijlen vragen om een grotere keuzevrijheid van de reiziger op basis van een goede reis-informatie, overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (ketenmobiliteit) en goed bereikbare voorzieningen. Het op lange termijn opraken van fossiele brandstoffen maakt dat duurzame mobiliteit meer aandacht krijgt en nieuwe vervoersmiddelen in opkomst komen.

²¹ PBL et al., WLO scenariostudie, Den Haag 2006, bewerking KiM, NMCA, 2011.

De opgave is het faciliteren van de groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen waarbij de gebruiker voorop staat. Om dit te bereiken moet de samenhang tussen de verschillende modaliteiten verbeteren en gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei faciliteert en rekening houdt met ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbare en veilige omgeving

Nederland heeft een goede milieukwaliteit en diverse unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden, waardoor Nederland aantrekkelijk is om in te wonen en werken. De eeuwenlange strijd tegen het water maakt dat Nederland de best beveiligde delta ter wereld is. Daarnaast kent Nederland kenmerkende cultuurlandschappen en stads- en dorpsgezichten die over de hele wereld bekend staan als typisch Nederland. Deze unieke waarden dienen beschermd en behouden te worden.

De gevolgen van klimaatverandering zetten de bescherming tegen overstromingen en zoetwatervoorziening van Nederland onder druk²². Hogere temperaturen leiden tot uitzetting van het zeewater en het smelten van gletsjers en ijskappen waardoor de zeespiegel stijgt. Ook ontstaan steeds vaker extremen: periodes met veel neerslag en piekafvoeren in de rivieren enerzijds en lange periodes van droogte, hitte en lage waterstanden anderzijds. Langere droogteperiodes kunnen leiden tot watertekorten voor landbouw en natuur (zoetwatervoorziening, verzilting), scheepvaart en energieopwekking (koelwater). Veengronden klinken in door ontwatering. Het klimaatbestendig maken van het watersysteem en de ruimtelijke inrichting vraagt om een integrale aanpak van de gezamenlijke overheden, waarbij de wateropgaven in samenhang worden bekeken met andere beleidsterreinen zoals natuur, landbouw, verstedelijking en economie²³.

De natuur in Nederland is verbonden met voedselproductie, waterveiligheid, zoetwatervoorziening, recreatie, (duurzame) energie opwekking, gezondheid en zorg. Het ecologische systeem op land en water vormt hiervoor de basis. Een goede milieukwaliteit en bescherming van natuurwaarden en biodiversiteit vraagt om het voorkomen en saneren van bodemvervuiling, het zorgvuldig inpassen van infrastructuur en stedelijke uitbreidingen, het verantwoord vervoeren van gevaarlijke stoffen en het voorkomen van luchtvervuiling en geluidsoverlast^{24, 25}. Dit vraagt om eenvoudige regels die nauw aansluiten op het Europese instrumentarium. Het streven is om afwenteling van problemen te voorkomen en kringlopen van grondstoffen en afval te sluiten (cradle2cradle). Een leefbaar en veilig Nederland vraagt daarmee om het waarborgen van veiligheid, gezondheid, watersystemen, zoetwater, biodiversiteit en unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Energieontwikkelingen en transitie

Een toekomstbestendige energievoorziening is van vitaal belang voor de Nederlandse economie. Daarin speelt leveringszekerheid van energie (gas, elektriciteit) een cruciale rol. Deze is in Nederland van hoog niveau. De komende decennia groeit de vraag naar elektriciteit en gas in Nederland nog gestaag (uitgaande van GE-scenario)²⁶. Het opvangen van deze groei en het handhaven van het huidige hoge niveau van leveringszekerheid, vraagt om uitbreiding van het productievermogen en de energienetwerken. Daarnaast gaat de integratie van de Europese energiemarkt en van de energienetwerken door, waardoor de internationale elektriciteitsverbindingen nog belangrijker worden. Ruimtelijk vertaalt zich dit in een behoefte aan voldoende ruimte voor productie van elektriciteit en voor nieuwe hoogspanningsverbindingen.

Fossiele bronnen (gas, kolen) voorzien in de komende decennia voor een groot deel in de energiebehoefte van ons land. Maar deze bronnen zijn eindig. Door het schaarser worden van fossiele brandstoffen, CO₂-uitstoot, geopolitieke verhoudingen en een gelijktijdige verdere groei van de energievraag maakt het noodzakelijk om de aanwezige capaciteit aan energie op Europese schaal beter te benutten en ruimte te geven aan de transitie naar andere energiebronnen (wind, zon, biomassa, bodemenergie, geothermie) en -productiemethoden (kernenergie) in combinatie met het werken aan energiebesparing en energierecycling.

²² KNMI, *Klimaatverandering in Nederland: Aanvullingen op de KNMI'o6 scenario's*, De Bilt 2009.

²³ PBL, *Onze Delta in beweging. Overwegingen bij een klimaatbestendige ontwikkeling van Nederland*, PBL i.s.m. Deltares, KNMI, VISTA, WUR, Kennis voor Klimaat, Klimaat voor Ruimte en UNESCO-IHE. Den Haag 2011 (te verschijnen).

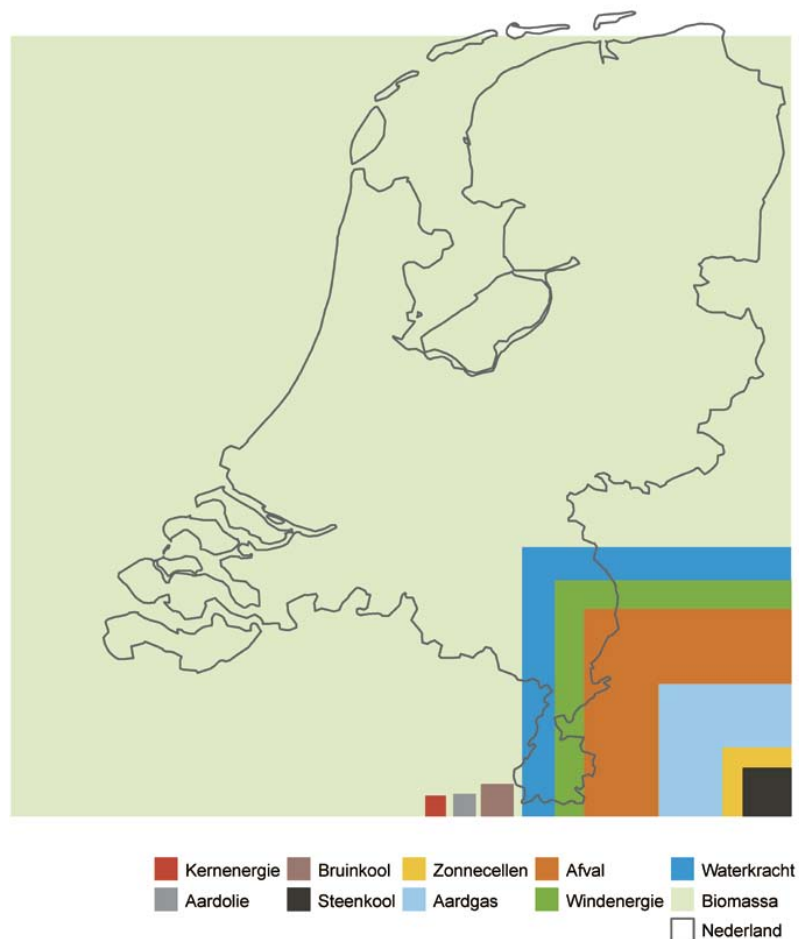
²⁴ PBL, *Balans van de leefomgeving*, Bilthoven/Den Haag 2010a.

²⁵ PBL, *Natuurverkenning*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

²⁶ CPB et al., *Welvaart en Leefomgeving (achtergronddocument)*, Den Haag 2006.

Deze ontwikkelingen brengen ruimtelijke opgaven met zich mee, zoals voldoende ruimte voor windenergie. Dat leidt in een aantal gevallen ook tot spanningen, bijvoorbeeld bij de landschappelijke inpassing van grootschalig windvermogen. Deze transitie draagt bij aan de reductie van CO₂-uitstoot ten behoeve van verbetering van de milieukwaliteit. Dat de transitie naar duurzame energie een groot ruimtebeslag kent, is te zien in figuur 7. Zo is zichtbaar dat het voorzien in de hele Nederlandse energiebehoefte met bijvoorbeeld louter biomassa vraagt om een ruimtebeslag groter dan Nederland. Bij bijvoorbeeld windenergie gaat het om een ruimtebeslag groter dan de provincie Limburg.

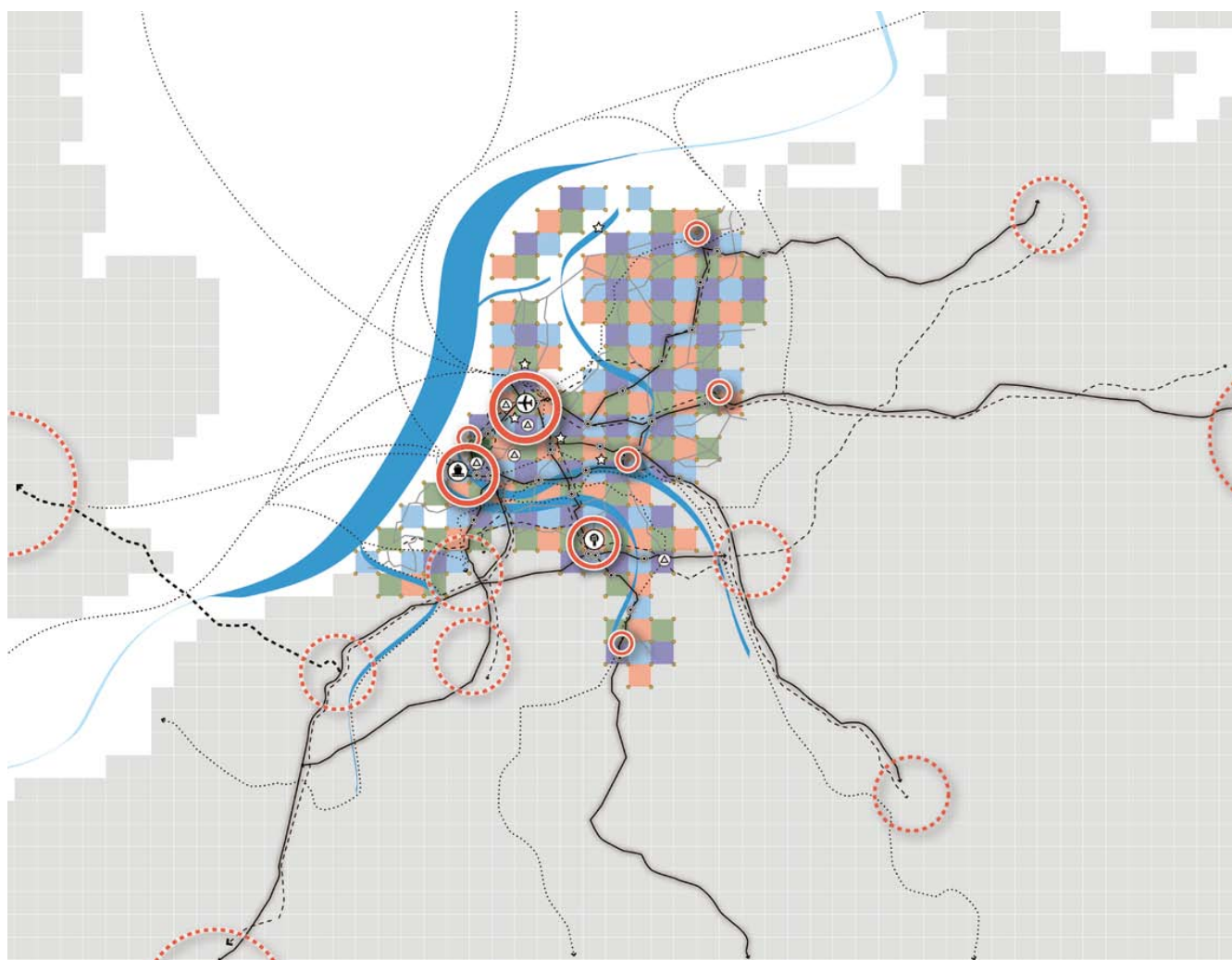
Figuur 7 Reëel ruimtebeslag van verschillende energiebronnen op basis van de huidige energievraag, indien één bron het totale elektriciteitsverbruik zou dekken²⁷









Voor CO₂-reductie heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan in het Witboek Transport 2011. De Routekaart 2050²⁸ is breder en verkent de specifieke uitdagingen en kansen voor Nederland die samenhangen met een transitie naar een klimaatneutrale economie. Specifiek voor de transitie naar een duurzame energievoorziening is een visie nodig op het ruimtegebruik ervan, in relatie tot andere ruimteclaims.

²⁷ H+N+S, *Kleine Energieatlas*, 2009, bewerking: Ministerie IenM.





²⁸ Te verschijnen eind 2011.






Concurrerend

-  Excellent vestigingsklimaat in stedelijke regio met topsectoren
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Zuidoost Nederland
-  Greenport
-  Economisch centrum in het buitenland
-  Robuust energienetwerk

Bereikbaar

-  Weg
-  Spoor
-  Vaarweg
-  Multimodaal knooppunt en ketenmobiliteit

Leefbaar en veilig

-  Veilige en gezonde woon- en werkomgeving, zoetwater in droge perioden, behoud van biodiversiteit en energietransitie
-  Waterveiligheid
-  Werelderfgoed

2.2

Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Om richting te geven aan de wijze waarop het Rijk de hiervoor genoemde opgaven oppakt, zet het een stip op de horizon: Nederland in 2040. Niet door middel van een vergezicht maar door heldere ambities (die op hiernaast afgebeelde kaart schematisch zijn weergegeven):

- In 2040 behoort Nederland tot de top 10 concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk-economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers;
- In 2040 is de internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's optimaal. Er zijn uitstekende (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de green-ports met Europa en de rest van de wereld;
- In 2040 beschikken gebruikers over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling;
- In 2040 sluiten de woon- en werklocaties in steden en dorpen aan op de (kwalitatieve) vraag en worden locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk benut;
- In 2040 biedt Nederland zijn inwoners een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieu-kwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied, en is het blijvend beschermd tegen overstromingen met voldoende zoetwater in droge perioden;
- In 2040 kent Nederland nog steeds de bestaande (inter)nationale unieke cultuurhistorische waarden en heeft het een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt;
- In 2040 is Nederland een bepalende speler in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit;
- In 2040 kent Nederland een robuust internationaal energienetwerk en is de energietransitie in Nederland substantieel ver gevorderd.

Om hier te komen is het nu nodig om te werken aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hiervoor wordt in het volgende hoofdstuk de rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen geformuleerd voor de middellange termijn (2020/2028).



3 Van rijksdoelen naar nationale belangen

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

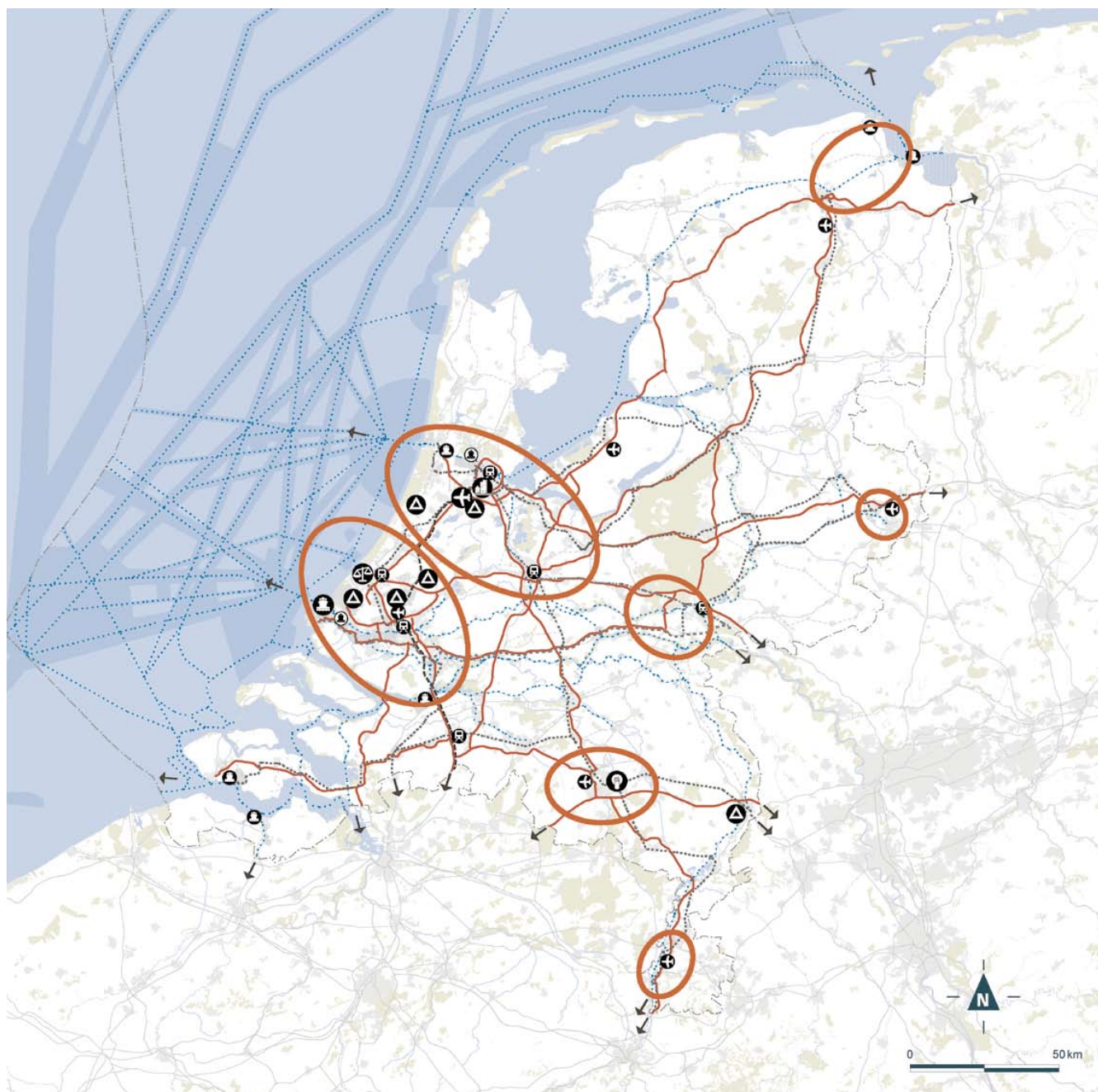
Binnen het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland past het voornemen om de Olympische en Paralympische Spelen in 2028 naar Nederland te halen (zie bijlage 5).

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. In de realisatieparagraaf zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. In paragraaf 3.5 is de rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening als afzonderlijk belang opgenomen.

3.1



Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur vraagt om het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden.








-  Stedelijke regio met topsectoren
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Zuidoost Nederland
-  Greenport
-  Zuidas
-  Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
-  HSL/ICE station
-  Overige luchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationaal belang
-  Binnenhaven van nationaal belang

Voornaamste achterlandverbindingen

-  (Inter)nationaal hoofdwegennet
-  (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet

(Inter)nationaal spoorwegennet

-  Hoge snelheids lijn
-  Spoor met variabele snelheid
-  Overig (inter)nationaal spoorwegennet
-  Goederenspoor

 Vereenvoudigde topografie

Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren

Om de ruimtelijk-economische structuur te versterken ontwikkelt het Rijk in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven en kennisinstellingen een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor de negen topsectoren. De meeste topsectoren concentreren zich in stedelijke regio's en dan vooral in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports²⁹.

Nationaal belang 1

Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren

Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in deze regio's extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet waarin afspraken over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur in brede zin worden gemaakt met de decentrale overheden. Conform het coalitieakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue, Rotterdam-Zuid) zet het Rijk door. Ook gaat het om het versterken van de onderlinge relaties tussen verschillende sectoren door middel van slimme clustering, het vormen van allianties en het stimuleren van 'kruisbestuiving', zodat de topsectoren elkaar kunnen versterken.

Indien stedelijke regio's rondom topsectoren buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn. Daarnaast blijft het Rijk voor heel Nederland een integrale en gebiedsgerichte aanpak hanteren via het MIRT.

De programmering van verstedelijking wordt overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering – binnen de provinciale kaders – en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Vraaggericht programmeren en realiseren door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt. Provincies voeren – rekening houdend met de rijksdoelstellingen – de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang.

Het Rijk benoemt de rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt in Nederland: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Daarbij moet ook meer ruimte worden geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte, (collectief) particulier opdrachtgeverschap en meegroe-, mantel- en meergeneratiewoningen. Bij het voorzien in de woningbehoefte is van belang dat het aanbod ook in kwalitatieve zin aansluit op de vraag. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) maakt het Rijk afspraken binnen de gebiedsgerichte, programmatische aanpak over de programmering van verstedelijking. In deze stedelijke regio's worden de bestaande verstedelijkingsafspraken onderdeel van de integrale aanpak voor deze gebieden³⁰. In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de woningbouwprogrammering.

²⁹ De exacte begrenzing van deze stedelijke regio's wordt bepaald per gebiedsgericht programma.

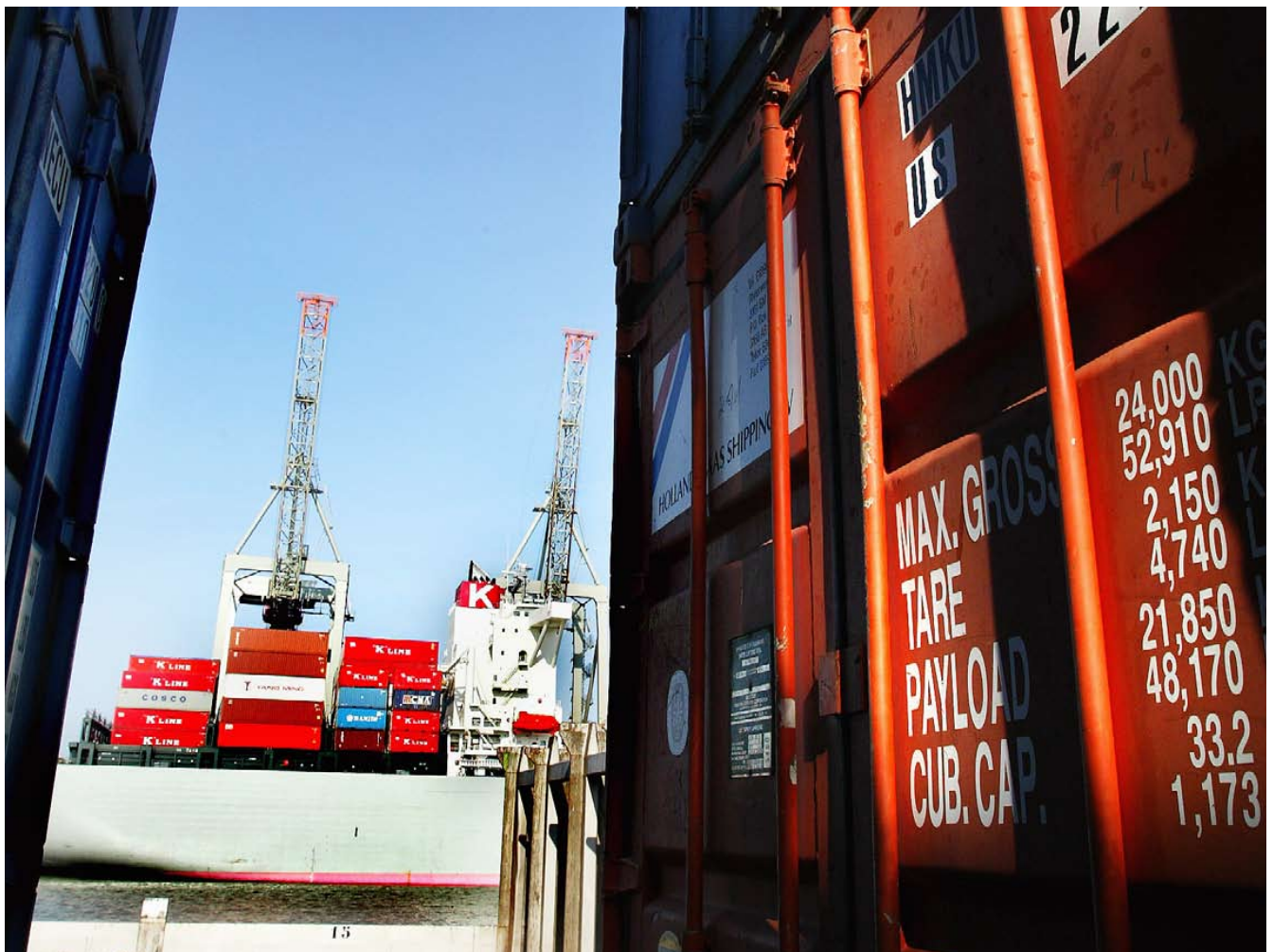
³⁰ De reeds gemaakte verstedelijkingsafspraken in de BO's MIRT van najaar 2010 voor deze stedelijke regio's worden daarbij zo nodig geactualiseerd. Voor de andere stedelijke regio's is het Rijk geen partij meer bij de bestaande verstedelijkingsafspraken.

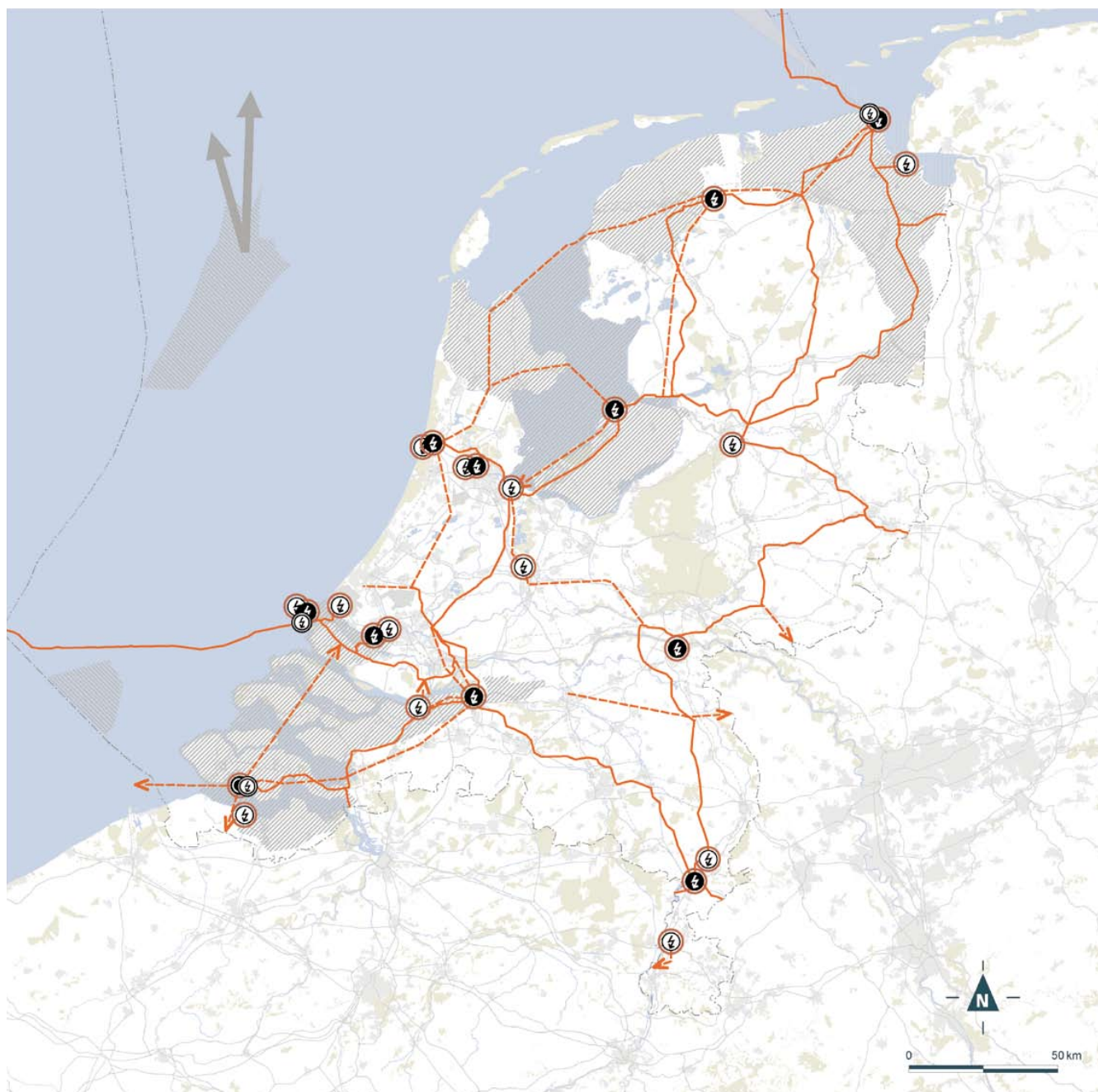
Aangezien de realisatie van de rijksdoelstellingen in regio's met een gespannen of zeer ontspannen woningmarkt complex is, ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen en wegnemen van belemmerende regelgeving. Het Rijk zet, samen met de decentrale overheden, de interbestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de gevolgen van bevolkingsdaling voort en maakt (in die gevallen waarin de noodzaak is aangetoond) regelgeving 'krimpbestendig'.

ICT- en mobiliteitsnetwerken, luchthavens en zeehavens

Onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur zijn de mobiliteitsnetwerken voor het vervoer van personen en goederen (zie paragraaf 3.2) en goede internationale ICT-verbindingen. Voor de burgerluchtvaart zijn de luchthaven Schiphol, de overige burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, de luchthavens Eindhoven (in burgermedegebruik) en Twente en het civiele luchtruim van nationale betekenis. Voor de luchthavens Eelde, Maastricht en Twente en de ruimtelijke beperkingen door buitenlandse luchthavens bekijkt het Rijk of het mogelijk is om het bevoegd gezag over te dragen aan de provincie. Voor de capaciteit en de veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht is het nodig om uitbreidingen te kunnen realiseren (zoals de parallelle Kaagbaan). Voor Schiphol vraagt dit om het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het 20 KE gebied.

Voor het goederenvervoer over water zijn de havens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis. Om optimaal te profiteren van de kansen en voor een sterke internationale positie, kunnen aanpassingen en vernieuwingen zoals bij de sluizen ter hoogte van Terneuzen, nodig zijn. Tevens vereist groei van goederenstromen ruimte voor de havens zelf, goede doorstroming op de achterlandverbindingen en het borgen van de veiligheid op vaarwegen.






Hoofdnetaarwerk elektriciteitsvoorziening

-  Kerncentrale
-  Elektriciteitscentrale groter dan 500MW
-  Hoogspanningslijnen 220, 380 en 450 kV

Ruimte reserveren voor uitbreiding

-  Kerncentrale
-  Vestigingsplaats elektriciteitsproductie
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Kansrijk gebied windenergie *
-  Aangewezen windenergiegebied
-  Gerealiseerd windturbinepark op zee
-  Zoekgebied windenergiekabels naar aanlandingspunt
-  Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

* Weergegeven gebieden zijn feitelijk kansrijk voor grootschalige windenergie, opgenomen als illustratie

-  Vereenvoudigde topografie



Ruimte voor elektriciteitsvoorziening

Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. Mensen en bedrijven hebben die zekerheid nodig. De opwekking en distributie van elektriciteit via een hoofdnetwerk van centrales en hoogspanningsleidingen is van nationaal belang. Niet alleen vanwege het nationale en provinciegrensoverschrijdende karakter van het hoofdnetwerk, maar ook gelet op het effect voor de individuele burger. De verdere integratie van de Europese energiemarkt maakt dat er een steeds groter beroep op internationale verbindingen wordt gedaan en hoogspanningsverbindingen mogelijk om uitbreiding vragen. Het Rijk wijst daarbij de tracés van hoogspanningsverbindingen (vanaf 220 Kilovolt) en locaties voor de opwekking van elektriciteit (vanaf 500 Megawatt) aan, en zorgt voor de inpassing hiervan.

Nationaal ruimtelijk belang 2

Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie

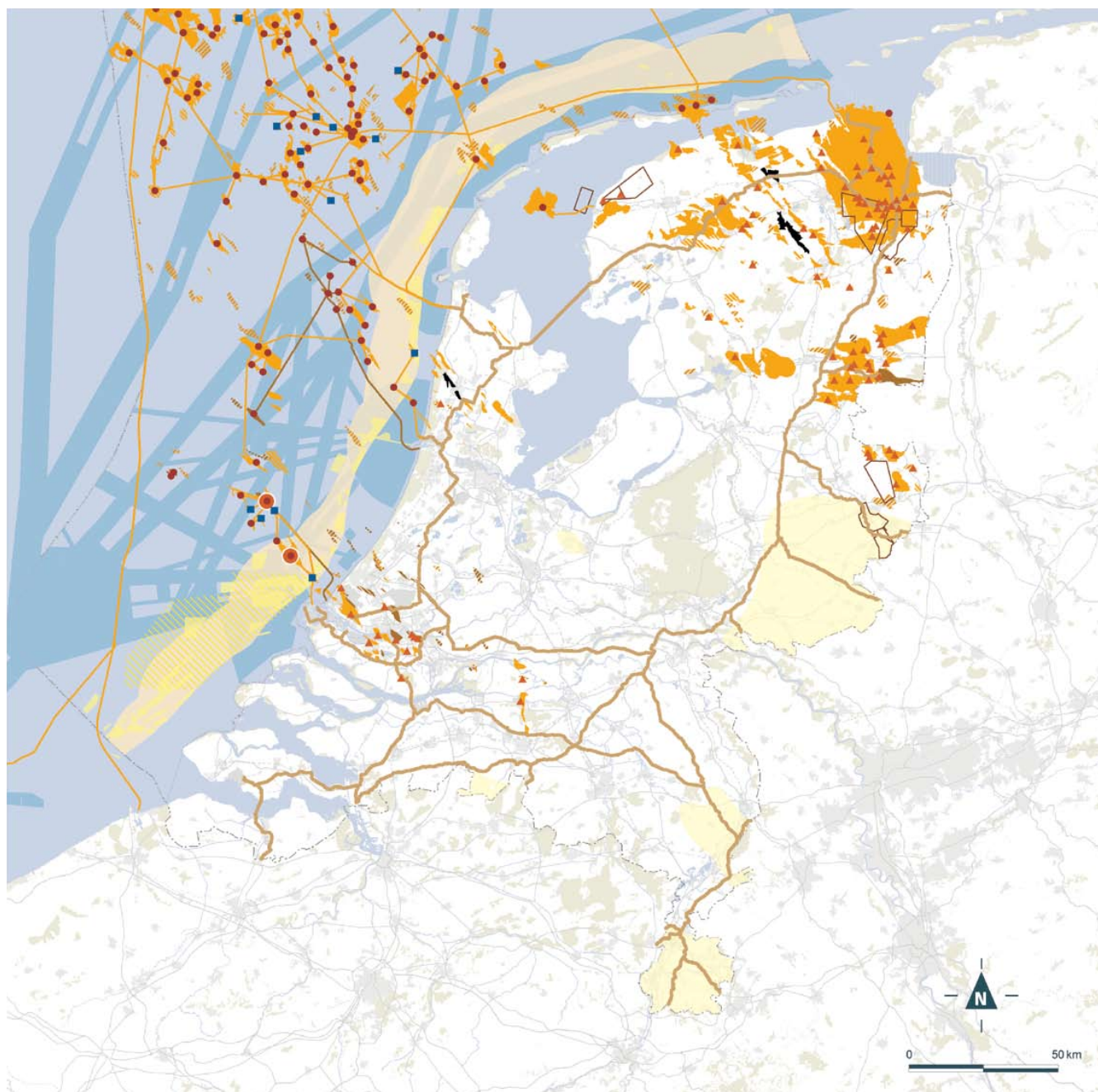
De ruimtebehoefte en het beleid voor ruimtelijke inpassing voor de nationale elektriciteitsinfrastructuur zijn uitgewerkt in de PKB Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III). Het SEV III bevat de bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen vanaf 500 MW, de globale tracés van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning van 220 kV en het waarborgingsbeleid kernenergie. Dit waarborgingsbeleid zorgt er voor dat op de locaties Borssele, Eemshaven en Maasvlakte I een eventuele nieuwe kerncentrale mogelijk is.

Voor de economische ontwikkeling op de lange termijn is een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening nodig, zowel vanwege geopolitieke verhoudingen, uitputting van fossiele brandstoffen als de ambities voor beperking van de CO₂-uitstoot. Onderdeel van het nationaal belang is het in kaart brengen van de (toekomstige) ruimtelijke consequenties van (grootschalige) duurzame elektriciteitsopwekking. Bovendien moet de elektriciteitsinfrastructuur geschikt worden gemaakt voor meer decentrale opwekking van elektriciteit.

Rijk en provincies zetten in op het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee. Niet alle delen van Nederland zijn geschikt voor grootschalige winning van windenergie. Het Rijk zal daarom in de structuurvisie Wind op land in samenwerking met de provincies voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie op land aanwijzen. Voor deze voorkeursgebieden vormen provinciale reserveringen voor windenergie (binnen de op de kaart weergegeven kansrijke gebieden) de basis. Locaties voor windparken op zee (territoriale zone en Nederlandse Economische Exclusieve Zone) zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan. In het zoekgebied ten noorden van de Waddeneilanden uit het Nationaal Waterplan³¹ wijst het Rijk in deze structuurvisie het windenergiegebied “Eemshaven” aan. Dit betreft een partiële herziening van het Nationaal Waterplan, waarmee het zoekgebied in het Nationaal Waterplan vervalt (zie kaart op pagina 80). In 2015 wordt bezien in hoeverre voor de langere termijn (na 2020) nieuw ruimtelijk beleid en infrastructuur nodig is voor de verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee, waarbij kostenefficiëntie een rol speelt.

³¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nationaal Waterplan*, Den Haag 2009: kaart 25.

Kaart buisleidingen en ondergrond



Delfstoffen

- Gas: niet producerend
- Gas: producerend
- Gas: uitgeproduceerd
- Olie: niet producerend
- Olie: producerend
- Olie: uitgeproduceerd
- Ondergrondse gasopslag (anders dan CO₂-opslag)
- Conventionele steenkoolwinning mogelijk
- Zoutwinning (vergund)

Hoofdnetaar buisleidingen

- Gasleidingen
- Olieleidingen
- Buisleidingstroken (SV Buisleidingen)

Noordzee

- Zandwinning Noordzee
- Reserveringsgebied zandwinning Noordzee
- Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand
- Gehele Noordzee: zoekgebied CO₂-opslag, gas- en oliewinning en gasopslag
- Pilots CO₂-opslag Noordzee

Productielocaties

- Productielocatie
- Productieplatform
- Onderwaterplatform



Vereenvoudigde topografie



Buisleidingen en ondergrond

Onderdeel van de nationale energieinfrastructuur zijn de buisleidingen voor aardgas, aardolie(producten) en de afvoer van CO₂. Naast brandstoffen (en afvalstoffen) worden ook chemische stoffen per buisleiding getransporteerd. Het netwerk van buisleidingen voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen is van economisch belang voor Nederland in het Europese gastransport. Ook voor het functioneren van Rotterdam in relatie tot andere haven- en industriegebieden in Noordwest-Europa zijn deze buisleidingen nodig. Het Rijk wil de aanleg van deze buisleidingen ruimtelijk mogelijk maken, belemmeringen voorkomen en zorgen voor een goede aansluiting op het Europese netwerk. Buisleidingen van nationaal belang voor het transport van (gevaarlijke) stoffen zijn enkel toegestaan in de gereserveerde stroken. In de Rijksstructuurvisie Buisleidingen is dit beleid verder uitgewerkt.

Nationaal belang 3

Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen

De ondergrond is belangrijk voor bestaande energievoorziening (winning, opslag en transport van olie- en aardgas) en nieuwe energievoorziening (bodemenergie zoals geothermie, warmte en koude opslag en opslag van CO₂ en nucleair afval). Daarnaast moet in de ondergrond rekening gehouden worden met zaken als winning van oppervlaktedelfstoffen, archeologie, buisleidingen, het beheren van niet verwijderbare (resten van) bodemverontreiniging en de bescherming van de grondwaterkwaliteit. Deze vormen van gebruik van de ondergrond beïnvloeden elkaar, zodat zonder ordening het gebruik voor de individuele functies inefficiënt wordt. Vanwege onder meer de beperkte ruimte in de ondergrond, de betekenis van de ondergrond voor het economisch functioneren, het voorkomen van onaanvaardbare aantasting van de ondergrond en afstemming op activiteiten in de bovengrond, zijn keuzes op rijksniveau noodzakelijk.

In de Rijksstructuurvisie Ondergrond³² worden richtinggevende uitspraken gedaan voor de rijksbelangen in de ondergrond en de gebruiksmogelijkheden die maar op een beperkt aantal locaties aanwezig zijn. Dit betreft bijvoorbeeld activiteiten waar een vergunning op basis van de mijnbouwwet voor nodig is, ondergrondse rijksinfrastructuur (bijvoorbeeld tunnels en buisleidingen), ontgroningen en grondwaterbescherming. De bodemgesteldheid en (grond)water zijn van grote invloed op de eisen aan bovengrondse functies.

Nationaal belang 4

Efficiënt gebruik van de ondergrond

Er is een blijvende behoefte aan winning van oppervlaktedelfstoffen uit Nederlandse land- en zeebodem. De mogelijkheden van import zijn beperkt en de winningsmogelijkheden zijn ongelijk verdeeld in Nederland. De winning van oppervlaktedelfstoffen dient daarom een nationaal belang. Voor de Noordzee is dit geregeld in het Nationaal Waterplan. Voor het landgebied en de grote wateren is het belangrijk dat maatschappelijk aanvaardbare winmogelijkheden worden benut. Winning van oppervlaktedelfstoffen wordt daarom verbonden met andere ontwikkelingen zoals recreatie, water, woningbouw en natuur. Met het afbouwen van de rijksregie in 2003 is de rol van de markt toegenomen. Met een monitoringprogramma volgt het Rijk de ontwikkelingen en bepaalt het of een ruimtelijke interventie nodig is.

³² Te verschijnen in 2013.

3.2

Verbeteren bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en instandhouden

De gebruiker centraal

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. De bereikbaarheid (de moeite (uitgedrukt in tijd en kosten) die het gebruikers van deur-tot-deur kost om hun bestemming te bereiken) is momenteel onvoldoende. Dat levert negatieve ervaringen op voor gebruikers en heeft nadelige economische effecten. De gebruiker kan een betere bereikbaarheid geboden worden door het realiseren van een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

Een robuust systeem levert betrouwbare prestaties; in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Een samenhangend systeem geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl en gebruikspatronen. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om in de gebieden met de 'dikste' mobiliteitsstromen goede bereikbaarheid te kunnen garanderen.

Robuustheid en samenhang worden bereikt door de modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten. Deur-tot-deur bereikbaarheid staat centraal: het verbeteren van de ketenmobiliteit en versterking van multimodale knooppunten als verbindende schakels. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Maatregelen (ook van decentrale overheden en bedrijfsleven) die de vraag op piekmomenten reduceren kunnen heel effectief zijn.

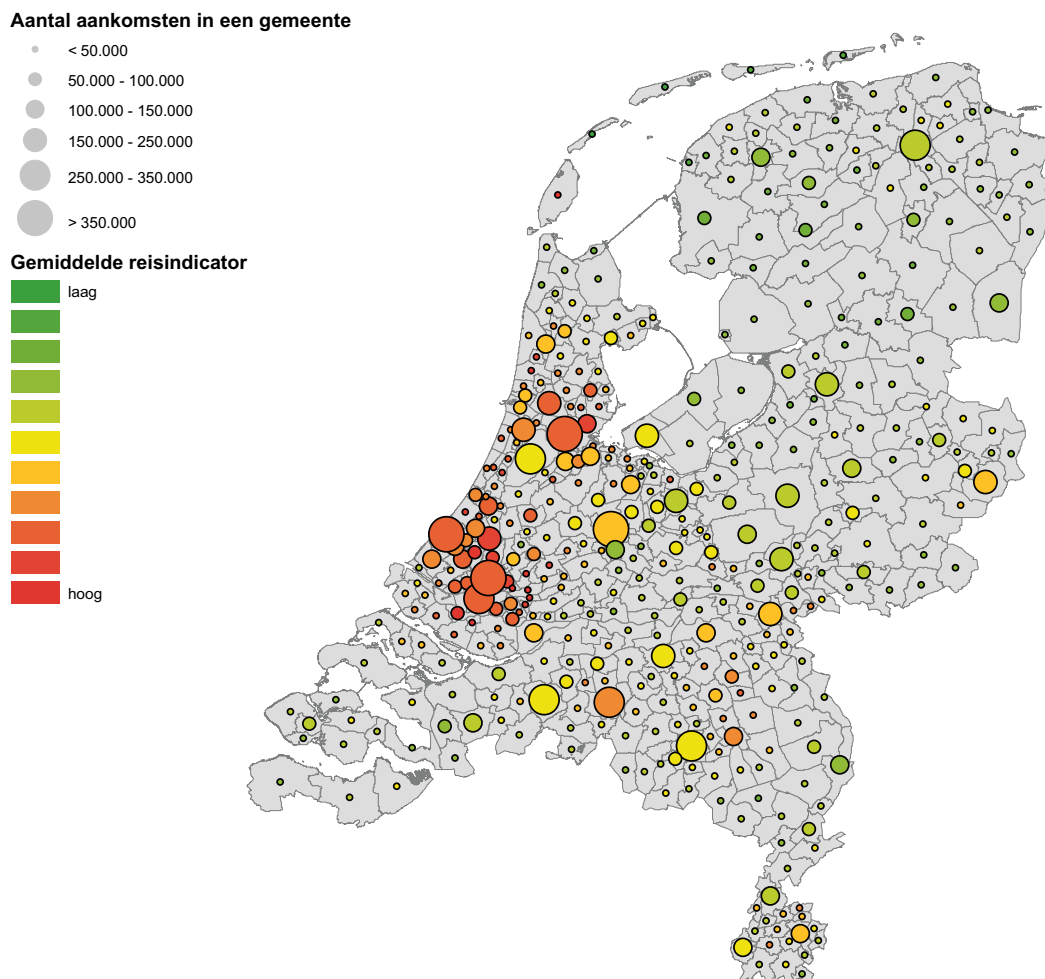
Om de robuustheid en samenhang van het mobiliteitssysteem te verbeteren zet het Rijk in op de beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden³⁹. Met deze beleidsmix zet het Rijk in op positief beleid. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling(en). Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitsstelsel beter te benutten en te verduurzamen. Dit gebeurt bijvoorbeeld door gebruikers optimaal te informeren over keuzemogelijkheden en de transitie naar duurzame mobiliteit door te zetten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk. Het Rijk zet de beleidsmix gebiedsgericht in. Door meer regionaal maatwerk te bieden dan in het verleden wordt de effectiviteit van het beleid vergroot. Het grootschalig toepassen van generiek beleid is minder effectief nu de verschillen binnen Nederland toenemen. Er zal veel gericht worden geanalyseerd welke ontwikkelingen zich voordoen in specifieke gebieden en onder specifieke omstandigheden. Daar wordt met beleid op ingespeeld.

Aangetoond is dat de versnelde realisatie van wegverbredingen, innovatieve benuttingsmaatregelen zoals FileMijden en omvangrijke investeringen in het spoorstelsel in de afgelopen jaren de bereikbaarheid duidelijk hebben verbeterd. De afname van de mobiliteit door de economische crisis speelt ook een rol, maar zeker is dat de verbetering niet alleen daaraan kan worden toegeschreven. De verwachting is dat de bereikbaarheid de komende jaren verder verbetert, met de geplande investeringen op korte termijn en de andere maatregelen uit de beleidsmix. Onderzoek moet uitwijzen hoe de latente vraag naar (auto)mobiliteit zich ontwikkelt. Er zijn aanwijzingen dat deze minder sterk is dan in het verleden, wat kan betekenen dat de positieve effecten van gerichte investeringen langer aanhouden. Veranderingen in leefpatronen, zoals arbeidsparticipatie van vrouwen, keuzegedrag van jongeren en meer spreiding en differentiatie in het mobiliteitsgedrag zijn hier mogelijk debet aan. In de paragrafen slim investeren, innoveren en instandhouden wordt de beleidsmix nader toegelicht.

³⁹ In bijlage 6 staan de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB *Nota Mobiliteit (NoMo)*, deel IV die (gewijzigd) van kracht blijven (zoals verkeersveiligheid). Deze passages zijn waar nodig aangepast aan actuele ontwikkelingen.

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker beter te kunnen beoordelen is een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. Deze wordt gebruikt naast de huidige beleidsdoelen zoals deze voor bereikbaarheid tot op heden door het Rijk per modaliteit zijn gehanteerd³⁴. De bereikbaarheidsindicator geeft inzicht in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen en laat zien waar het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten de meeste toegevoegde waarde oplevert. De nieuwe bereikbaarheidsindicator is geen absolute maatstaf of norm, maar een relatieve maat. Bovendien geeft de bereikbaarheidsindicator niet de exacte locatie van de opgave aan. Als een gemeente 'rood kleurt' hoeft de opgave zich niet in de gemeente zelf te bevinden. Daarmee sorteert de indicator niet onmiddellijk voor op noodzakelijke oplossingen. Daar wil het Rijk op basis van gebiedsgerichte verkenningen, samen met regio's, in de MIRT-overleggen afspraken over maken. Uiteindelijke keuzes zijn bovendien niet alleen gebaseerd op wat vanuit bereikbaarheid gewenst is. Ook ruimtelijke, economische of leefbaarheidsargumenten kunnen een rol spelen.

Figuur 8 Multimodale (auto, vrachtauto en openbaar vervoer) bereikbaarheidskwaliteit van gemeenten in 2030 (uitgaande van het scenario Global Economy)



³⁴ De bestaande streefwaarden zijn voor autosnelwegen een gemiddelde reistijd in de spits van 50km/h (ringwegen) en 66km/h (overige autosnelwegen) en voor binnenvaart een maximale sluiswachttijd van 30 minuten.

Kaart hoofdwegennet



— Bestaand hoofdwegennet

Ruimtelijke reserveringen

←--→ Nieuwe verbinding

— Verbreding



Vereenvoudigde topografie

De bereikbaarheidsindicator³⁵ neemt de mobiliteit over de weg (auto en vracht) en het openbaar vervoer samen en stelt per gebied vast wat de integrale kwaliteit van de bereikbaarheid is. De kwaliteit van de deur-tot-deur bereikbaarheid wordt hierbij bepaald aan de hand van de moeite (als gevolg van files, omrijden, andere vertragingen) die het gemiddeld per kilometer kost om een gebied te bereiken. De indicator doet dit op basis van de totale reis, waarbij de omvang en economische waarde van de mobiliteitsstromen de kern van de indicator vormen. Zo laat de bereikbaarheidsindicator zien (zie figuur 8) dat delen van de Randstad relatief slechter bereikbaar zijn dan andere delen van Nederland; waarbij de 'dikste' verkeersstromen ook in de Randstad te vinden zijn.

De omvang van de verkeersstromen bestaat voor het overgrote deel uit de dagelijkse verplaatsingen. De bereikbaarheidsindicator maakt dus de dagelijkse bereikbaarheid van de gebieden in Nederland inzichtelijk en sluit daarmee goed aan bij de beleving van de gebruiker. Naast deze dagelijkse verplaatsingen over relatief korte afstanden, zijn ook de lange afstandsverplaatsingen van groot belang voor het functioneren van het mobiliteitssysteem en de waarde voor de Nederlandse economie.

De bereikbaarheidsindicator wordt de komende jaren verder ontwikkeld. Zo wordt onder andere het goederenvervoer over het spoor en de vaarwegen nog verder geïntegreerd. De bereikbaarheidsindicator dient namelijk evenwichtig aandacht te hebben voor kortere woon-werk verplaatsingen (die dominant zijn in het regionale beeld van de bereikbaarheid) en lange(re) afstandverplaatsingen over doorgaande verbindingen (die dominant zijn voor de (inter)nationale bereikbaarheid van Nederland). Wanneer de indicator volledig operationeel is zal deze toepasbaar zijn in projecten en gebiedsgerichte studies³⁶.

Slim Investeren

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen (mede aan de hand van de bereikbaarheidsindicator en uitkomsten van de NMCA). In deze gebieden en op die corridors worden de zwaarste mobiliteitsstromen afgewikkeld. De ambitie is om deze stromen zoveel mogelijk multimodaal te bedienen, zodat verschillende alternatieve reismogelijkheden ontstaan. Dat vraagt om investeren in de modaliteiten afzonderlijk en in het goed verbinden van deze modaliteiten onderling in bijvoorbeeld multimodale knooppunten. De investeringen moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen, niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel. De bereikbaarheidsindicator is daarvoor een bruikbaar instrument. Zo dragen investeringen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem waarbij de gebruiker centraal staat.

Nationaal belang 5

Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen

Het Rijk wil investeringen in wegen meer in samenhang met het openbaar vervoer en de binnenvaart doen. Door de investeringen in de diverse modaliteiten (evenals de maatregelen van decentrale overheden voor het openbaar vervoer en de fiets) als een integraal pakket te beschouwen ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en versterking van multimodale knooppunten (voor personen en goederen) daarbinnen. Samenwerking tussen het Rijk, de decentrale overheden en het bedrijfsleven is essentieel om deze knooppunten te realiseren.

³⁵ Een toelichting op de opzet en werking van de bereikbaarheidsindicator is separaat beschikbaar.

³⁶ Uiterlijk medio 2012.

Kaart landelijk spoorwegennet



----- Bestaand spoorwegennet

Ruimtelijke reserveringen

↔ Nieuwe verbinding

Uitbreiding/ intensivering

Planstudiegebied intensiveringen treindienst en infrastructurele maatregelen volgens Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

In studie zijnde alternatieve goederenrouting in kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer



Vereenvoudigde topografie

Bij investeringen in het wegennet wordt ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer een vast onderdeel van de mogelijkheden in planstudies. Door een fysieke scheiding op plaatsen waar dat nuttig en haalbaar is, kunnen zogenaamde supersnelwegen ontstaan, met minder afslagen en een vlottere doorstroming.

Veel wegverbindingen in de Randstad worden of zijn al uitgebreid naar een capaciteit van 2x4 rijstroken of meer en de grootste bottlenecks worden aangepakt. Op hoofdverbindingen buiten de Randstad (voornamelijk op de dominante multimodale, (inter)nationale corridors) wil het Rijk 2x3 rijstroken de standaard laten zijn, tenzij is aangetoond dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende is. Dit zal gefaseerd gerealiseerd worden. Om de noodzakelijke uitbreidingen in het mobiliteitssysteem mogelijk te maken zonder te hoge kosten, reserveert het Rijk in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte vrijwaringszones voor nog te realiseren rijksinfrastructuur³⁷. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, betaalt het Rijk enkel die inpassingskosten die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen. Indien cofinanciering van projecten aan de orde is, dan worden de inpassingskosten die voortvloeien uit wettelijke eisen naar rato verdeeld. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing.

Het MIRT-programma (inclusief inzet van een deel van de verlengd Infrastructuurfonds tot 2028) en de benuttingsaanpak (zie volgende paragraaf) worden ingezet voor het verbreden van bestaande wegen en het optimaal benutten van al aanwezige spitsstroken (ruimere openstelling). Deze investeringen zorgen ervoor dat op grote delen van het netwerk in Nederland de capaciteit op drukke momenten voldoende is en blijft op de lange termijn. Echter, door verdergaande groei kunnen de files op sommige locaties na verloop van tijd weer terugkeren. Als er locaties in het netwerk zijn waar de capaciteit (wederom) tekort schiet, is het wenselijk om op deze plaatsen de verhouding tussen capaciteit en vraag weer in balans te brengen. Dit kan door innoveren met het programma Beter Benutten, investeren in capaciteitsvergroting of een multimodale oplossing dan wel een combinatie daarvan. Het rendement van aanleg en verbreding van wegen is doorgaans hoog. De maatschappelijke baten als gevolg van de reistijdwinst voor de automobilisten overtreffen de maatschappelijke kosten. Ook de OESO³⁸ heeft meermaals het grote belang aangegeven van investeringen in weginfrastructuur, voornamelijk in de Randstad, voor economische groei, concurrentiekracht en vestigingsklimaat.

Op het spoor wordt het door het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) mogelijk om 'spoorboekloos' (6 intercity's en 6 sprinters per uur) te reizen op de drukste corridors tussen de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland. Met deze investeringen wordt een gemiddelde groei van 5 procent van het aantal reizigerskilometers per jaar op de PHS-corridors (tot 2020) mogelijk gemaakt³⁹, wat bijdraagt aan een robuust mobiliteitssysteem en het vergroten van keuzemogelijkheden voor reizigers. Verdere groei van het reizigersverkeer na 2020 vergt mogelijk extra capaciteitsuitbreiding, ook in de fysieke infrastructuur. Daarnaast blijft het Rijk verantwoordelijk voor verbetering van de spoorinfrastructuur waar regionale openbaar vervoerders gebruik van maken.

Innoveren door beter benutten en transitie naar duurzame mobiliteit

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem, ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit met innovatieve maatregelen te vergroten en tot betrouwbare reistijden te komen op de weg, vaarwegen en het spoor. Dit doet het Rijk met het programma Beter Benutten. Dit programma richt zich enerzijds op het inzetten van technische innovaties en (kleine) infrastructurele maatregelen om een betere benutting van het netwerk te bewerkstelligen. Anderzijds richt dit programma zich op innovatieve maatregelen die de vraag op piekmomenten verminderd. Beide lijnen komen samen in een pakket van multimodale maatregelen die het gebruik van de bestaande capaciteit optimaliseren. Het vernieuwende van deze aanpak is dat het ook gaat om het bieden en stimuleren van keuzemogelijkheden aan de gebruiker, waarbij technologische ontwikkelingen worden ingezet om deze keuze te faciliteren.

³⁷ De tracés van projecten en bestaande wegen die op de PKB-kaarten in de Nota Mobiliteit waren opgenomen, worden indien nodig ongewijzigd overgenomen op de kaarten in de AMvB Ruimte.

³⁸ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Territorial Review: Randstad Holland, Netherlands*, 2007.

³⁹ Het reizigersaantal op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) kan zelfs groeien met jaarlijks 8% (verdubbeling tussen 2010 en 2020).

Het is niet altijd kosteneffectief (en soms fysiek onmogelijk) om capaciteit bij te bouwen die volledig voldoet aan de spitsvraag. Belangrijk is dat er een betere balans komt tussen vraag en aanbod die de infrastructuur beter benut over het gehele etmaal. Een optimale benutting van het infrastructuurnetwerk richt zich op zowel personen- als goederenvervoer. Hiermee beoogt het Rijk een substantiële afname van de piekbelasting in de drukste gebieden. Door het reizen meer over de dag te spreiden wordt een betere benutting van de infrastructuur mogelijk. Dit zorgt voor een betere doorstroming (minder reistijd), meer comfort (bijvoorbeeld beschikbaarheid zitplaatsen in openbaar vervoer) en verlaagt de noodzaak tot hoge investeringen in de spitscapaciteit. Om de woon-werk verplaatsingen flexibel in te richten stimuleert het Rijk onder andere via het Platform Slim Werken Slim Reizen de totstandkoming van afspraken tussen werknemers en werkgevers. Daarnaast worden door het kabinet de mogelijkheden verkend om langs fiscale weg een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files.

Nationaal belang 6

Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen

Kleine infrastructurele aanpassingen (voor weg, spoor, vaarwegen), innovatieve verkeersmanagementsystemen en versterking van de schakels en knooppunten tussen de verschillende systemen zijn onderdeel van het programma Beter Benutten. Vraaggerichte maatregelen hebben betrekking op het aanpassen of flexibiliseren van werk-, bedrijfs-, school-, terminal- en venstertijden en het spreiden van de stedelijke distributie over de dag. Ook worden andere generieke en regionale maatregelen voor flexibilisering van de vraag onderzocht. De te nemen maatregelen worden door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk per regio geïnventariseerd en gebundeld in gebiedspakketten. Deze leiden nog voor 2015 tot merkbare resultaten voor de gebruiker. In de pakketten worden afspraken gemaakt tussen de partners over te realiseren doelstellingen.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem zowel 'verticaal' (van internationaal (HSL) tot lokaal openbaar vervoer) als 'horizontaal' (met andere modaliteiten) vanuit de behoefte van de reiziger inrichten. Hiervoor moeten de verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter worden geïntegreerd. Zo ontstaat een sterke keten. Deze innovatie in het openbaar vervoer is nodig om van een aanbodgericht naar een vraaggericht systeem te komen, dat inspeelt op de behoefte van de individuele reizigers. De basis van een robuust en samenhangend openbaar vervoersysteem is een ruggengraat van intercity's, sprinters en lightrailverbindingen tussen en binnen de stedelijke regio's. Er zal worden nagegaan welke belemmeringen door het Rijk moeten worden weggenomen, dan wel welke maatregelen door het Rijk getroffen kunnen worden om een reizigersgerichte benadering door decentrale overheden en vervoerders mogelijk te maken. Daarbij zal het Rijk het initiatief nemen de rollen, taken en verantwoordelijkheden die er tussen de verschillende overheden en vervoerders zijn, eenduidig vast te leggen, inclusief de wijze waarop de landelijke samenwerking goed kan worden vormgegeven.

Het Rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park & Ride locaties en het verder verbeteren van logistieke knooppunten. In het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport, heeft de fiets een groot aandeel. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen zoals de Segway. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fietsnelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Ter bevordering van het treingebruik blijft het Rijk ook in de toekomst, op basis van cofinanciering, investeren in de uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. Daarnaast bestaan er fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woonwerksituatie⁴⁰. Met inzet van alle maatregelen van het Rijk en decentrale overheden, gecombineerd met het tijdig realiseren van openbaar vervoer bij nieuwe woon- en werklocaties evenals het programmeren van nieuwe woon- en werklocaties langs bestaande openbaar vervoerverbindingen, kan het aandeel van openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn oplopen tot 40 à 50% van de totale vervoersvraag.

Voor een goede benutting van het mobiliteitssysteem en het faciliteren van de gebruiker in het maken van optimale keuzes is goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie noodzakelijk, zowel voorafgaand als tijdens de reis. Alleen daarmee kan de gebruiker de juiste op de situatie afgestemde keuzes maken. Integrale reisinformatie moet het mogelijk maken alle modaliteiten naar reistijden en kosten te vergelijken, op elke gewenste plek en elk moment van de dag. Door digitalisering en de toenemende mogelijkheden en populariteit van mobiele applicaties ontstaan hiervoor meer mogelijkheden. Het Rijk ondersteunt het bij elkaar brengen en beschikbaar stellen van data voor het ontwikkelen van integrale en gebruiksvriendelijke applicaties door marktpartijen.

De intelligentie in het mobiliteitssysteem zal de komende jaren fors kunnen groeien. Dit biedt kansen voor een meer duurzaam gebruik. Het inzetten van Intelligent Transport Systems (ITS) helpt bij het slim en innovatief geleiden over het netwerk. Hierin is een grote rol weggelegd voor marktpartijen. Dat geldt ook voor nieuwe logistieke oplossingen. Door optimale afstemming van goederenstromen is een betere benutting te realiseren. Daarvoor is ook samenwerking met decentrale overheden nodig, bijvoorbeeld gericht op verbeteringen in de stedelijke distributie (zoals het afstemmen van venstertijden).

Het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via de binnenvaart en spoor wordt opgevangen, opdat er een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat. Ook wordt het gebruik van de vaarwegen geoptimaliseerd zodat de capaciteit maximaal kan worden gebruikt en om de noodzakelijke betrouwbaarheid te kunnen beiden. Voorbeelden van beter benutten van de vaarweg zijn het invoeren van de 'Blauwe Golf' (naar analogie van de 'Groene Golf' op wegen) door meer flexibele brugbediening, een openingsregime op afstand en flexibilisering van vaar- en rusttijden. Door decentraal prioriteit te geven aan watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenhavens, kan de potentie van de binnenvaart maximaal benut worden. Daarbij is een goede koppeling en afstemming tussen zeehavens, binnenhavens en achterlandverbindingen door Rijk en decentrale overheden nodig. Voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen voor de belangrijkste (vaar)wegen zijn daarbij van belang.


⁴⁰ Andere voorbeelden van de rijksrol zijn het landelijke fietsdiefstalregister bij de RDW, steun voor de benchmark 'Fietsbalans' van de Fietsersbond en het ondersteunen van een goede kennisfunctie, zoals via het Fietsberaad van KpVV.

Kaart hoofdvaarwegennet



..... Bestaand hoofdvaarwegennet

Ruimtelijke reservering

 Aanpassing vaarwegprofiel



Vereenvoudigde topografie

Meer samenhang tussen de modaliteiten en het robuust maken van het mobiliteitssysteem, maakt dat het systeem duurzamer wordt. Gelet op het verbeteren van de leefomgeving, de afname van fossiele brandstoffen en de noodzaak tot CO₂-reductie is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig. Het Rijk zal daarvoor veel breder dan alleen met het programma Beter Benutten beleid inzetten. Daartoe wordt een Routekaart 2050 opgesteld, waarin de transitie naar niet-fossiele brandstoffen en de ontwikkeling van stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen aan de orde komt. Het bedrijfsleven heeft het initiatief bij deze transitie. Het Rijk schept de voorwaarden zodat een succesvolle transitie tijdig kan plaatsvinden. De bestaande stimulering voor de transitie naar niet-fossiele brandstoffen (elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, ethanol) die een marktintroductie vergemakkelijken blijft bestaan. Het stimuleren van zuinige voertuigen door bijvoorbeeld het initiëren van onderzoek wordt doorgezet. De wijze waarop de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's vorm krijgt is uiteengezet in de 'Autobrief'⁴¹.

Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud

De Nederlandse infrastructuur van wegen, openbaar vervoer en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitsstelsel en een florerende Nederlandse economie. Het huidige stelsel is kwetsbaar omdat een belangrijk deel van de infrastructuur in Nederland is aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor nu een groot deel toe is aan onderhoud, vervanging of renovatie. Hierbij wordt rekening gehouden met de omvang en samenstelling van het verkeer, intensiteit van het gebruik, type infrastructuur en andere omstandigheden die ter plekke kenmerkend zijn. Voldoende middelen voor beheer en onderhoud van wegen zijn noodzakelijk. Nieuwe achterstanden dienen voorkomen te worden om hogere kosten in de toekomst te vermijden.

Naast de wegen heeft het Rijk een verantwoordelijkheid voor het beheer en instandhouden van de spoorweginfrastructuur. Het instandhouden van de spoorweginfrastructuur betekent ook het minder complex maken van de dienstregeling en spoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voornamelijk essentiële knooppunten en drukke corridors krijgen hierbij aandacht.

Nationaal belang 7

Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen

In de uitwerking van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voert het Rijk integrale capaciteitsanalyses uit om een te complexe dienstregeling of spooraanpassingen te voorkomen. Vereenvoudiging van de infrastructuur maakt het mogelijk de opvolgingstijd van treinen te verkleinen. De gehele keten van dienstregeling, materieel, personeel en logistieke systemen (zoals reisinformatie en logistieke processen e.d.) is van belang en bepalend voor een betrouwbaar treinproduct voor de reiziger en verlader. Voor dat gevoel van een betrouwbaar reisproduct zijn niet zozeer de feitelijke gemiddelden in betrouwbaarheid bepalend maar juist de negatieve uitschieters. Voornamelijk die uitschieters veroorzaken veel overlast en hebben een negatief effect op het imago van het reizen per trein. Door goed beheer en onderhoud van het spoornetwerk wil het Rijk dit voorkomen.

Voor de binnenvaart heeft het Rijk de ambitie om een vlot, betrouwbaar rijksvaarwegennetwerk te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal 30 minuten voor schepen bij sluizen en bruggen (zie bijlage 6). Dit betekent dat het Rijk bij het beheer en onderhoud van het rijksvaarwegennetwerk prioriteit geeft aan de belangrijkste achterlandverbindingen (maatregelen bij sluizen en bruggen en voor betere bevaarbaarheid) en de vaarroutes via het IJsselmeer en Zuidwestelijke Delta. Uiteraard houdt het Rijk hierbij ook rekening met (de gevolgen van) klimaatverandering voor de vaarwegen en andere belangen in het watersysteem (zie nationaal belang 9).

⁴¹ Verschenen 1 juni 2011.

3.3

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

Milieukwaliteit

Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet beschermd worden tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Een gelijk minimumniveau voor het hele land dient gewaarborgd te zijn. Lokale maatregelen zijn nodig om gezondheidswinst te behalen en om tijdig aan de wettelijke normen te voldoen, zodat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden verbeterd voor het welzijn van bewoners en werknemers. Het Rijk streeft er naar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron.

Nationaal belang 8

Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's

Luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wateroverlast, bodemkwaliteit en het transport van gevaarlijke stoffen kennen een grote samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en de aanleg van infrastructuur. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen. Deze afweging wordt mede gemaakt op basis van het Milieueffectrapport. Het Rijk stelt de nationale normen hiervoor vast.

Waterveiligheid en zoetwatervoorziening

Het borgen van de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening vraagt ook in de komende decennia om ingrepen, teneinde het systeem op orde te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Het beheer van het watersysteem is gericht het mee bewegen met natuurlijke processen waar het kan en het bieden van weerstand waar het moet. Preventie is de primaire pijler bij de bescherming tegen overstromingen, het beperken van de gevolgen van een overstroming door keuzes in de ruimtelijke planning en het op orde krijgen en houden van de rampenbeheersing (meerlaagse veiligheid). Het nationale waterbeleid is uitgewerkt in het Nationaal Waterplan 2009-2015 en komt aan de orde in het jaarlijkse Deltaprogramma. Hierin wordt gerapporteerd over de te nemen maatregelen en voorzieningen.

Nationaal belang 9

Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling

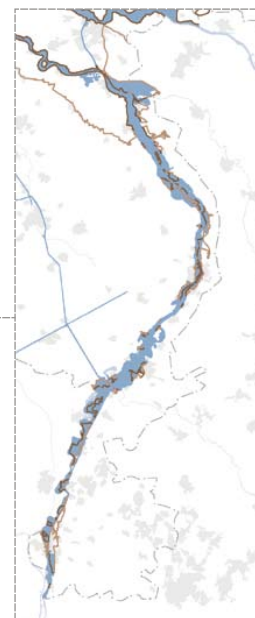
Het hoofdwatersysteem van Nederland bestaat uit de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeergebied, de grote rivieren, de Zuidwestelijke Delta en rijkskanalen. Omdat het watersysteem deel uitmaakt van vier internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems, Schelde) is het noodzakelijk op nationale en internationale schaal kaders en normen te stellen en beheer te voeren, zowel als het gaat om waterkwaliteit als om waterkwantiteit. Zo wordt voorkomen dat vervuiling of piekbelasting in een stroomgebied een probleem vormt in een boven- of benedenstrooms gebied.

Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen en het kustfundament. Ook stelt het Rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook zij die in beheer zijn bij waterschappen. Het beleid om de hoogte van het kustfundament te laten meegroeien met de zeespiegelstijging door zand toe te voegen wordt doorgezet. Ook borgt het Rijk dat het riviersysteem ruimte houdt om water over Rijntakken en Maas veilig af te voeren, ook voor de lange termijn. Waar verantwoord wordt binnen het hoofdwatersysteem ruimte voor andere functies geboden. Zo is kleinschalige en grootschalige buitendijkse bebouwing in het IJsselmeergebied onder voorwaarden mogelijk.

Vanuit de waterveiligheid en zoetwatervoorziening heeft het Rijk belang bij het afremmen van bodemdaling in veenweidegebieden en een goede bufferwerking in het regionale watersysteem om afwenteling op nationale opgaven te voorkomen. Provincies en gemeenten maken in samenwerking met de waterschappen afspraken over de ruimtelijke keuzes om dit belang te behartigen. Ook is het belangrijk dat bij ruimtelijke plannen rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Om te komen tot een dergelijke integrale ruimtelijke afweging is een samenhangende inzet van afwegingsinstrumenten zoals MER en de watertoets noodzakelijk.



-  Waterkering: dijk, dam en kunstwerk
-  Hoge gronden
-  Behouden kustfundament
-  Zoetwatervoorziening
-  Rijkswater
-  Vereenvoudigde topografie



In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden onder regie van de Deltacommissaris aan een totaalpakket aan water- en ruimtelijke oplossingen die voor de korte en lange termijn zekerheid bieden over waterveiligheid en zoetwatervoorziening in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij wordt nagegaan of de bestaande normen, regels en afspraken met betrekking tot de waterveiligheid, zoetwatervoorziening en de ruimtelijke inrichting daarvan aangepast moeten worden. Randvoorwaarde daarbij is dat afwenteling op andere partijen, gebieden en toekomstige generaties wordt voorkomen.

Het Deltaprogramma omvat naast de in hoofdstuk 4 opgenomen gebiedsgerichte deelprogramma's, drie generieke deelprogramma's:

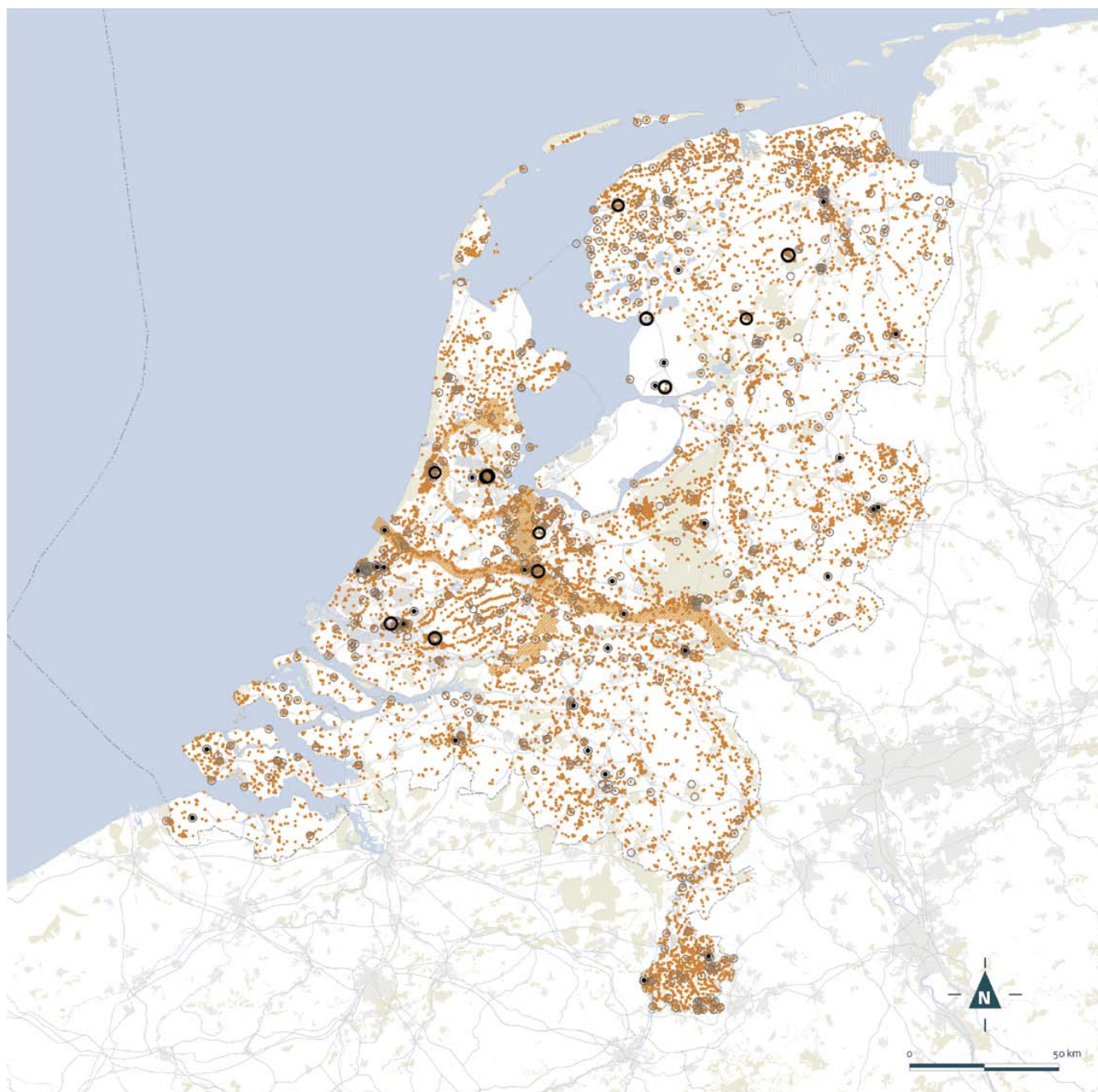
1. Deelprogramma Veiligheid: Actualisatie van de huidige normen en gebiedsgerichte veiligheidsstrategieën;
2. Deelprogramma Zoetwater: Maatregelen bepalen om te komen tot grotere regionale zelfvoorzienendheid en een optimalisatie van de zoetwaterverdeling in het watersysteem. Bij de besluitvorming voor nieuw beleid voor de zoetwatervoorziening worden de ruimtelijke consequenties in beeld gebracht;
3. Deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering: Afspraken maken over de wijze waarop bij stedelijke (her)ontwikkelingen efficiënt en (kosten)effectief rekening gehouden kan worden met (het beperken van de gevolgen van) overstromingen, extreme neerslag, watertekort en periodes van hitte en droogte.

Op basis van de uitkomsten uit de deelprogramma's van het Deltaprogramma neemt het Rijk op advies van de Deltacommissaris in 2014 een Deltabeslissing over:




- De actualisering van veiligheidsnormen voor primaire waterkeringen en een samenhangend waterveiligheidsprogramma;
- De zoetwaterstrategie die voor een adequate watervoorziening in Nederland op de lange termijn moet zorgen;
- Het korte en lange termijn peilbeheer van het IJsselmeer gericht op de watervoorziening in Nederland en de veiligheidsopgave in het gebied;
- De bescherming van de Rijn – Maasmonding;
- Een nationaal beleidskader voor de (her)ontwikkeling van bebouwd gebied.

Deze Deltabeslissing leidt tot een actualisatie van het Nationale Waterplan voor de periode na 2015.




Kaart erfgoed



Internationaal erfgoed

-  UNESCO, natuurlijk werelderfgoedgebied
-  UNESCO, cultureel werelderfgoedgebied
-  UNESCO, overig cultureel werelderfgoed

Nationaal erfgoed

-  Stads- en dorpsgezicht
-  Wederopbouwgebied
-  Rijksmonument



Vereenvoudigde topografie

Cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten

Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van groeiend belang voor de concurrentiekracht van Nederland. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO Werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en het maritieme erfgoed. Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen' (zie bijlage 4). Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

Nationaal belang 10

Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten

UNESCO wijst op voordracht van lidstaten internationaal unieke en waardevolle gebieden (en objecten) aan als cultureel of natuurlijk Werelderfgoed (zie bijlage 4). Hierover zijn internationale afspraken gemaakt, gericht op de instandhouding van de uitzonderlijke universele waarden. Om recht te doen aan de schaal en aard van Werelderfgoedgebieden worden deze door het Rijk ruimtelijk beschermd, waarbij ontwikkelingen in deze gebieden mogelijk zijn, mits deze de aan de uitzonderlijke universele waarde verbonden kernkwaliteiten behouden of versterken. De Waddenzee is aangewezen als natuurlijk Werelderfgoed en het bestaande rijksbeleid uit de Derde Nota Waddenzee blijft hiervoor bestaan. De grotere wateren (IJsselmeer, Noordzee en Waddenzee) met ieder hun eigen bijzondere natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, vragen ook om het inzetten van ruimtelijk instrumentarium.

Daarnaast zijn er ruim vierhonderd stads- en dorpsgezichten uit de periode tot 1940 en vijftigduizend rijksmonumenten aangewezen en beschermd door de Monumentenwet vanwege de nationale cultuurhistorische betekenis. Voor de periode 1940-1965 zijn 30 'wederopbouwgebieden' geselecteerd, die gezamenlijk de maatschappelijke dynamiek van de Wederopbouw van ons land na de Tweede Wereldoorlog verbeelden (zie bijlage 4). In de Visie Erfgoed en Ruimte worden de kernkwaliteiten van deze gebieden toegelicht. Het Rijk zet in op bestuurlijke afspraken met gemeenten over een ontwikkelingsgerichte bescherming in bestemmingsplannen van deze wederopbouwgebieden.


Natuur

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden. In internationaal verband heeft Nederland zich met het Biodiversiteitsverdrag en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen⁴² (Natura 2000) gecommitteerd aan afspraken over soorten (flora en fauna) en leefgebieden van soorten (habitats).


⁴² Richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992) en Richtlijn inzake het behoud van de vogelstand (2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009).





Ecologische Hoofdstructuur


 Ecologische Hoofdstructuur Noordzee


inclusief:

 Nationaal Park

 Natura 2000

 Ecologische Hoofdstructuur overige grote wateren

 Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land*

 Vereenvoudigde topografie

* Op deze kaart is de door de provincies planologisch begrensde EHS aangegeven. De EHS wordt in 2011 herijkt. Na herijking zullen de provincies de EHS afronden.



Het Rijk is verantwoordelijk voor het nakomen van die aangegane verplichtingen. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk⁴³ met de juiste ruimtelijke, water- en milieuocondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provincie- en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Nationaal belang 11

Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten

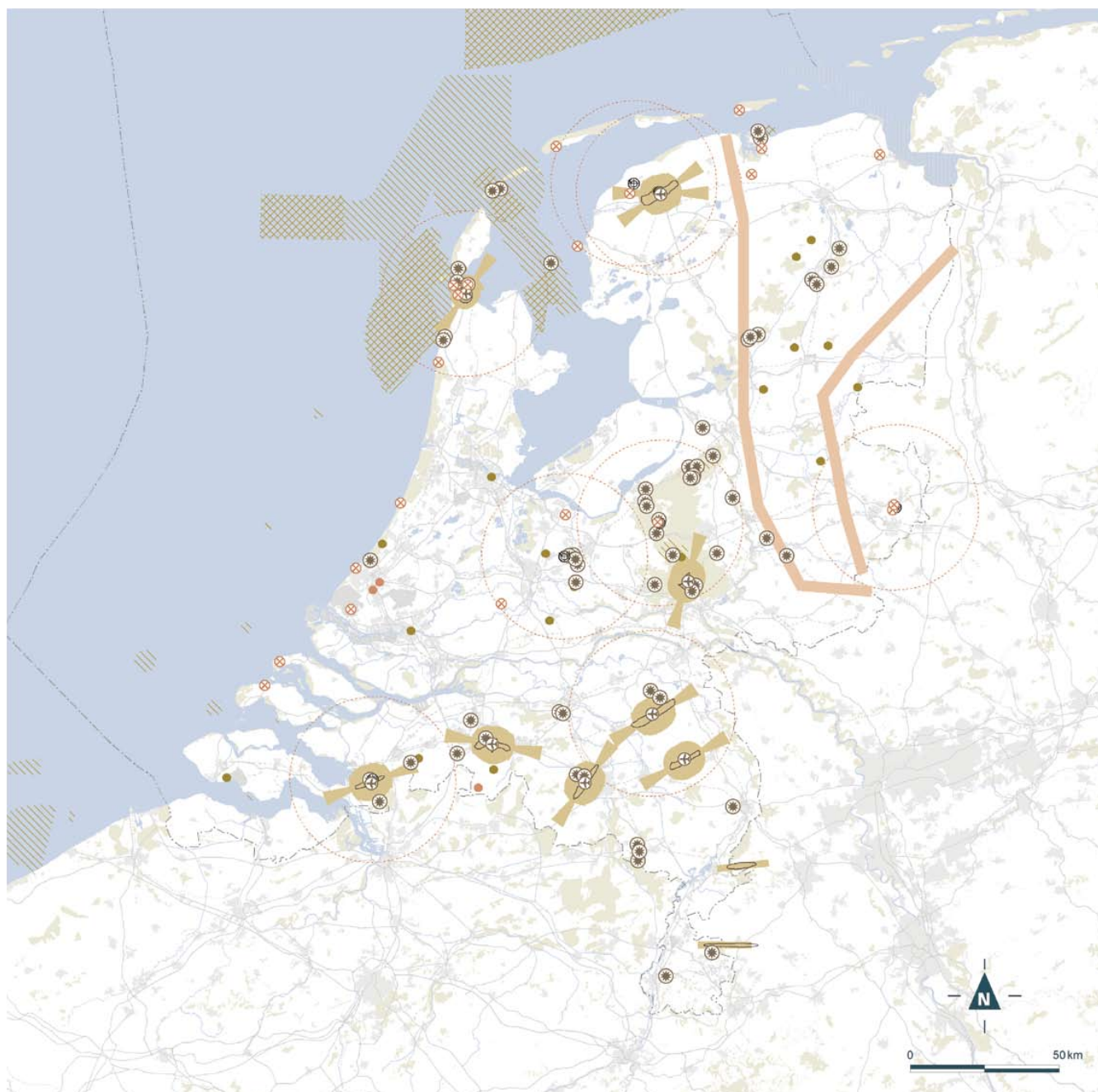
De herijkte nationale EHS (zie kaart) wordt uiterlijk in 2018 door provincies gerealiseerd. De robuuste verbindingen zijn geschrapt. Ontpoldering ten behoeve van de EHS is alleen toegestaan wanneer waterveiligheid of internationale afspraken dit vereisen. Het Planbureau voor de Leefomgeving zal de beleidsvoortgang en doelbereiking meten. Voor de langere termijn ontwikkelt het Rijk in overleg met de provincies een visie op natuur. De Natura 2000-gebieden (met natuurwaarden van Europees belang) en de twintig Nationale Parken maken deel uit van de EHS. De Noordzee en de grote wateren (Waddenzee, Eems, Dollard, IJsselmeer, randmeren, grote rivieren, en Deltawateren) behoren tot de EHS. Deze wateren vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Bij de realisatie van de EHS zal aandacht zijn voor de toegankelijkheid, de recreatieve waarde en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Ook wordt aansluiting gezocht bij de realisatie van andere maatschappelijke opgaven zoals waterberging. Zo wordt met de EHS ook een bijdrage geleverd aan het halen van de doelen vanuit de Kaderrichtlijn Water⁴⁴.

De herijkte nationale EHS is de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan het keren van de internationale achteruitgang van biodiversiteit. De mogelijkheid voor soorten om zich tussen natuurgebieden te verplaatsen wordt vooral gerealiseerd via landbouwgebied en ander particulier beheerd groengebied. Het Rijk zet in op verduurzaming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). Daarmee kunnen grondeigenaren worden gestimuleerd een groenblauwe dooradering van het landschap te realiseren door bijvoorbeeld natuurlijke akkerranden, sloten, recreatieve routes en kavelafscheidings. Ook rondt het Rijk het Meerjarenprogramma Ontsnippering af voor het opheffen van knelpunten tussen de nationale EHS en bestaande rijksinfrastructuur. Daarnaast wordt nieuwe infrastructuur ingepast binnen de wettelijke eisen aan inpasning van infrastructuur.

De natuur in de EHS blijft goed beschermd met een 'nee, tenzij'-regime. Binnen de EHS zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. De flexibiliteit in begrenzing en de mogelijkheden om ontwikkelingen toe te staan, die in het beleidskader Spelregels EHS zijn uitgewerkt (EHS-saldobenadering, herbegrenzen EHS, compensatie), blijven hierbij overeind. Op de EHS in de grote wateren en de Noordzee is het 'nee, tenzij'-regime niet van toepassing. Voor de Waddenzee is in de PKB Derde Nota Waddenzee een specifiek regime uitgewerkt.

⁴³ De term netwerk betekent hier niet noodzakelijkerwijs dat natuurgebieden fysiek verbonden zijn door bijvoorbeeld ecologische verbindingen. Er is ook sprake van een netwerk wanneer kleinere natuurgebieden als 'stapstenen' fungeren om migratie tussen grotere gebieden mogelijk te maken of als soorten zich kunnen verplaatsen via agrarisch gebied.

⁴⁴ PBL, *Ruimtelijke opgaven in beeld, Achtergrondrapport bij de Ex ante evaluatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*, Den Haag 2011 (te verschijnen).



Militaire luchtvaart

-  Zend en ontvangstinstallatie buiten militair luchtvaartterrein
-  Militair luchtvaartterrein
-  Radarstation binnen of buiten militair luchtvaartterrein met radarverstoringgebieden
-  Geluidszone voor militair luchtvaartterrein
-  Obstaclebeheergebied
-  Laagvliegroute voor jachtvliegtuigen

Militaire zaken op land en op zee

-  Militair terrein
-  Munitieopslagplaats
-  Inrichting voor activiteiten met explosieven
-  Vlootbasis
-  Onveilige zone Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer
-  Militaire zone Noordzee, Waddenzee
-  Vereenvoudigde topografie



Ruimte voor militaire activiteiten

Het Rijk is verantwoordelijk voor de ruimtelijke bescherming en aanwijzing van locaties voor militaire activiteiten. Het gaat daarbij om een vlootbasis, kazernes, militaire luchthavens, oefen- en schietterreinen, laagvliegroutes, helikopterlaagvlieggebieden, zend- en ontvangstinstallaties, radarstations en munitieopslagplaatsen evenals de daarbij behorende beperkingengebieden. Ook wordt gewerkt aan een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring die meer ruimte biedt voor windenergie en hoogbouw.

Nationaal belang 12

Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten

3.4

Goed systeem van ruimtelijke ordening

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet aandacht zijn voor de gevolgen op de waterhuishouding, het milieu en cultureel erfgoed.

Nationaal ruimtelijk belang 13

Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen

Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkeling, wordt een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze 'ladder' is een procesvereiste en gebaseerd op de zogenaamde 'SER-ladder'. Dit houdt in dat bij vaststelling van een ruimtelijk plan wordt gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. Deze werkt met de volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder'):

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal;
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking, is ook een goed en bestendig ontwerp onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Indien het Rijk zelf verantwoordelijk is, zet het in een vroeg stadium altijd ruimtelijk ontwerp in. Indien anderen verantwoordelijk zijn stimuleert het Rijk om ontwerp vroegtijdig in te zetten. Verder zet het Rijk indien nodig het College van Rijksadviseurs in bij ruimtelijke ontwikkelingen en stimuleert het (inzet van) kennis en expertise van ontwerp en architectuur. Een voorbeeld hiervan is de Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (IABR), waar op een aantal rijksprojecten additioneel ontwerpend onderzoek ingezet wordt.

Als laatste vraagt een goede ruimtelijke ordening om digitale beschikbaarheid van adequate ruimtelijke informatie. De nota 'GIDEON' heeft daarvoor de basis gelegd. Het Rijk zorgt voor het vaststellen van standaarden en zo nodig bijbehorende wetgeving en voor het realiseren van landelijke voorzieningen. In de komende periode zet het Rijk in op het verbeteren van de samenhang tussen de diverse ruimtelijke (basis) registraties die de afgelopen tijd in het leven geroepen zijn. Een samenhangend stelsel van deze registraties komt de kwaliteit, snelheid en transparantie van ruimtelijke besluitvorming ten goede, en ondersteunt de verdere vereenvoudiging van het omgevingsrecht.

3.5

Een integrale aanpak – eenvoudig, sneller en beter

Voor de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports maakt het Rijk een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ter versterking van het brede vestigingsklimaat. Per stedelijke regio komt er een bestuurlijk trio: een bestuurder van het Rijk, een decentrale bestuurder en een regionale CEO uit bedrijfsleven. Dit bestuurlijk trio werkt als aanjager van de al geprioriteerde projectinvesteringen en begeleidt het pakket van integrale regionale afspraken ter versterking van het vestigingsklimaat inclusief de afspraken voor het programma Beter Benutten. Deze aanpak is gebaseerd op die van Randstad Urgent. De afspraken binnen het gebiedsgerichte programma zijn integraal en koppelen de rijksinvesteringen aan decentrale investeringen. Zo kunnen beide elkaar versterken bij het oplossen van ruimtelijke opgaven. Daarnaast borgt het Rijk met terughoudendheid een deel van de nationale belangen in de AMvB Ruimte.

Bij rijksprojecten werkt het Rijk volgens de werkwijze Sneller en Beter. Deze werkwijze moet door het vroegtijdige betrekken van partijen (zoals decentrale overheden) leiden tot een krachtige besluitvorming voor zowel infrastructuurprojecten als gebiedsontwikkelingsprojecten. Dit houdt in dat bij een project na een startbeslissing binnen twee jaar een MIRT-verkenning wordt afgerond met een voorkeursbeslissing, waarbij bij de start van de verkenning al helder moet zijn of er zicht is op financiering voor de uitvoering. In de verkenning wordt tevens aandacht besteed aan participatie (breed en vroegtijdig) en trechtering naar een voorkeursbeslissing. Bij een positieve voorkeursbeslissing moet de planuitwerking binnen twee jaar leiden tot een besluit in het kader van de Tracéwet en/of de Waterwet. Versnelling en verbetering van het besluitvormingsproces vraagt in deze fase om vroegtijdige inschakeling van de markt, het voorbereiden van de oplevertoets en de participatie van direct belanghebbenden. Zo ontstaat er een juridisch solide besluit. Na het besluit kan begonnen worden met de uitvoering. Voor de verankering van deze processtappen wordt de Tracéwet herzien.

De principes van het advies van de Commissie Elverding⁴⁵ gebruikt het Rijk ook bij het komen tot een eenvoudig en samenhangend wettelijk stelsel (rondom ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur, landbouw, archeologie en monumenten). Dit zal voor de zomer 2012 ondermeer leiden tot een eerste wetsvoorstel voor een Raamwet omgevingsrecht. Tevens wordt de Crisis- en Herstelwet verankerd in reguliere wetgeving. Het Rijk houdt vast aan het huidige systeem van kostenverhaal. In technische zin wordt het kostenverhaal geoptimaliseerd door het onderzoeken van een forfaitaire bijdrage voor bovenplanse kosten⁴⁶. Dit zou de opties 'bovenplanse kosten' en 'bijdragen aan ruimtelijke ontwikkeling' in de toekomst kunnen vervangen. Uitgaven voor groen, landschap, parken, natuur en herstructurering komen in ieder geval hiervoor in aanmerking.

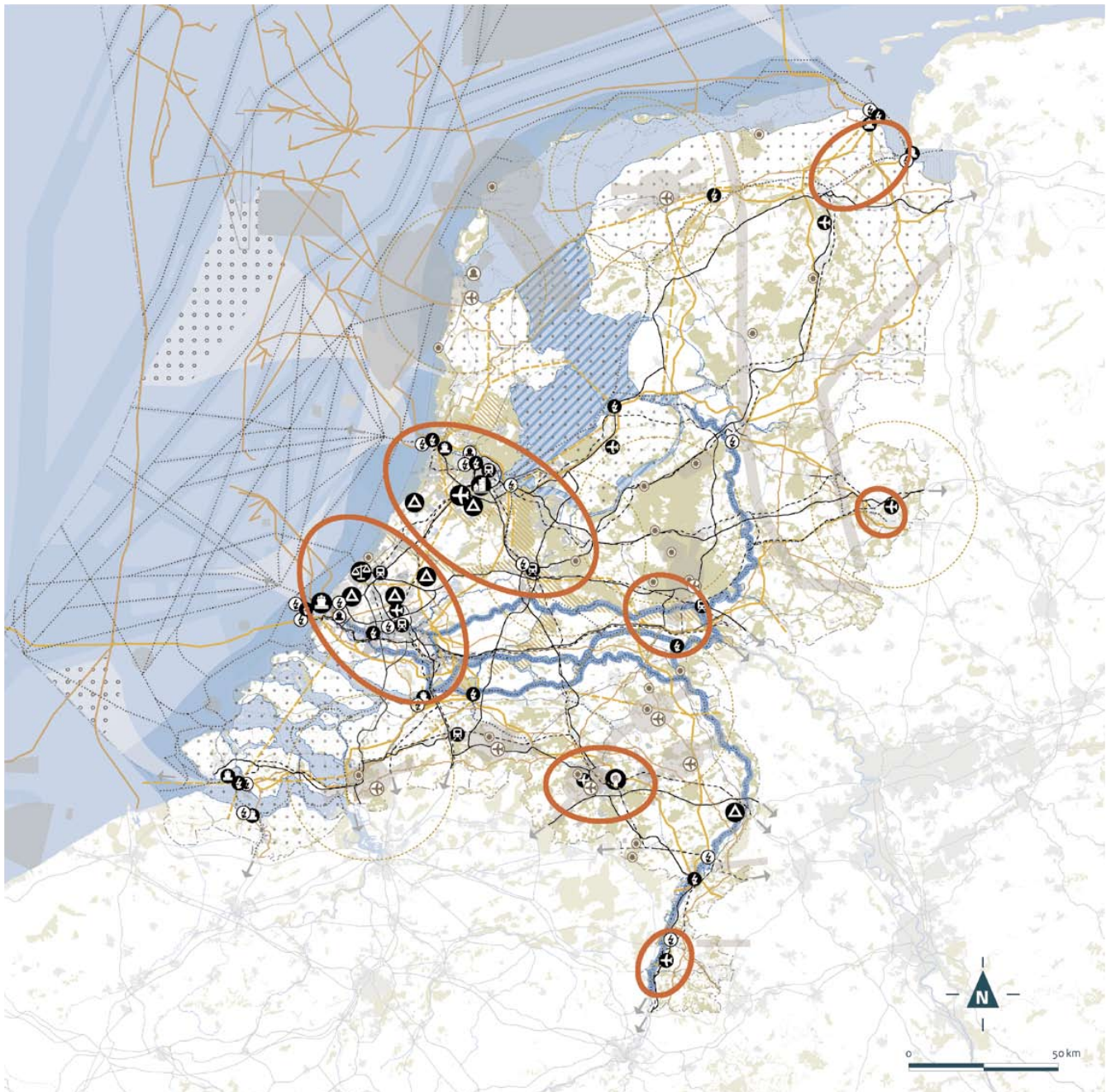
Rijksinvesteringen vinden de komende jaren vooral plaats in het hoofdnetwerk van weg en spoor en het water(systeem). Hiervoor zet het Rijk het Infrastructuurfonds en het nog op te richten Deltafonds in. Voor aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen in beheer bij waterschappen vanaf 2014 betaalt het Rijk 50% conform het Bestuursakkoord Water. Investeringsafspraken lopen via de MIRT overleggen tussen Rijk en regio. Tevens overlegt het Rijk met de regio in het MIRT-overleg over de wijze waarop de hoofdnetwerken en het onderliggende wegennet, het regionale openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen optimaal op elkaar aan kunnen sluiten.

Het Rijk ontwikkelt samen met decentrale overheden en marktpartijen alternatieve vormen van financiering en nieuwe verdienmodellen die het bereiken van de nationale ruimtelijke doelen kunnen bevorderen. Daarnaast worden de mogelijkheden van nieuwe allianties (publiek-publiek en publiek-privaat) benut⁴⁷. In krimpregio's zet het Rijk het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling door en werkt het aan het krimpbestendig maken van wet- en regelgeving. De BDU Verkeer en Vervoer wordt overgeheveld naar de algemene fondsen.

⁴⁵ Commissie Elverding, *Sneller en Beter, advies Commissie Versnelling Besluitvorming infrastructurele Projecten*, Den Haag 2008.

⁴⁶ ECORYS Nederland BV in samenwerking met VD2-Advies, *Financieringsmiddelen uit gebiedsontwikkeling en bestemmingswijzigingen*, (bijlage bij TK 2009/10, 27581, nr. 39), Rotterdam 2010. Voorts is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om particuliere grondposities in kaart te brengen. Het "vervolgonderzoek naar een transparante grondmarkt" is geplaatst op www.rijksoverheid.nl.

⁴⁷ In de brief "Prioritering investeringen mobiliteit en water" (van gelijke datum als deze structuurvisie) zijn de mogelijkheden voor tol en PPS voor infrastructuurprojecten beschreven.



Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

Stedelijke regio met topsectoren



Mainport Schiphol



Mainport Rotterdam



Brainport Zuidoost Nederland



Greenport



Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid



Zuidas



HSL/ICE station



Overige luchthaven van nationaal belang



Zeehaven van nationaal belang



Binnenhaven van nationaal belang



Elektriciteitscentrale > 500MW



Mogelijke vestigingsplaats elektriciteitsproductie

• • • Kansrijk gebied windenergie *

• • • Aangewezen windenergiegebied

Energienetwerk

Buisleiding en leidingstroom

Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat

(Inter)nationaal Hoofdwegenet

(Inter)nationaal spoorwegennet

(Inter)nationaal hoofdvaarwegennet



Vereenvoudigde topografie

* Weergegeven gebieden op land zijn feitelijk kansrijk voor grootschalige windenergie, opgenomen als illustratie.

3.6

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur

De rijksdoelen en nationale belangen leiden deels tot generieke instrumenten, bijvoorbeeld de 'ladder' voor duurzame verstedelijking. Voor een ander deel zijn de nationale belangen geografisch te duiden. Op onderstaande kaart is de nationale ruimtelijke hoofdstructuur weergegeven (achterin is deze kaart op groter formaat weergegeven).

De kaart met de nationale ruimtelijke hoofdstructuur bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt. Het is de concrete en geografisch gespecificeerde tussenstap voor 2028 op weg naar de ambities 2040.

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn

-  Uniek werelderfgoedgebied
-  Nationaal natuurnetwerk (kaartlaag wordt de nog te herijken EHS)
-  Behouden kustfundament
-  Zoetwatervoorziening
-  Waterkering
-  Zone met militaire beperkingen
-  Militair luchtvaartterrein
-  Marine haven
-  Groot oefengebied en/of schietterrein



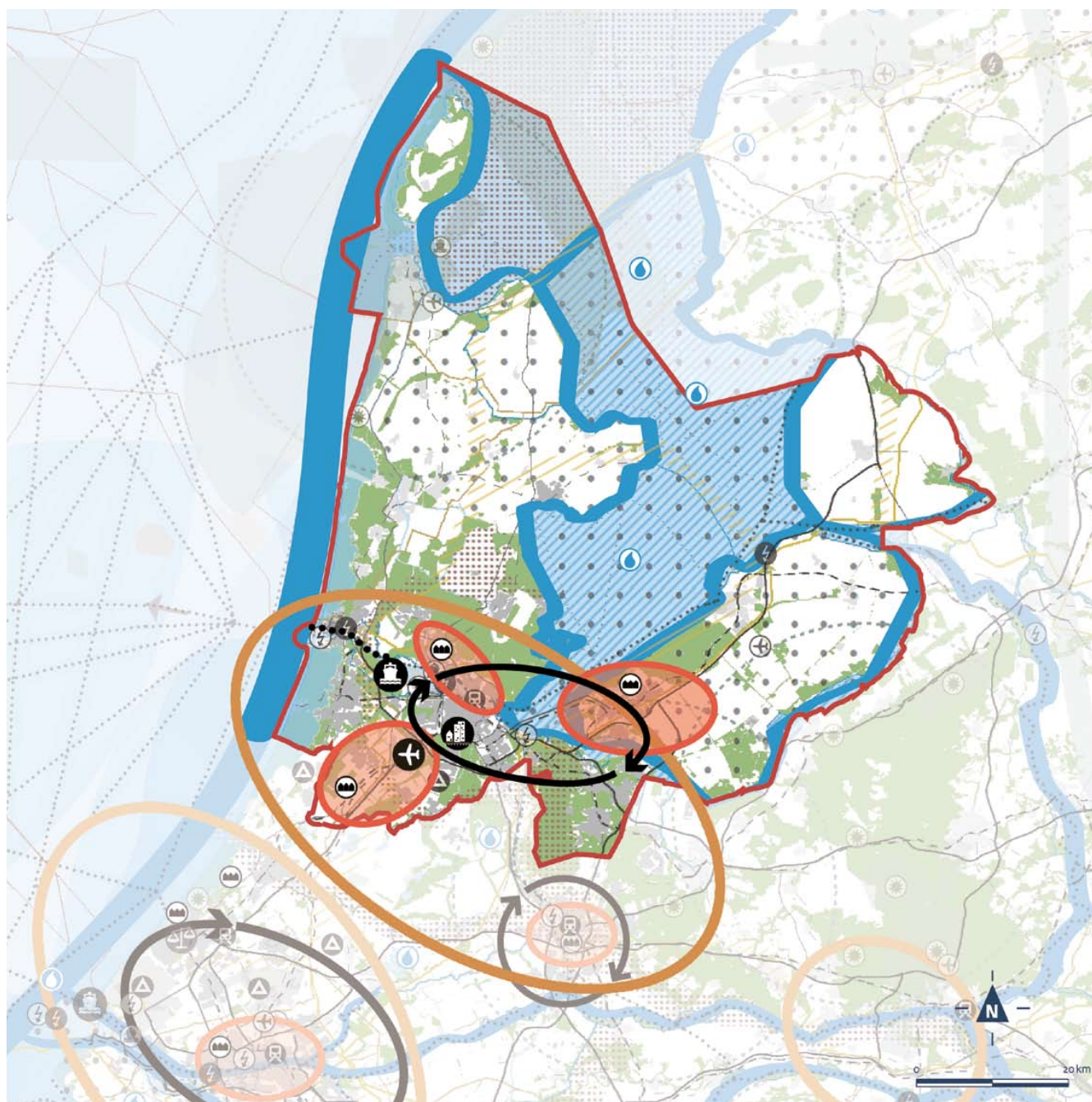
4 Gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de rijksopgaven in dit hoofdstuk per MIRT-regio beschreven. Omdat de kust diverse gebieden doorsnijdt is deze samen met de Noordzee in een aparte gebiedsparagraaf beschreven. De kaarten in dit hoofdstuk zijn uitsneden uit de nationale ruimtelijke hoofdstructuur aangevuld met de regionale opgaven.

4.1 Noordwest-Nederland

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten);
- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd. De samenhang met de overige ruimtelijke opgaven, zoals infrastructuur, woningbouw en energie komen ook in deze structuurvisie aan bod;
- Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden. Deze ruimte is nodig voor het behoud en aantrekken van (internationale) hoofdkantoren met hoogwaardige werkgelegenheid en versterking van de mainport Schiphol;



Stedelijke regio met topsectoren

Versterken van mainport Schiphol

Ontwikkeling Zuidas

Havens Amsterdam

Gebiedsontwikkeling Almere, Zaan-IJ-oever, Schipholregio

Tracé hoogspanningsnetwerk

Verbeteren bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Zeetoegang IJ-mond

Werelderfgoed

(Herijkte) EHS incl. Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

Waterveiligheid

Waarborgen zoetwater-voorziening

Kaart onderlegger: nationale ruimtelijke hoofdstructuur

- Het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en groen/blauw) samen met betrokken overheden (RRAAM);
- Het ruimtelijk mogelijk maken van de Zaan-IJ-oever s in Amsterdam (binnenstedelijke gebiedsontwikkeling: ontwikkelen aantrekkelijk woon-werkmilieu) samen met ander overheden;
- Versterking van de waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma⁴⁸) en meerlaagse veiligheid (inrichting), het verbeteren van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer (Natura 2000) en de zoetwatervoorziening (Deltaprogramma deelprogramma IJsselmeer);
- Het verzorgen van een adequate zeetoegang van de IJ-mond (Zeesluis IJmuiden);
- Het robuust en compleet maken van het hoofden ergienetwerk (380 kV);
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in de kop van Noord Holland, Flevoland en IJsselmeer/Markermeer (onderdeel RRAAM);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

Het gebied van en rond de Metropoolregio Amsterdam kent een grote ruimtedruk. De regio staat voor een forse woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief. In het gebied van de Noordvleugel (exclusief het Utrechtse deel) is er tot 2040 een vraag naar bijna 320.000 extra woningen om in de groei van het aantal huishoudens te voorzien⁴⁹. Tegelijkertijd is er de opgave om woningen die niet meer voorzien in de behoefte te vervangen (tot 2040 bijna 140.000 woningen⁵⁰). Gezien de potentiële groei van de Amsterdamse haven is er druk op de bestaande ruimte. Om die potentiële groei te faciliteren doen Rijk en regio onderzoek om te bekijken of inbreiding volstaat of dat uitbreiding nodig is. Voor 2015 komen Rijk en regio met een integrale visie op de Amsterdamse haven waarbij zij alle aanwezige belangen waaronder economie en cultureel erfgoed afwegen, mede op basis van uitkomsten van de planstudie Zeetoegang IJmuiden (in 2012).

De Metropoolregio Amsterdam heeft internationaal een sterke economische positie. Schiphol is de belangrijkste vestigingsplaatsconditie voor internationale bedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers en cruciaal voor het aantrekken van bedrijfsfuncties op het gebied van research & development, sales en logistiek voor vrijwel alle topsectoren in Nederland (waaronder de creatieve sector rond Amsterdam / Brainport Zuidoost Nederland, de zakelijke dienstverlening in het cluster Zuidas en de topsector life sciences). Naast de Mainport Schiphol dragen de Zeehaven Amsterdam, de luchthaven Lelystad en de economische sectoren handel en logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening (waaronder vooral Zuidas), agrologistiek (Zaanstreek), ICT (Amsterdam is de op een na grootste Internet-exchange van de wereld) en nieuwe media, de creatieve industrie en flowers en food (greenports Aalsmeer en Duin- en Bollenstreek) bij aan de sterke internationale positie. Te midden van de stedelijke en economische dynamiek bevinden zich rondom het stedelijke gebied enkele unieke cultuurhistorische waarden. Het Rijk beschermt de werelderfgoederen (De Beemster, de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie⁵¹) door voor te schrijven dat ruimtelijke ontwikkelingen de kwaliteiten van deze werelderfgoederen moeten behouden of versterken.

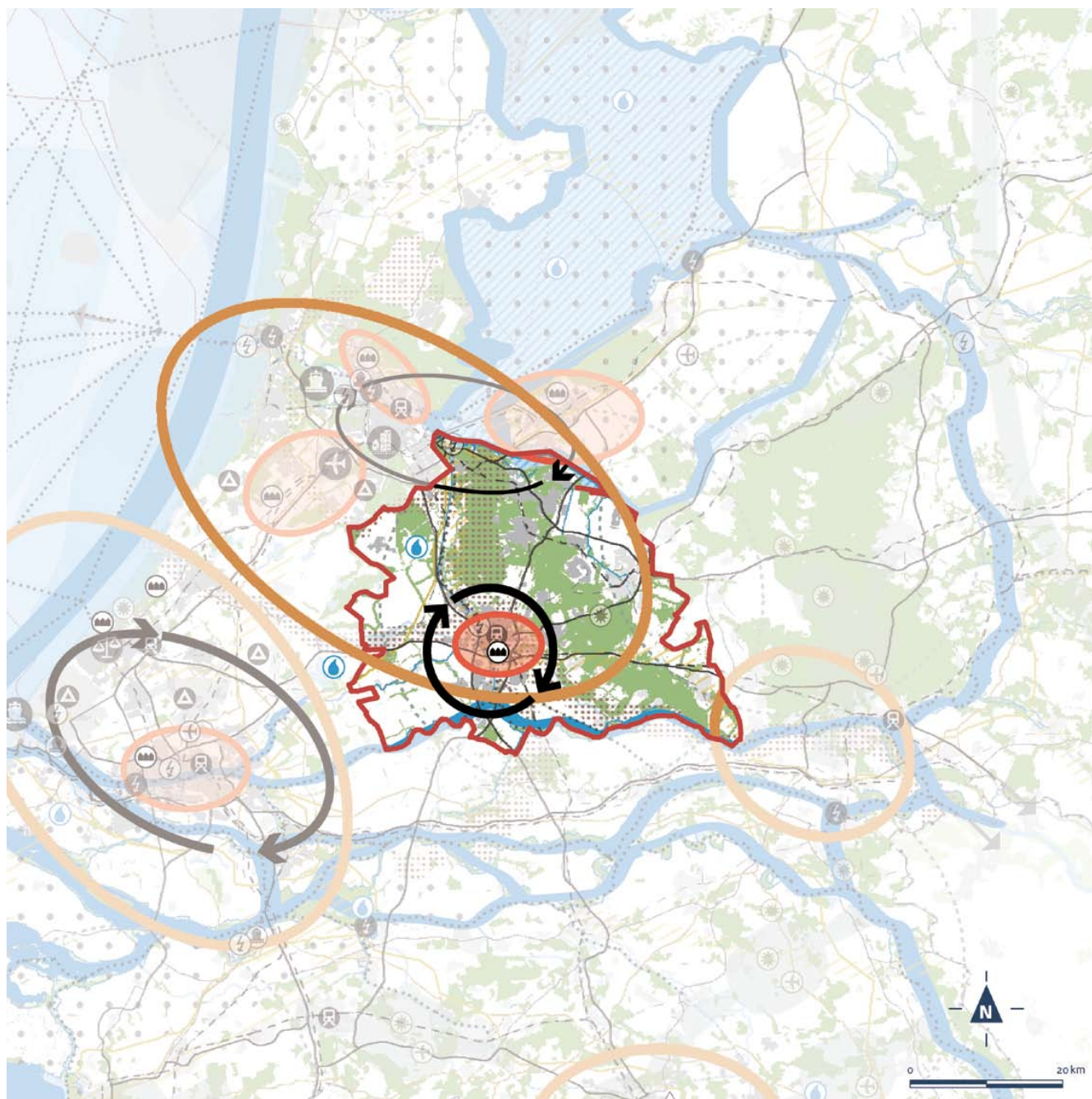
Op het IJsselmeer, Markermeer en IJmeer is de Europese Natura 2000 regelgeving van toepassing, vanwege de unieke natuurwaarden in het gebied. Het IJsselmeer is daarnaast van (inter)nationaal belang omdat het een groot laaglandmeer is met landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (als voormalige Zuiderzee) en een unieke weidsheid en openheid (rust, leegte, duisternis). In het Nationaal Waterplan (NWP) benoemt het Rijk vier opgaven voor het IJsselmeergebied: waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ecologie (het IJsselmeer is onderdeel van de herijkte EHS) en ruimtelijke ontwikkeling (ruimte voor buitendijks bouwen). Binnen het Deltaprogramma worden deze opgaven gecombineerd met regionale ambities en wordt onderzocht of op termijn het IJsselmeerpeil moet meebewegen met de zeespiegel. In het NWP is bepaald dat het Markermeerpeil niet meestijgt met een mogelijke peilstijging van het IJsselmeer. Hiermee wordt onder meer de eventuele westwaartse (buitendijkse) uitbreiding van Almere en de ecologische schaa sprong van het Markermeer mogelijk gemaakt.

⁴⁸ Ministerie van IenM et al., *Bestuursakkoord Water*, Den Haag 2011. In het Bestuursakkoord Water is afgesproken dat deze opgaven voor de helft door de waterschappen wordt gefinancierd.

⁴⁹ Naar aanleiding van de motie De Rouwe (Tweede Kamer 2010/2011, 31089, nr. 80) over de houdbaarheid van de woningbouwprognose zal de bij deze cijfers behorende lange termijn bandbreedte nog nader onderzocht worden.




⁵⁰ ABF Research, *Primos* 2011.

⁵¹ De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de voorlopige lijst werelderfgoed.



-  Stedelijke regio met topsectoren
-  Binnenstedelijke woningbouw-ontwikkeling Utrecht en op lange termijn ontwikkeling A12-zone
-  Tracé hoogspanningsnetwerk
-  Goed laten functioneren van de draaischijf
-  Gebiedsontwikkeling Almere, Zaan-IJ-oever, Schipholregio
-  Werelderfgoed
-  (Herijkte) EHS incl. Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

-  Waterveiligheid
-  Waarborgen zoetwater-voorziening
-  Kaart onderlegger: nationale ruimtelijke hoofdstructuur

4.2 Utrecht

De MIRT-regio Utrecht bestaat uit de provincie Utrecht en is onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad. De Gooi- en Vechtstreek wordt ook in deze regio betrokken. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoor en vaarweg);
- Realiseren van de waterveiligheidsopgave langs de Lek en Neder-Rijn (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier, deelprogramma Rivieren van het Deltaprogramma) en zoetwatervoorziening via het hoofdwatersysteem;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV) en het accommoderen van de inzet van de regio op geothermie en warmte- koudeopslag;
- Op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone.

De economische kracht van Utrecht zit voornamelijk in de hoog opgeleide bevolking, de kennisintensieve (zoals de Universiteit Utrecht, het KNMI en het onderzoekscentrum RIVM) en creatieve sectoren, de zakelijke en financiële dienstverlening en life sciences (Utrecht Science Park). Maar ook de centrale ligging en landschappelijke en cultuurhistorische waarden dragen bij aan de economische kracht.

De regio Utrecht kent een grote ruimtedruk vanwege de grote behoefte aan woningen in combinatie met de beperkte ruimte daarvoor. Daarnaast kent de regio Utrecht een hoge kwaliteit van het omliggende landschap (met onder andere kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur) en aanwezige cultuurhistorische waarden (de Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie⁵²).

De economie en het aantal huishoudens zal in Utrecht naar verwachting tot 2040 blijven groeien. Tot 2040 is er in de regio Utrecht nog een vraag naar ruim 100.000 woningen en bovendien vragen rond de 20.000 woningen om vervanging^{53, 54}. Vanwege de complexiteit en omvang van de binnenstedelijke opgave en de relatie van deze opgave met het functioneren van de draaischijf Utrecht maken Rijk en regio hierover afspraken. Daarnaast hebben Rijk en regio in beginsel afgesproken om een deel van de woningbehoefte van de regio Utrecht (15.000 woningen) in Almere op te vangen.

4.3 Zuidvleugel/Zuid-Holland

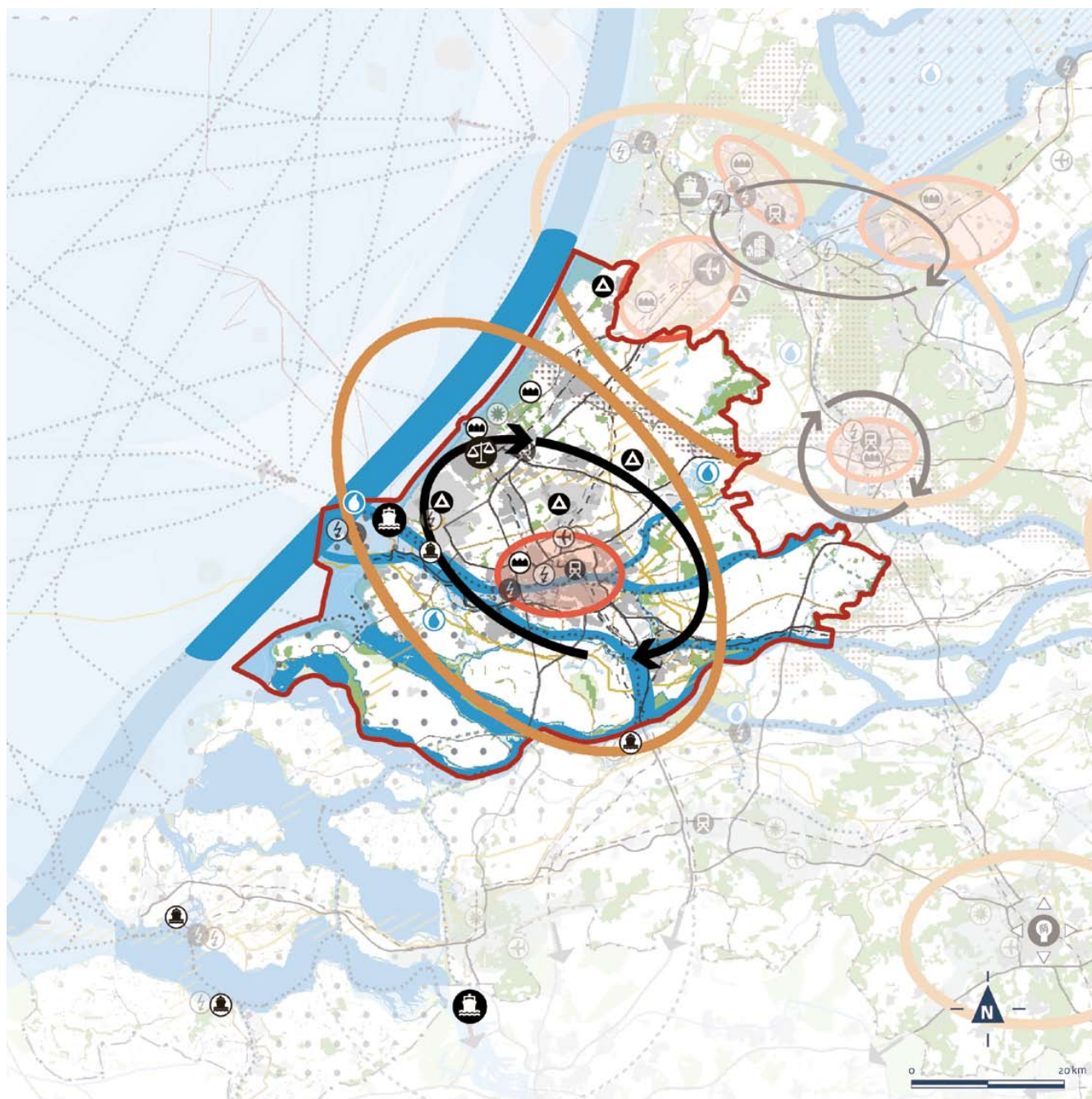
De MIRT-regio Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland, het Groene Hart en (een deel van) de Zuidwestelijke Delta. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio (Den Haag internationale stad, de stad/mainport Rotterdam en de Greenport Westland-Oostland) door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid (weg, spoor, vaarweg), het oppakken van het nationale programma Rotterdam Zuid en het opstellen van de structuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden;
- Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen in lijn met de afspraken die hierover in het kader van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn gemaakt;

⁵² De Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de voorlopige lijst werelderfgoed.




⁵³ Wanneer het gehele Utrechtse deel van de Noordvleugel in beschouwing wordt genomen, dan liggen de opgaven nog fors hoger. Tot 2040 moeten er dan bijna 190.000 woningen worden bijgebouwd. De vervangingsopgave in dit gebied in de periode tot 2040 behelst een kleine 40.000 woningen.


⁵⁴ ABF Research, *Primos* 2011.



-  Stedelijke regio met topsectoren
-  Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam en de Logistieke Delta
-  Gebiedsontwikkeling Rotterdam-Zuid
-  Woningbouwopgave
-  Verbeteren van de bereikbaarheid
-  Greenport
-  Stad van recht, vrede en veiligheid
-  Tracé hoogspanningsnetwerk
-  Tracé buisleidingen
-  Werelderfgoed
-  (Herijkte) EHS incl. Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

-  Waterveiligheid kust en Zeeuwse Delta
-  Waarborgen zoetwatervoorziening
-  Tegengaan droogte/vezilting

 Kaart onderlegger: nationale ruimtelijke hoofdstructuur

- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van een maatregelenpakket droogte/verzilting (Hoogwaterbeschermingsprogramma en Deltaprogramma met o.a. het deelprogramma zoetwater, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Kust);
- Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen van nationaal belang voor de Rotterdamse Haven;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (waaronder de Biesbosch en de Nieuwkoopse plassen). Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Limes⁵⁵).

Klimaatadaptatie in relatie tot waterveiligheid en zoetwater is een belangrijke rijksopgave voor de Zuidvleugel. Binnen het deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden (in samenwerking met de deelprogramma's Zoetwater en Zuidwestelijke Delta) wordt deze opgave opgepakt. De mate waarin de regio Rijnmond-Drechtsteden de wateropgave in het licht van klimaatverandering weet te combineren met haar ruimtelijke ambities is bepalend voor haar succes. De aard van die opgave vraagt erom binnen het Deltaprogramma nu voor te sorteren met een keuze voor een hoofdontwikkelingsrichting, maar wel ruimte te laten voor nieuwe inzichten.

Ook in de Zuidvleugel ligt een grote woningbouwopgave. Tot 2040 moeten er in dit gebied nog ongeveer 280.000 woningen worden bijgebouwd⁵⁶ en ongeveer 220.000 woningen worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor meer dan de helft (55%) in het gebied rond Den Haag. Ook in de regio Rotterdam en het gebied rond Leiden slaat een aanzienlijk deel van de uitbreidingsopgave neer (respectievelijk 20% en 10%). In de regio Rotterdam is echter vooral sprake van een kwalitatieve mismatch in gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus. Tot 2040 zullen hier ruim 100.000 woningen moeten worden vervangen.

De economie in de Zuidvleugel rust op vier pijlers: het Haven Industrieel Complex in de Rotterdamse regio concentratie van de topsectoren logistiek, energie, proces- en petrochemie; de Greenports Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop (concentratie van de topsectoren agrofood en tuinbouw); het internationaal cluster van recht, vrede en veiligheid in Den Haag en de concentraties van bedrijven en kennisinstellingen in de topsectoren high tech en life sciences (nanotechnologie TU Delft, Bio Science Park Leiden). Een goede onderlinge verbinding van deze gebieden en goede achterlandverbindingen is nodig om het vestigingsklimaat van de Zuidvleugel te versterken.

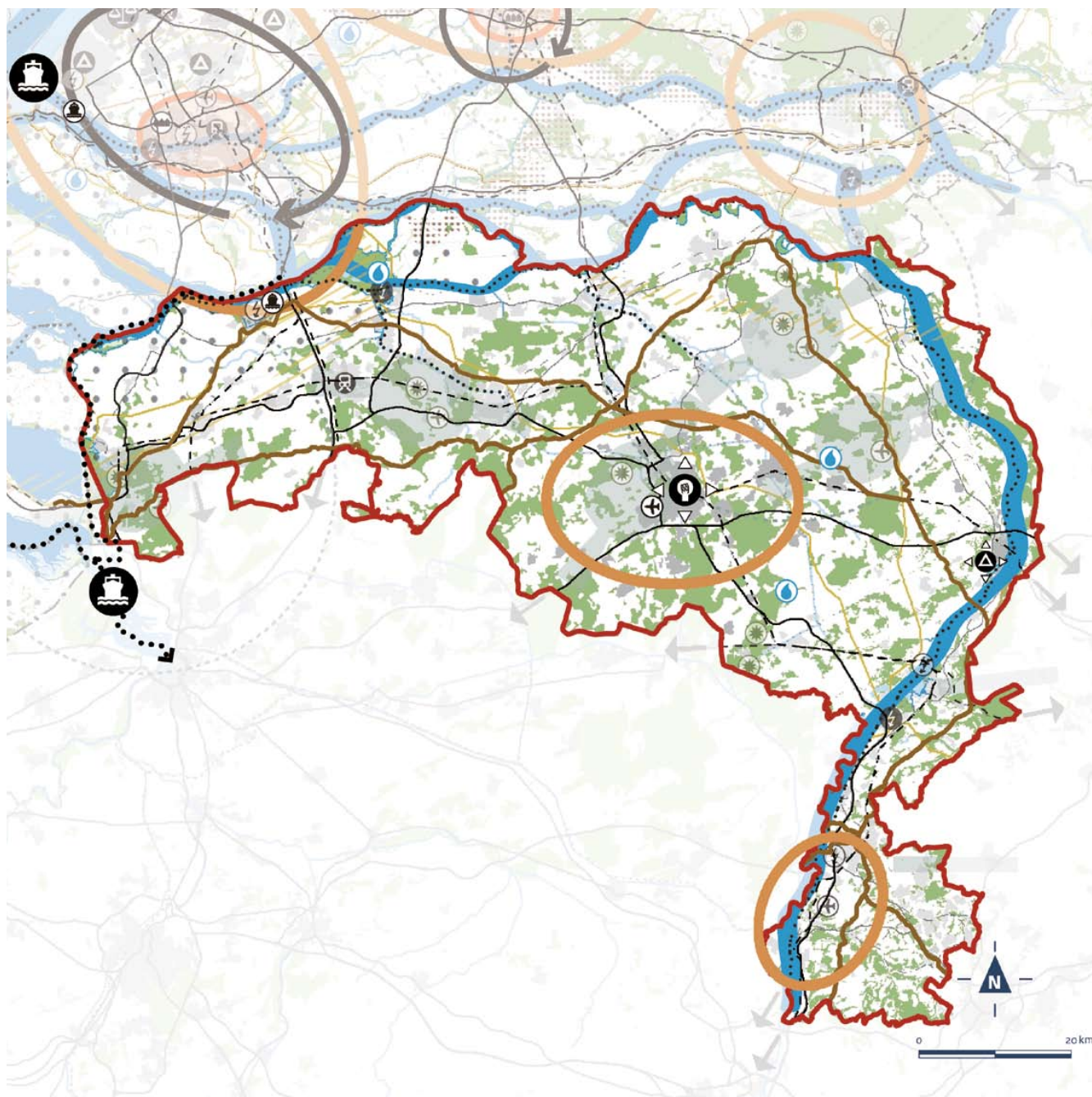
Uit de koppeling tussen de greenports en de mainport Rotterdam is meerwaarde te behalen. Grootchalige functieverandering van de tuinbouwfunctie in het Westland-Oostland door woningbouw kan negatieve economische effecten hebben⁵⁷. Voor de toekomst is verbinding tussen het havencomplex en kennisintensieve stedelijke bedrijvigheid belangrijk. Herstructurering van Stadshavens moet ook in dat licht gezien worden. Rotterdam The Hague Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en is de uitwijkmogelijkheid voor Schiphol in geval van calamiteiten.

De (economische) kracht van de Zuidvleugel kan worden vergroot als de steden Rotterdam en Den Haag meer als een metropoolregio zouden functioneren. Door de verschillende steden beter te verknopen en de economisch belangrijke gebieden beter te ontsluiten inclusief (internationale) achterlandverbindingen wordt de ruimtelijk- economische structuur van de regio versterkt. Voor de bereikbaarheidsopgaven in Rotterdam en Den Haag worden in samenhang met de ruimtelijke opgaven Rijksstructuurvisies als onderdeel van de Tracéwet procedure opgesteld

⁵⁵ De Limes staat op de voorlopige lijst werelderfgoed.




⁵⁶ ABF Research, *Primos* 2011.


⁵⁷ Adviesgroep "Tuinbouwcluster Greenport.NL" (onder voorzitterschap van prof. dr. P. Nijkamp), *Vitaal tuinbouwcluster 2040; een toekomststrategie voor Greenport Holland*, Den Haag 2010.



-  Stedelijke regio met topsectoren
-  (Internationale) bereikbaarheid
brainport Zuidoost Nederland en
Greenport Venlo
-  Faciliteren van de ontwikkeling
van de Logistieke Delta
-  Tracé hoogspanningsnetwerk
-  Tracé buisleiding
-  (Herijkte) EHS incl.
Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

-  Waarborgen waterveiligheid
en -kwaliteit en
-  Waarborgen zoetwater-
voorziening
-  Kansrijk gebied windenergie*

 Kaart onderlegger: nationale
ruimtelijke hoofdstructuur

* Weergegeven gebieden zijn feitelijk
kansrijk voor grootschalige windenergie,
opgenomen als illustratie.

4.4 Brabant en Limburg

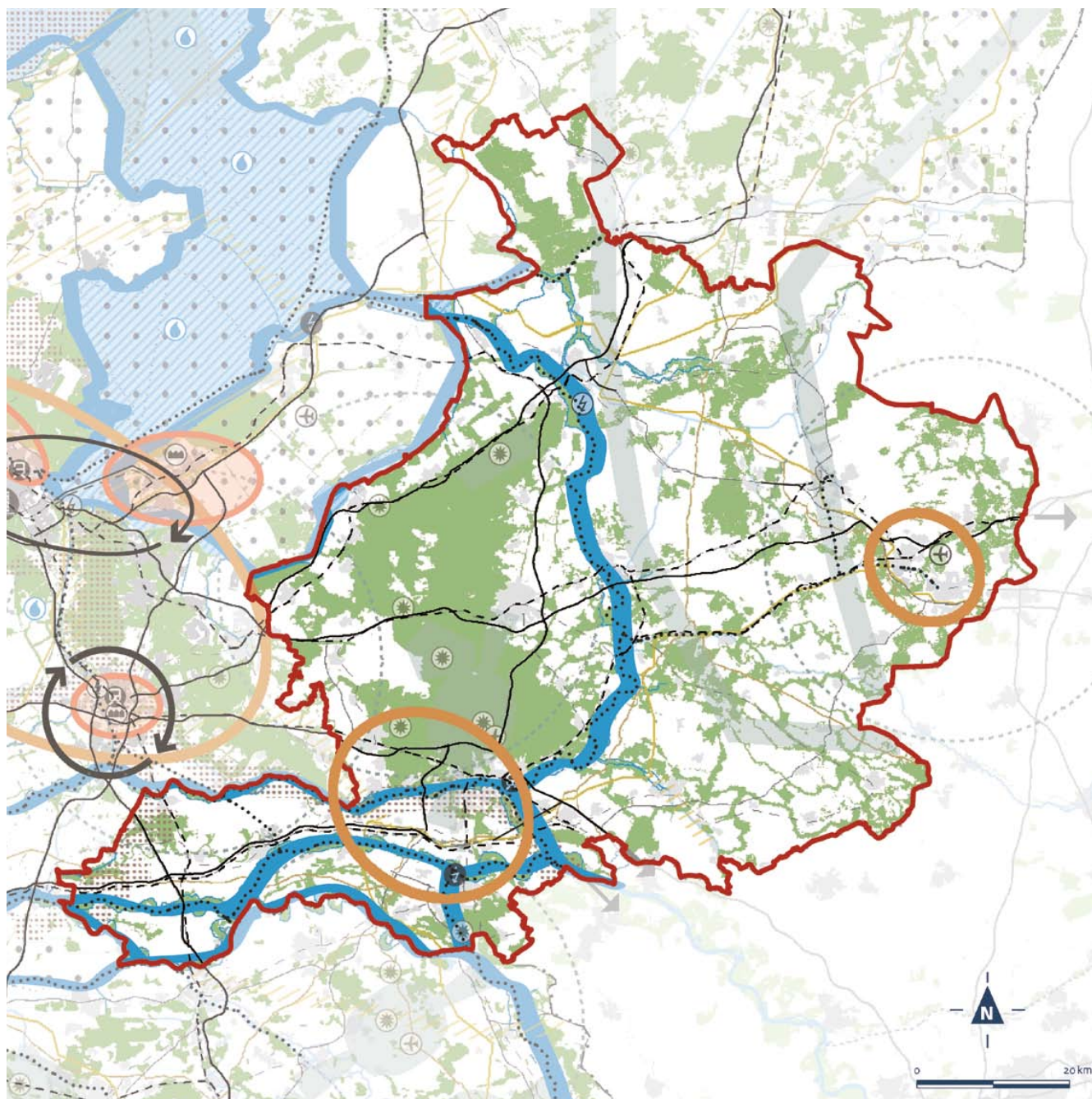
De MIRT-regio Brabant en Limburg omvat de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:


- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost Nederland (waaronder Brainport Avenue) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport);
- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit en zoetwatervoorziening voor de korte termijn (zoals Maaswerken en uitvoering hoogwaterbeschermingsprogramma) en de lange termijn. Binnen het Delta-programma wordt deze opgave opgepakt;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden;
- Het ruimtelijk mogelijk maken van het (internationaal) buisleidingnetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Roergebied;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) over de grens;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in het westelijk deel van Noord-Brabant.


In de regio Eindhoven moeten vanwege de groei van het aantal huishoudens in de periode tot 2040 nog bijna 50.000 woningen worden bijgebouwd, en ook een kleine 30.000 woningen worden vervangen die niet meer voldoen aan de woonwensen⁵⁸. Het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers behoeft versterking met hoogwaardige woonmilieus, stedelijke voorzieningen en grensoverschrijdende verbindingen. Ook de diversiteit aan toegankelijke groengebieden rond de steden en een robuust netwerk voor natuur vormen voor deze regio een belangrijke vestigingsfactor. In Parkstad Limburg is het aanpakken van de krimpopgave van belang.


Brainport Zuidoost Nederland is de belangrijkste toptechnologieregio van ons land met een sterke concentratie van de topsectoren high tech systemen en materialen, life sciences, energie, chemie, agrofood en tuinbouw met de daaraan gelieerde logistiek. Het centrum van de Brainport is gelegen in Eindhoven met een grote concentratie van high tech bedrijven en de High Tech Campus. Daarnaast zijn DSM in Sittard-Geleen als chemiecluster (o.a. Chemelot Campus), Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, het medische cluster in Maastricht en de greenport Venlo als cluster van agrofood, tuinbouw en logistiek belangrijk voor de concurrentiekracht. De haven van Moerdijk raakt steeds verder geïntegreerd in mainport Rotterdam, als overloophaven en belangrijk knooppunt in de corridor Rotterdam-Antwerpen. Opgave is hier om logistieke ontwikkelingen goed te koppelen aan deze corridorontwikkeling (conform de logistieke delta).


⁵⁸ ABF Research, *Primos* 2011.



 Stedelijke regio met topsectoren


 Verbeteren van de achterland-
verbindingen tbv. mainports
Rotterdam en Schiphol

 Tracé hoogspanningsnetwerk

 (Herijkte) EHS incl.
Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

 Waterveiligheid

 Kaart onderlegger: nationale
ruimtelijke hoofdstructuur

4.5 Oost-Nederland

De MIRT-regio Oost-Nederland bestaat uit de provincies Overijssel en Gelderland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

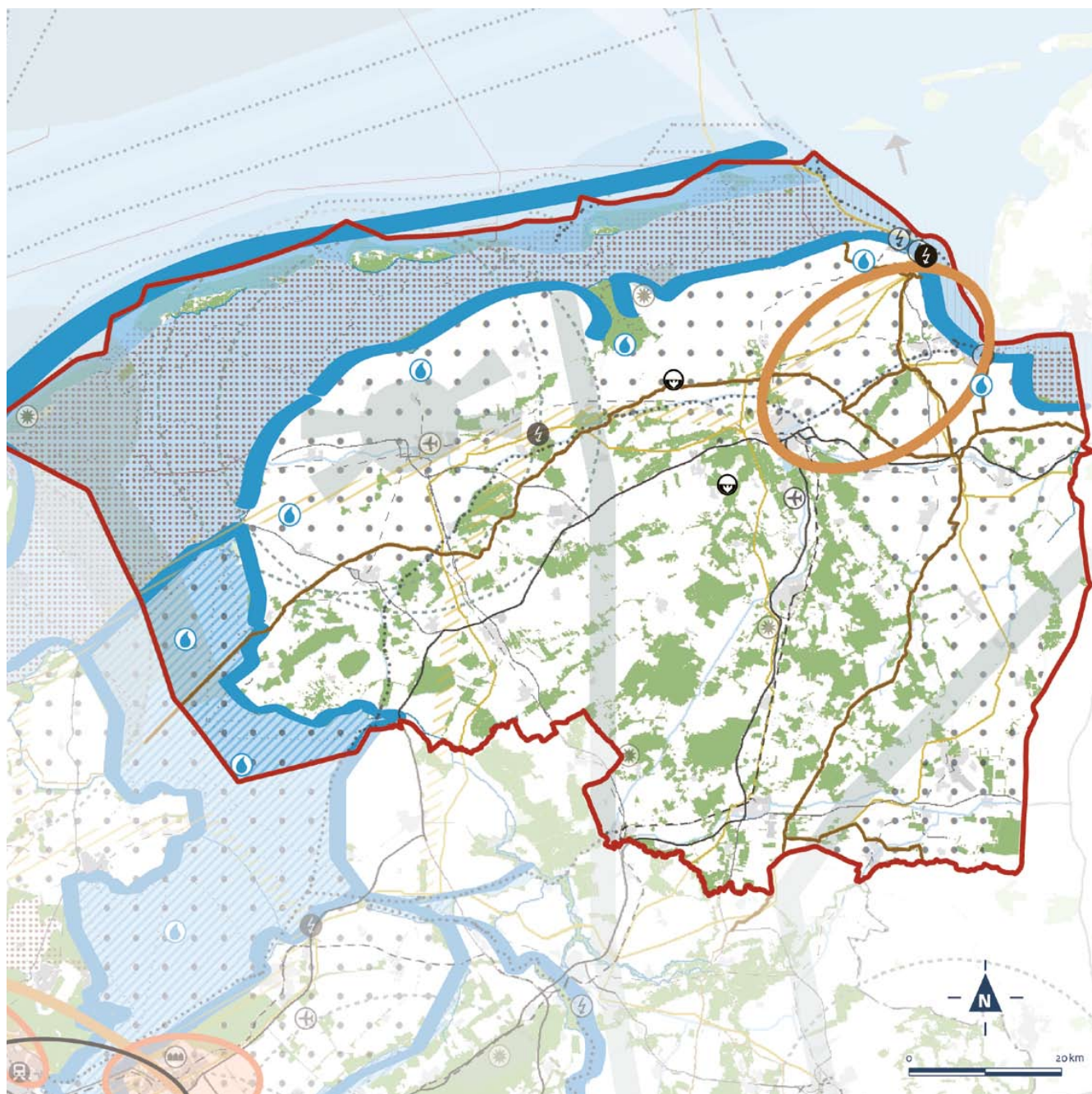
- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijn (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.


Oost-Nederland omvat veel natuurgebieden (bijvoorbeeld de Natura 2000 gebieden de Veluwe, de Sallandse Heuvelrug en de Weerribben) en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het (inter-)nationale natuurnetwerk voor biodiversiteit. Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes⁵⁹). Tegelijkertijd zijn er in Oost-Nederland een aantal gebieden waar de effecten van bevolkingsdaling nu nog niet voelbaar zijn, maar op termijn wel voelbaar zullen zijn (zogenoemde anticipeergebieden).


Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van dit gebied. In Oost-Nederland manifesteren zich voornamelijk de volgende drie economische concentraties: Food Valley in en rond Wageningen (topsector agrofood), Health Valley in en rond Nijmegen (topsector life sciences) en nanotechnologie in Twente (topsector high tech systemen en materialen).


De (internationale) achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen zijn van internationaal belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector logistiek. Een burgerluchthaven Twente kan in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio.


⁵⁹ De Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de voorlopige lijst werelderfgoed.





 Stedelijke regio met topsectoren

 Reservering energiecentrales Eemshaven

 Tracé hoogspanningsnetwerk


 Aanwijzen ondergrondse opslag


 Aanwijzen leidingenstrook buisleidingen

 (Herijkte) EHS incl. Natura 2000 gebieden

Aanpak wateropgave

 Ontwikkeling van een robuust kustlandschap

 Waarborgen zoetwatervoorziening

 Kaart onderlegger: nationale ruimtelijke hoofdstructuur

4.6

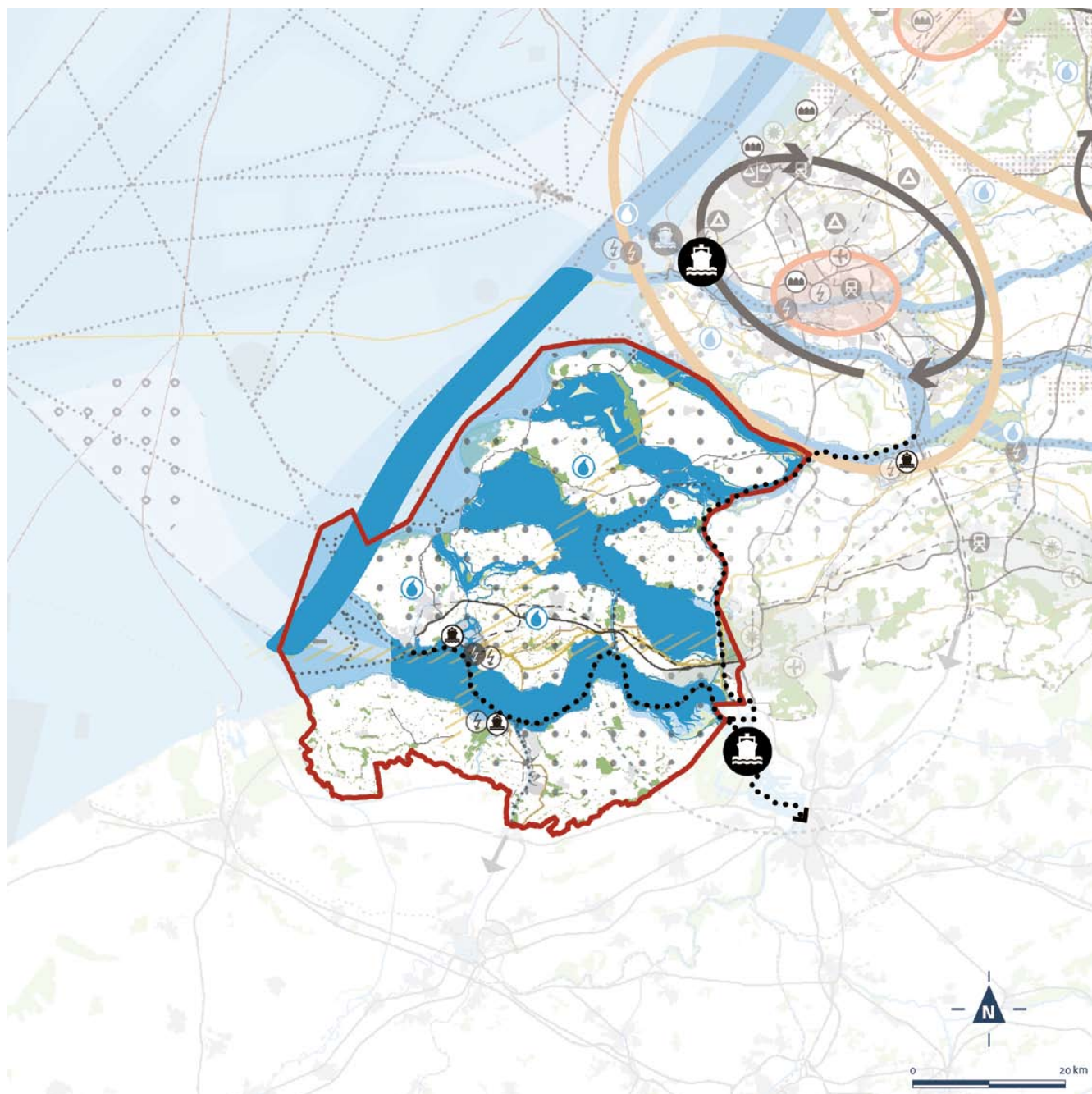
Noord-Nederland





De MIRT-regio Noord-Nederland bestaat uit de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het versterken van Energyport door het aanwijzen van locaties voor de vestiging van energiecentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk van Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding);
- Het aanwijzen van leidingstroken voor buisleidingen voor gas en het ruimtelijk reserveren van locaties voor ondergrondse opslag;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Noord Nederland;
- De ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging (o.a. door versterking afsluitdijk en bijbehorende sluizencomplexen, Hoogwaterbeschermingsprogramma en deelprogramma's Zoetwatervoorziening, IJsselmeer en Waddengebied van het Deltaprogramma);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee).




De economische kracht van Noord Nederland ligt in de sterke internationale positie met betrekking tot energie, chemie (Delfzijl) en water(kennis)technologie. Energyport (Noord-) Nederland is het energieknooppunt van Noordwest Europa. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. Energyport vormt het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie. Tevens is er in de regio Noord Nederland is in een aantal gebieden sprake van bevolkingskrimp.

De Waddenzee maakt onderdeel uit van het Europese Natura 2000 netwerk en van de herijkte EHS. Bovendien is de Waddenzee door de Unesco aangewezen als natuurlijk werelderfgoed. Het integrale beleid van het Rijk voor de Waddenzee staat weergegeven in de PKB Derde Nota Waddenzee. De hoofddoelstelling is de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied.



-  Faciliteren van de ontwikkeling van de Logistieke Delta
-  Verbeteren bereikbaarheid voor de binnenvaart
-  Tracé hoogspanningsnetwerk
-  (Herijkte) EHS incl. Natura 2000 gebieden

Wateropgave Zuidwestelijk Delta

-  Waterveiligheid en -kwaliteit en herstel estuariene dynamiek
-  Waarborgen zoetwatervoorziening
-  Kaart onderlegger: nationale ruimtelijke hoofdstructuur

4.7

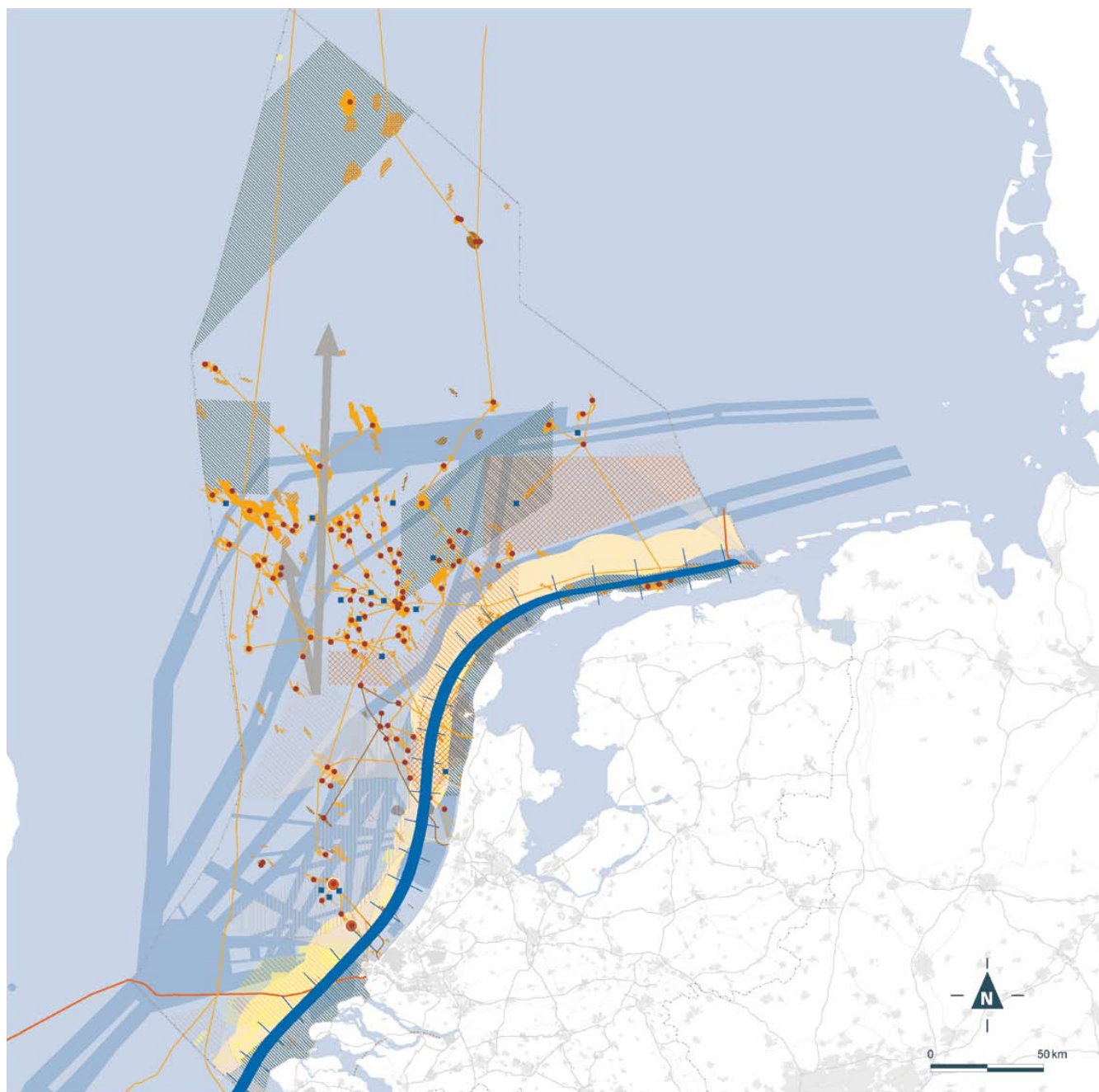
Zuidwestelijke Delta

De MIRT-regio Zuidwestelijke Delta beslaat de gehele provincie Zeeland. De opgaven op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook in deze MIRT-regio betrokken. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit, van voldoende zoetwater en het herstel van de estuariene dynamiek als drager voor een duurzaam water- en ecosysteem (bijvoorbeeld door het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta, het Hoogwaterbeschermingsprogramma en het deelprogramma Zuidwestelijk Delta van het Deltaprogramma);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden die een groot deel van de Zuidwestelijke Delta beslaan;
- Uitvoeren van de MIRT VAR-afspraken voor het faciliteren van de ontwikkeling van 'de logistieke Delta' (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium i.s.m. Vlaamse Gewest);
- Bereikbaarheid voor de binnenvaart en aansluiting op het Trans-Europese transportnetwerk;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk tussen Borssele en Midden-Brabant (Zuidwest 380 kV verbinding);
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Zeeland en de Zuid Hollandse eilanden.

Klimaatadaptatie in relatie tot waterveiligheid en zoetwatervoorziening is een van de grootste opgaven voor de Zuidwestelijke Delta. Ook is in de regio Zuidwestelijke Delta is in een aantal gebieden sprake van bevolkingskrimp. De Deltawateren vormen een kans voor economische sectoren zoals visserij en aquacultuur, recreatie en toerisme. De aan de Westerschelde gesitueerde havens van Terneuzen/Kanaalzone en Vlissingen faciliteren bedrijvigheid in onder andere de topsectoren chemie (inclusief biobased economy), logistiek, water en energie. Een goede toegang over water en land is belangrijk. De Zeeuwse havens vormen samen het derde havencomplex van Nederland.

Door de Zuidwestelijke Delta loopt de belangrijke internationale achterlandverbinding van de haven van Rotterdam met Antwerpen/Parijs, die met de geplande uitbreiding van de Seine-Scheldeverbinding nog in betekenis zal toenemen. De delta is ook belangrijk voor verdere havensamenwerking. Samen met het Vlaams Gewest werkt het Rijk aan de uitvoering van de Scheldeverdragen voor een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.



Scheepvaart

Scheepvaartroute

Ruimte voor militaire activiteiten

Onveilige zone

Militaire zone

Radar verstoringgebied

Natuur

Natura 2000

Buisleidingen en kabels

Gasleiding

Olieleiding

Elektriciteitskabel

Delfstoffen

Gas: niet producerend

Gas: producerend

Gas: uitgeproduceerd

Olie: niet producerend

Olie: producerend

Olie: uitgeproduceerd

Pilots CO₂-opslag Noordzee

Productielocaties

Productieplatform

Onderwaterplatform

Zandwinning

Reserveringsgebied zandwinning Noordzee

Actueel zandwingebied

Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand

Windenergie

Aangewezen windenergiegebied

Zoekgebied windenergie

Gerealiseerd windturbinepark op zee

Zoekgebied windenergiekabels naar aanlandingspunt

Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

Handhaving van het vrije zicht op de horizon



Vereenvoudigde topografie

Het gehele NCP geldt als EHS en als zoekgebied voor CO₂-opslag, gas- en oliewinning en gasopslag

4.8

Noordzee en kust

De Noordzee bestaat uit de Nederlandse territoriale zone⁶⁰ en de Nederlandse Exclusieve Economische Zone⁶¹ (EEZ). De bodem van dit gebied wordt ook wel aangeduid als het Nederlands Continentaal Plat (NCP).

Het Rijk is het enig bevoegd gezag in de Noordzee en daarmee verantwoordelijk voor het integrale Noordzeebeleid en -beheer (uitgewerkt in het Nationaal Waterplan). De Noordzee is van grote economische betekenis voor de scheepvaart, de visserij, de winning van delfstoffen en de opwekking van windenergie, is van belang voor oefeningen van de krijgsmacht en bevat belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden.

Voor de Noordzee spelen de volgende ruimtelijke nationale opgaven:

- Het waarborgen van een vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaartverkeer op doorgaande vaarroutes;
- Behoud en bescherming van Natura 2000 gebieden en het mariene ecosysteem;
- Het waarborgen van voldoende oefenmogelijkheden voor de krijgsmacht;
- Handhaving van het vrije zicht op de horizon tot 12 zeemijl uit de kust, door het opleggen van ruimtelijke restricties op ontwikkelingen binnen 1 kilometer van de kust die beperkend zijn voor het zicht tot 12 zeemijl uit de kust;
- Aanwijzen van ruimte voor zandwinning ten behoeve van kustsuppletie en ophoogzand;
- Aanwijzen van ruimte voor windenergie op zee, winning van olie en gas en ruimte voor CO₂-opslag;
- Beschermen van archeologische waarden (verdrinken nederzettingen, scheepswrakken en andere archeologische waarden).

Onder de kust wordt verstaan het geheel van de ondiepe zee, strand, duinen/zeedijken en de strook landwaarts met een functionele relatie met de kust. De belangrijkste rijksopgave is duurzame handhaving van de veiligheid van het achterland tegen overstromingen vanuit de zee. Uitgangspunt is om daarvoor zoveel mogelijk gebruik te maken van de natuurlijke dynamiek van het zandige systeem van de kust (zandbewegingen door golven, stroom, wind). Om dit systeem integraal te kunnen beheren wordt het kustfundament ruimtelijk beschermd met een 'ja-mits, nee-tenzij' regime (vastgelegd in het Nationaal Waterplan). De kustveiligheid wordt geborgd in combinatie met behoud en ontwikkeling van functies in de kust (zoals ecologie, recreatie, beroepsvisserij, zeehavens, zeescheepvaart), zolang deze functies de waterveiligheid niet in gevaar brengen.

Het onderdeel Kust uit het Deltaprogramma richt zich op het formuleren van een strategie voor de lange termijn veiligheid van de kust in samenhang met andere ontwikkelingsmogelijkheden.

⁶⁰ De wateren vanaf de basislijn tot 12 zeemijlen waarbinnen Nederland zijn wetten zelf kan bepalen en waarbij de rechtspraak in zijn bevoegdheid ligt.

⁶¹ Toegelicht in de begrippenlijst (zie bijlage).



5 Verantwoording en monitoring

5.1

Relatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere rijksstructuurvisies

Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit⁶², de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Daarmee is de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

De volgende Rijksstructuurvisies (voorheen PKB's) blijven in hun huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan:

- Structuurvisie (voorheen PKB) Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Structuurvisie (voorheen PKB) Derde Nota Waddenzee;
- Structuurvisie Nationaal Waterplan;
- Structuurvisie (voorheen PKB) Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III);
- Structuurvisie (voorheen PKB) Ruimte voor de Rivier.

Tevens blijven de Luchtvaartnota (en daaronder hangende visies zoals de Luchtruimvisie) en de beleidsbrief Zeevaart (2008) bestaan, maar worden deze in lijn gebracht met de SVIR. De (ontwerp-)structuurvisie Buisleidingen is al een uitwerking van de SVIR.

⁶² In bijlage 6 is limitatief opgenomen welke essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Deze onderwerpen moeten op grond van de Planwet verkeer en vervoer worden uitgewerkt in decentrale plannen. Met de opname van deze essentiële beleidsbeslissingen in bijlage 6 is gehele Nota Mobiliteit vervangen door deze structuurvisie.

Niet alleen nieuwe documenten, maar ook al vastgestelde documenten met ruimtelijke consequenties (behalve de hierboven genoemde PKB's) zullen vanuit de inhoud van deze nieuwe landsdekkende structuurvisie doordacht en eventueel aangepast moeten worden. Uitwerking van deze structuurvisie op thematische onderdelen of per gebied kan noodzakelijk zijn (bijv. structuurvisie Wind op Land, RRAAM, Zuidas, Rotterdam Vooruit, Haaglanden of in het kader van een tracébesluit), maar die zal in overeenstemming moeten zijn met de uitgangspunten en rijksdoelen van de SVIR. Daarnaast zijn er nieuwe beleidsdocumenten die in ruimtelijke zin consistent moeten zijn met de SVIR, maar ook eigen beleidsinhoud hebben, zoals de Bedrijfslevennota, de Woonvisie, de architectuurnota en de Visie Erfgoed en Ruimte.

5.2 Reikwijdte

De structuurvisie beslaat het volledige Koninkrijk der Nederland, zowel het land als de wateren (territoriale zone⁶³ en Nederlandse en Caribische Exclusieve Economische Zone⁶⁴), met uitzondering van de eilanden Aruba, Bonaire, Curaçao, Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba. De eilanden Aruba, Curaçao en Sint Maarten zijn een land binnen het Koninkrijk. Voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt afzonderlijk van deze structuurvisie een Rijkstoetsingskader voor de borging van rijksbelangen ontwikkeld op basis van de in deze structuurvisie benoemde rijksbelangen.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de AMvB Ruimte. Het planmilieueffectrapport (plan-MER), dat inzicht geeft in de milieuaspecten van de afwegingen zoals gemaakt in deze structuurvisie, is gebruikt bij de besluitvorming. Aan de hand van de concept structuurvisie heeft het Rijk gesprekken gevoerd met burgers, maatschappelijke organisaties en medeoverheden in binnen en buitenland.

5.3 Monitoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt verzocht om in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de bestaande tweejaarlijkse monitor van het ruimtelijk beleid om te bouwen naar een tweejaarlijkse monitor van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, zodat verantwoording van het (ingezette) beleid kan worden afgelegd aan de Tweede Kamer. In overleg met decentrale overheden wordt bekeken of de monitoring van de essentiële onderdelen uit bijlage 6 in deze systematiek kan worden geïntegreerd. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor expertise en scenario-ontwikkeling en voor het signaleren van trends en ontwikkelingen in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein. Decentrale overheden worden betrokken bij de kennisontwikkeling en -deling op het gebied van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, met het oog op het voorkomen van fragmentatie en duplicatie. Het Rijk en decentrale overheden verkennen hoe gezamenlijke kennisontwikkeling en -deling vorm gegeven kan worden.

⁶³ De wateren vanaf de basislijn tot 12 zeemijlen waarbinnen Nederland zijn wetten zelf kan bepalen en waarbij de rechtspraak in zijn bevoegdheid ligt.

⁶⁴ Dat deel van de kustwateren, buiten de territoriale zone, waar Nederland rechten claimt, tot maximaal 200 zeemijlen uit de kust, gerekend vanaf de laagwaterlijn en met inachtneming van de beperkingen die het volkenrecht oplegt.

5.4 Toezicht

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en minder regels in de AMvB Ruimte dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden door hen goed worden behartigd. Waar de AMvB Ruimte bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen.

Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of thema-gerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen. Ook blijft het Rijk (conform de huidige systematiek) opkomen voor zijn directe belangen bij bestemmingsplannen bijvoorbeeld vanuit de rol van weg- en waterbeheerder of eigenaar van defensie terreinen.



Realisatieparagraaf

Deze paragraaf werkt per nationaal belang de aanpak uit, op basis van lopende en voorziene projecten. Dit overzicht is voor dit moment limitatief in aanvulling op het MIRT. Langs de lijnen van de drie doelen volgt per nationaal ruimtelijk belang een tabel met daarop een toelichting. Voor elk rijksbelang worden de vier rijksinstrumenten – kaders, bestuurlijke afspraken, financieel en kennis – in acties verwoord.

Versterken ruimtelijk-economische structuur

Nationaal belang 1 Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);• AMvB Ruimte: ruimte vrijwaren voor de veiligheid op vaarwegen;• Woonvisie (benoemen rijksdoelstellingen goed werkende woningmarkt);• Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en het 20 KE gebied: actualisatie in 2011;• Nog op te stellen:<ul style="list-style-type: none">- Rijksstructuurvisie Schipholregio (SMASH);- Rijksstructuurvisie gebiedsontwikkeling Zuidas;- Rijksstructuurvisie RRAAM;- Separate amvb grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol;- Rijksvastgoedstrategie gericht op realisatie beleidsdoelstellingen door inzet rijksvastgoed tegen marktconforme prijzen.

Instrument	Uitwerking
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Met decentrale overheden rondom de mainports, brainport en greenports worden in een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak afspraken gemaakt over de versterking concurrentiekracht (voor de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) ook inclusief programmering over verstedelijking); • Doorzetten regionale, integrale aanpak voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid via het MIRT; • Het in nauw overleg met het bedrijfsleven ontwikkelen van een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor de negen topsectoren; • Met de decentrale overheden voor 2015 komen tot een integrale visie op de Amsterdamse haven (inclusief zeetoegang IJ-mond); • Met decentrale overheden onderzoeken of de bevoegd gezag rol bij buitenlandse luchthavens (vliegbasis Geilenkirchen, luchthaven Brüggen en civiele luchthaven Niederrhein/Weese) en voor luchthavens Eelde, Twente en Maastricht kan worden overgedragen; • Ontwikkelen efficiënt multimodaal logistiek netwerk rond de mainport Rotterdam in lijn met de afspraken uit MIRT-VAR; • Gezamenlijk vormgeven aanpak Brainport Zuidoost Nederland; • Ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden van de greenports; • Uitvoering 'Alders convenanten en afspraken' over de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Eindhoven; • Uitvoering Voortgangsrapportage Bevolkingsdaling met aandacht voor de nieuwe krimpgebieden.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • De stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen krijgen voorrang vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020; • Bijdrage aan regionale initiatieven voor integrale ontwikkeling Westflank Haarlemmermeer en herstructurering Stadshavens.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren onderzoek regionaal openbaar vervoer Utrecht mede t.b.v. robuustheid Draaischijf NL; • Het College van Rijksadviseurs (CRA) inzetten voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur tussen de gebiedsagenda's van Noordwest, Zuidvleugel en Brabant; • Ontwikkelen kennisprogramma Ruimte en Economie (samen met o.a. PBL en CPB) en monitoren concurrentiekracht; • Uitvoeren verkenning Olympische Hoofdstructuur 2012-2016; • Opzetten nieuwe pilots CHW (o.a. Utrecht Centraal, Binckhorst, Stads-havens, Zaanstad).

Nationaal belang 2 Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• AMvB Ruimte:<ul style="list-style-type: none">- ruimte reserveren voor bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen vanaf 500 MW;- ruimte reserveren voor de globale trajecten van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning boven 220 kV;- ruimte reserveren voor eventuele locaties voor kernenergie;• Rijkscoördinatieregeling voor grote energie-infrastructuur projecten;• SEV III: actualisatie in 2012 inclusief ruimtelijke consequenties (groot-schalige) duurzame elektriciteitsopwekking en decentrale opwekking;• Nationaal Waterplan: actualisatie in 2014 op basis van deltabeslissing;• Nog op te stellen rijksstructuurvisie 'Windenergie op land'.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none">• Bestuurlijke afspraken met provincies voor het ruimtelijk mogelijk maken van 6000 MW voor windenergie op land in 2020.
Financieel	<ul style="list-style-type: none">• SDE+ (maximaal € 1,4 miljard per jaar) ter bevordering duurzame energie.
Kennis	<ul style="list-style-type: none">• Kennisontwikkeling en -deling over de relatie tussen energietransitie en ruimte (samen met decentrale overheden, PBL en CRA).

Nationaal belang 3 Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• AMvB Ruimte: hoofdverbindingen (leidingstroken) van maximaal 70 m breed vrijhouden voor het mogelijk maken van en voorkomen van belemmering bij de aanleg van buisleidingen.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none">• Afspraken met België en Duitsland over de benodigde grensovergangen voor buisleidingen van nationaal belang.
Financieel	n.v.t.
Kennis	n.v.t.

Nationaal belang 4 Efficiënt gebruik van de ondergrond

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• Nationaal Waterplan voor borging delfstoffenwinning in de (kust)wateren;• Mijnbouwwet: aanpassen indien de Rijksstructuurvisie Ondergrond daartoe aanleiding geeft;• Ontgrondingenwet (die op termijn opgaat in de Wabo en Waterwet);• Wet Bodembescherming: aanpassen;• Nog op te stellen Rijksstructuurvisie Ondergrond.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none">• Met de gemeente Beuningen doorzetten grootschalige zandwinning Geertjesgolf onder de met het Rijk afgesproken voorwaarden.
Financieel	n.v.t.
Kennis	<ul style="list-style-type: none">• Monitoren productie/import/export bouwgrondstoffen;• Ontwikkelen methodiek voor benutting en beperken milieueffecten van het gebruik van de ondergrond;• Opstellen kennisagenda bodem en ondergrond met decentrale overheden.

Verbeteren bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en instandhouden

Nationaal belang 5 Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Spelregels van het MIRT en Tracéwet; • Essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit (zie bijlage 6); • AMvB Ruimte: aanwijzen vrijwaringzones voor nieuwe verbindingen en uitbreidingen hoofdinfrastructuur weg en spoor.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • In bestuurlijke overleggen MIRT afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> - Prioritering wederzijdse investeringen (2021-2028) in versterking bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen (mede aan de hand van de bereikbaarheidsindicator en uitkomsten NMCA); - Het versterken van multimodale en logistieke knooppunten en het goed verbinden van modaliteiten; - Noodzakelijke oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen; - Verbeteringen (regionale) spoorverbindingen; - Inpassingskosten bij infraprojecten waarbij er sprake is van cofinanciering.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet infrastructuurfonds voor investeringen in infrastructuur; • Vergroten mogelijkheden allianties (publiek-privaat en publiek-publiek) tot (voor)financiering en (mede)bekostiging van infrastructuur; • Overheveling BDU naar algemene fondsen;
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator; • Uitvoeren Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).

Nationaal belang 6 Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Bro: Opnemen passende multimodale ontsluiting als voorwaarde bij ruimtelijke ontwikkeling in ladder voor duurzame verstedelijking; • Wet Personenvervoer: opnemen openbare aanbestedingsverplichting regionaal OV voor Amsterdam, Rotterdam en Den Haag; • Nog op te stellen Routekaart 2050.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Afspraken met regionale overheden en bedrijfsleven over regionale maatregelenpakketten voor programma Beter Benutten; • In bestuurlijke overleggen MIRT afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> - Afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (multimodale en logistieke knooppuntontwikkeling); - Het wegnemen van belemmeringen en het treffen van maatregelen die een decentrale reizigersgerichte benadering mogelijk maakt; - Afspraken tussen Rijk en decentrale beheerders over 'verticale' en 'horizontale' integratie van het openbaar vervoerssysteem inclusief het vastleggen rollen en verantwoordelijkheden tussen verschillende overheden en vervoerders; - Ruimere opstelling spitsstroken; • Met NS en ProRail afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren toegankelijkheid in het Openbaar Vervoer; - Fietsvoorzieningen en transferia; • Bijdragen aan nieuwe en opwaarderen oude P+R terreinen en mede bijdragen aan uitbreiding fietsstallingen bij stations;

Instrument	Uitwerking
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Bestaande fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woonwerksituatie; • Stimuleren afspraken tussen werkgevers en werknemers in het platform Slim Werken, Slim Reizen en door toegesneden fiscale regels;
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteuning van kennisfunctie fietsbeleid via o.a. KpVV, RDW (diefstallen registratie) en Fietzersbond (fietsbalans); • Programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad/Steden en aanverwante onderzoekprogramma's onder de vlag van VerDUS; • Het bij elkaar brengen van data zodat marktpartijen integrale en gebruiksvriendelijke applicaties voor reisinformatie kunnen ontwikkelen. • Participeren in onderzoeksprogramma Next Generation Infrastructures; • Opstellen Position Paper ITS; • Inzetten technische innovatie (bijv. geleiding) voor betere benutting.

Nationaal belang 7 Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015; • Concessie en beheerplannen infrabeheerder voor hoofdspoorweg-infrastructuur; • Beheer en onderhoudsplannen rijkswegen.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen en uitvoeren internationale verdragen (bijv. Duitse aansluiting Betuweroute, HSL-Zuid, HST-connect); • Afspraken met NS en ProRail over het verminderen van de complexiteit van de dienstregeling en de hoofdspoorinfrastructuur; • Afspraken maken met provincies over de borging van het basisrecreatie-toervaarnet.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet Infrastructuurfonds voor beheer en onderhoud hoofdinfrastructuur van weg en vaarwegen; • Subsidie Beheer en Instandhouding aan de infrabeheerder voor hoofdspoorweginfrastructuur en decentraal spoor; • Bij aanlegbesluiten rekening houden (ook budgettair) met de toekomstige effecten op beheer en onderhoud; • Verdere efficiency beheer en onderhoud door schaalvergroting contracten.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen rapportages en analyses over feitelijke toestand van netwerken en functie van netwerkdelen mede ten behoeve van kosteneffectief beheer en onderhoud (assetmanagement).

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Nationaal belang 8 Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluids-overlast en externe veiligheidsrisico's

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Essentiële delen uit de Nota Mobiliteit; • Wet Milieubeheer en besluit Milieueffectrapportage; <p><i>Geluid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren SWUNG 1 (rijkswegen en spoorwegen). Hierin is tevens de EU richtlijn omgevingslawaai geïmplementeerd; • Uitvoeren SWUNG 2 (niet- rijksbronnen en woningbouw in de nabijheid van Rijkswegen en spoorwegen). Voorlopig geldt voor deze bronnen nog de Wet geluidhinder; <p><i>Lucht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering Europese richtlijn Luchtkwaliteit via Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL); • Vaststellen nationale emissieplafonds op basis van NEC-richtlijn; <p><i>Externe veiligheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuering Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI); • Continuering Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (BEVB); • Uitvoeren AMvB Transportroutes externe veiligheid (basisnet vervoer gevaarlijke stoffen). <p><i>Bodem en (grond)water</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuering Besluit bodemkwaliteit (toepassen bouwstoffen, grond en baggerspecie); • Uitvoeren afspraken Europese Kaderrichtlijn Water en bestuursakkoord Water;
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Continuering bestuurlijke afspraken met VNG en IPO voor luchtkwaliteit en emissieplafonds; • Aanscherping NEC-richtlijn voor 2020 op basis van herziening Göteborg Protocol in 2011/2012. • Continuering en realisatie afspraken convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak speedlocaties;
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren saneringopgave NSL voor rijksinfrastructuur uit Infrastructuurfonds; • Uitvoeren spoedeisende bodemsaneringen; • Uitvoering sanering in het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen met Externe Veiligheidsgelden • Subsidies voor geluidsaneringen voor gemeentelijke wegen en provinciale wegen; • Meerjarenprogramma Geluidsanering 2010-2020.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • SWUNG 1 voorlichting en jaarlijkse monitoring rijkswegen en hoofdspoorwegen vanaf 2013; • Openbaar geluidsregister rijkswegen en hoofdspoorwegen; • Vijfjaarlijkse rapportage (aan EU) geluidkaarten en actieplannen; • Kennisontwikkeling en –deling SWUNG 2; • Jaarlijkse monitoring NSL voor rapportage aan EU; • Monitoring en trendanalyses door infrabeheerders (RWS en ProRail) Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Nationaal belang 9 Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Waterwet, waterbesluit, waterschapswet en diverse bestaande beleidsregels; • Europese Kaderrichtlijn Water, geïmplementeerd in het Besluit Kwaliteits-eisen en monitoring water onder de Wet Milieubeheer; • Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 • Europese richtlijn overstromingsrisico's en Kaderrichtlijn Mariene Strategie; • BRO: watertoets; • AMvB Ruimte: <ul style="list-style-type: none"> - ruimtelijke bescherming primaire waterkeringen; - ruimtelijke bescherming kustfundament; - ruimtelijke bescherming capaciteit grote rivieren en ruimtelijke reserveringen; - vastleggen kader voor kleinschalig en grootschalig buitendijks bouwen in IJsselmeergebied; • PKB 3de Nota Waddenzee en ruimtelijke bescherming Waddenzee. • PKB Ruimte voor de Rivier; • Spelregels van het MIRT; • Deltawet: Jaarlijks Deltaprogramma.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Nemen Deltabeslissing op basis van uitkomsten deelprogramma's Deltaprogramma in 2014; • Afstemming tussen MIRT-gebiedsagenda's en Stroomgebiedbeheerplannen; • Opstellen overstromingsrisico-beheerplannen samen met de waterschappen; • Uitvoering bestuursakkoord Water; • Afspraken tussen provincies, gemeenten en waterschappen over de ruimtelijke keuzes ten behoeve van het afremmen van bodemdaling en een goede bufferwerking in het regionale watersysteem.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Projecten worden gefinancierd uit het op te richten Deltafonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Rijk en waterschappen).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Kennisontwikkeling in het kader van het Nationaal Waterplan en Delta-programma.

Nationaal belang 10 Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: <ul style="list-style-type: none"> - Borgen ruimtelijk regime voor in stand houden en versterken van kernkwaliteiten van de (aangewezen en voorgedragen) werelderfgoed-gebieden de Beemster, de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Nederlandse deel van de Limes; - Borging vrij uitzicht vanaf de Noordzeekust tot 12 zeemijl uit de kust; - Continuering ruimtelijke doorwerking Derde Nota Waddenzee; • Monumentenwet: bescherming rijksmonumenten en stads- en dorps-gezichten, bescherming archeologische waarden • PKB 3de Nota Waddenzee: borging natuurwaarden.
Bestuurlijke afspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Met decentrale overheden: ruimtelijke bescherming en ontwikkeling wederopbouwgebieden op basis van in Visie Erfgoed en Ruimte beschreven kernkwaliteiten; • Met gemeenten: afspraken over een ontwikkelingsgerichte bescherming in bestemmingsplannen van deze wederopbouwgebieden; • Doorzetten vereenvoudiging bestuurlijke organisatie Waddenzee; • Houden trilateraal overleg internationale Waddenzee; • Decentralisatie van het Waddenfonds; • Overdracht van de taak landschap aan provincies.

Instrument	Uitwerking
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op verduurzaming van het Europese Landbouwbeleid (GLB), waaronder beloning van (bovenwettelijke) maatschappelijke prestaties op het terrein van bijvoorbeeld natuur, milieu, waterbeheer en landschap.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning van mogelijkheden voor inzet van particulier beheer en financiering vanuit de markt; Monitoring feitelijke kwaliteitsontwikkeling cultuurhistorische waarden als onderdeel van de monitoring van ontwikkelingen (PBL); Kennis- en methodeontwikkeling voor standaardisatie van de inbreng van natuur, landschap en cultuurhistorie in MKBA; Kennisontwikkeling en -deling samen met Belvédère leerstoelen; Uitvoeren Kennisprogramma's RCE (o.a. KICH); Opstellen handreiking ruimtelijke kwaliteit, ondersteunen kwaliteitsteam IJsselmeer, Waddenacademie.

Nationaal belang 11 Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> AMvB Ruimte: ruimtelijke bescherming nationale EHS (op land) in een 'nee, tenzij-regime', inclusief saldobenadering, kleinschalige herbegrenzing en compensatie (gezamenlijke uitwerking van Rijk en provincies); Natuurbeschermingswet: Natura 2000 gebieden (ca 50% van de EHS). Biodiversiteitsverdrag en Europese Vogel- en Habitat richtlijnen PKB 3de Nota Waddenzee: borging natuurwaarden.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> Decentralisatie uitvoering/beheer en financiering herijkte EHS (ILG) aan provincies in bestuursakkoord natuur; Afspraken over inpassing bij aanleg, verbreding, grootschalig onderhoud van infrastructuur in de MIRT-overleggen; Ontwikkelen visie op natuur samen met provincies.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> Inzetten op verduurzaming van het Europese Landbouwbeleid (GLB), waaronder beloning van (bovenwettelijke) maatschappelijke prestaties op het terrein van bijvoorbeeld natuur, milieu, waterbeheer en landschap. Inzet op particulier beheer en financiering vanuit de markt; Uitvoeren Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> Inzet kennisontwikkeling ten aanzien van natuur en het bereiken van de (inter)nationale natuurdoelen; Monitoring van de beleidsvoortgang en doelbereiking aangaande de herijkte nationale EHS door het PBL; Monitoring van de beleidsuitvoering en de beleidsprestaties ('output') door de provincies.

Nationaal belang 12 Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> AMvB Ruimte: ruimtelijke bescherming en aanwijzing van de essentiële militaire locaties, gebieden en beperkingenzones; Tweede Structuurschema Militaire Terreinen, SMT-2: ruimtelijke bescherming van voorwaarden voor gereed stelling en instandhouding van de krijgsmacht.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	n.v.t.

Instrument	Uitwerking
Financieel	n.v.t.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen van een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring.

Goede ruimtelijke ordening

Nationaal belang 13 Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Vereenvoudiging en integratie omgevingsrecht en verankering van de Crisis- en Herstelwet (CHW) in reguliere wetgeving; • Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening: <ul style="list-style-type: none"> - voorschrift in Bro ten aanzien van motivering afweging belangen van de waterhuishouding (watertoets), het milieu en cultureel erfgoed expliciet in alle ruimtelijke plannen); - aanvullen Bro met een motiveringseis met 'ladder' voor duurzame verstedelijking; • Technische aanpassing forfaitair bedrag kostenverhaal; • Krimpbestendig maken van regelgeving. • Nota GIDEON voor landelijke voorzieningen voor ruimtelijke informatie.
Bestuurlijke Prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet gebiedsgerichte, programmatische urgentieprogramma en bestuurlijk trio in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports: <ul style="list-style-type: none"> - Doorzetten bestaande afspraken tussen Rijk en decentrale overheden over het verbeteren van de samenhang tussen diverse basisregistraties; • Afspraken over het toepassen van de werkwijze Sneller en Beter • Doorzetten interbestuurlijk programma bevolkingsdaling.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteuning van ontwerpprojecten (o.a. Ontwerpend onderzoek in 6 rijksprojecten (Zuidas, Groen Blauwe Delta, Rotterdam Zuid, Rijnmond-Drechtsteden, Olympische Hoofdstructuur, Knooppunten).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen; • Op basis van de huidige architectuurnota stimuleren en inzetten van kennis en expertise van ontwerp en architectuur (ontwerpinfrastructuur) door ontwerpend onderzoek, onderwijs, advies, reflectie, tentoonstelling en debat (o.a. i.s.m. SfA, NAI, Architectuur Lokaal, IABR en TU Delft); • Uitwerken en uitvoering van nieuwe architectuurnota op basis van evaluatie van huidig architectuurbeleid; • In beeld brengen en breed verspreiden best practices van besluitvormingsprocessen (Eenvoudig Beter); • Samen met decentrale overheden verkennen hoe gezamenlijke kennis-ontwikkeling en -deling vorm te geven; • Opstellen handreiking en financiële ondersteuning platform duurzame gebiedsontwikkeling; • Met decentrale overheden en marktpartijen ontwikkelen van alternatieve financieringsvormen, nieuwe verdienmodellen en mogelijkheden van nieuwe allianties. • Opstellen handreiking ontwerpen in het MIRT; • Uitvoeren thematische verkenningen naar o.a. voedselvoorziening en landbouw; • Uitvoeren monitor ruimtelijke ontwikkelingen (door PBL en KiM); • Participatie door het Rijk in programma NederLandBovenWater; • Beheren en toegankelijk maken geodata en -informatie.

Bijlagen

Bijlage 1

Overzicht doelen en nationale belangen SVIR

	Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland (concurrerend)	Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de reiziger en verlader voorop staan (bereikbaar)	Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuur-historische waarden behouden zijn (leefbaar en veilig)
1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren			
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie			
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen			
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond			
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen			
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen			
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen			
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's			
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling			
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuur-historische en natuurlijke kwaliteiten			
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten			
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten			
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen			

Bijlage 2

Overzicht verandering Nationale Ruimtelijke Belangen

Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (Nota Ruimte)	Realisatieparagraaf SVIR
<ul style="list-style-type: none"> 1. • Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, • Versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en • Verbetering van de bereikbaarheid 	<p>Is vervallen</p> <p>Is deels vervallen, deels onderdeel van: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (1)</p> <p>Is vervangen door: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (5), en Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteits-systeem van weg, spoor en vaarwegen (6)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 2. • Verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofd-infrastructuur 	<p>Is onderdeel van robuust hoofdnetwerk (5) en Betere benutting (6)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 3. • Verdere ontwikkeling van Schiphol op de huidige locatie tot 2030 	<p>Is onderdeel van vestigingsklimaat (1)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 4. • Het kunnen voorzien in de vraag naar droge havengerelateerde bedrijventerreinen ten behoeve van de Rotterdamse haven 	<p>Is onderdeel van vestigingsklimaat (1)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 5. • Behoud en versterking op lange termijn van de tuinbouw-functie in de vijf Greenports 	<p>Greenports zijn onderdeel van vestigingsklimaat (1)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 6. • Aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart 	<p>Is onderdeel van vestigingsklimaat (1) en robuuste bereikbaarheid (5)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 7. • Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten 	<p>Is deels vervallen, deels vervangen door: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen (13)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 8. • Bundeling van infrastructuur en vervoersstromen 	<p>Is vervallen</p>
<ul style="list-style-type: none"> 9. • Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid 	<p>Is vervangen door: In stand houden en verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (8)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 10. • Het op orde brengen en houden van het hoofdwatersysteem ter bescherming van het land tegen overstromingen, • Veiligstelling van de zoetwatervoorraden, voorkoming van watertekorten en verzilting, • Verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater, • De zorg voor een goede ecologische waterkwaliteit en • De versterking van de ruimtelijke kwaliteit 	<p>Is onderdeel van: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkelingen (9)</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Is vervallen</p>

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
<ul style="list-style-type: none"> Bestuurlijke afspraken stedelijke netwerken NSP Nota Pieken in de delta Actieplan bedrijventerreinen Topperregeling Nota Ruimte budget MIRT-pilots gebiedsontwikkeling GSB Actieprogramma Ruimte & Cultuur Rijksbetrokkenheid bij verstedelijkingsafspraken buiten stedelijke regio's rondom mainports Beleid op Steden & randgemeenten Structuurvisie Randstad 2040 	<ul style="list-style-type: none"> Gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak voor stedelijke regio's rondom mainports, brainport en greenports Crisis- en Herstelwet verankeren in reguliere wetgeving Verstedelijkingsafspraken regio's rondom mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) Vereenvoudiging en integratie omgevingsrecht Prioriteit infrastructuurfonds na 2020 voor stedelijke gebieden rond main-, brain- en greenports en achterland-verbindingen Structuurvisie Zuidas Structuurvisie RRAAM
<ul style="list-style-type: none"> PKB Nota Mobiliteit en Mobiliteitsaanpak Basiskwaliteit hoofdverbindingssassen 	<ul style="list-style-type: none"> AMvB Ruimte: vrijwaringzones aanwijzen voor nieuwe verbindingen en uitbreidingen hoofdinfrastructuur weg en spoor AMvB Ruimte: ruimte vrijwaren voor de veiligheid op vaarwegen
<ul style="list-style-type: none"> Hoeksche Waard 	<ul style="list-style-type: none"> Grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol via separate amvb. Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
<ul style="list-style-type: none"> Manifest greenports Nota Ruimte Budget 	
<ul style="list-style-type: none"> Bundelingsgebieden en –percentages Centrumvorming Verdichtingspercentages Locatiebeleid Planologisch kader buitengebied Ruimte voor woningbouw beperkt tot natuurlijke aanwas Balans rood/groen/blauw Bundeling verspreid glas 	<ul style="list-style-type: none"> Bro: ladder voor duurzame verstedelijking
	<ul style="list-style-type: none"> SWUNG 1 SWUNG2 AMvB Transportroutes externe veiligheid (basisnet vervoer gevaarlijke stoffen) Aanscherping NEC-richtlijn voor 2020 op basis van herziening Göteborg Protocol in 2011/2012
<ul style="list-style-type: none"> Ruimtelijk kwaliteit rivieren, IJsselmeergebied 	<ul style="list-style-type: none"> AMvB Ruimte: ruimtelijke bescherming primaire waterkeringen, kustfundament, capaciteit grote rivieren en ruimtelijke reserveringen Bestuursakkoord Water

Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (Nota Ruimte)	Realisatieparagraaf SVIR
11. • Behoud open uitzicht Noordzeekust binnen de 12-mijlszone	Is onderdeel van ruimte voor behoud en versterking van (inter) nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (10)
12. • Het op orde brengen en houden van de regionale watersystemen, ter bescherming van het land tegen wateroverlast, • De veiligstelling van de zoetwatervoorraden, • Het voorkomen van verdroging en onnodige bodemdaling, watertekorten en verzilting, • De verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, • De zorg voor een goede ecologische waterkwaliteit en • De versterking van de ruimtelijke kwaliteit	Is vervallen Idem Idem Idem Idem Idem
13. • De realisatie, bescherming, instandhouding en verdere ontwikkeling van bijzondere waarden van de VHR- en NB-gebieden, EHS en robuuste ecologische verbindingen	Is deels vervallen, deels onderdeel van: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (11)
14. • Behoud, beheer en versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten van de nationale landschappen en • Het daarbinnen tegengaan van grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten	Is vervallen Idem
15. • Bescherming, instandhouding en ontwikkeling werelderfgoederen	Is onderdeel van unieke cultuurhistorische en natuurlijk kwaliteiten (10)
16. • Ruimte voor groengebieden, volkstuinen, sportvoorzieningen en andere recreatiemogelijkheden in en om de stad bij nationale stedelijke netwerken	Is vervallen
17. • Vrijwaring van Rijksbufferzones van verdere verstedelijking en versterking van de (dag) recreatieve functie van de Rijksbufferzones	Is vervallen
18. • Bestemming en nadere ontwikkeling leefgebieden van (inter) nationaal beschermde soorten	Is vervallen
19. • Behoud en versterking van de kernkwaliteiten met betrekking tot natuur, architectuur, cultuurhistorie, gebruikswaarde en belevingswaarde van het landschap (landschappelijke basiskwaliteit)	Is deels vervallen, deels onderdeel van unieke cultuurhistorische en natuurlijk kwaliteiten (10)
20. • Behoud 'panorama's' vanaf infrastructuur	Is vervallen
21. • Aanpassing toeristisch-recreatieve voorzieningen in het landschap aan veranderende behoefte en vergroting toeristisch-recreatieve mogelijkheden in het landschap	Is vervallen
22. • Versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel, tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. • Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van de bijzondere kwaliteiten in de Randstad en • De vitaliteit van het Groene Hart	Deels vervallen, deels onderdeel van vestigingsklimaat (1) Idem Is vervallen
23. • Ruimte scheppen in de Randstad om de grote ruimtevraag voor onder meer wonen en werken te accommoderen	Deels vervallen, deels onderdeel van vestigingsklimaat (1)

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: borging vrij uitzicht vanaf de Noordzeekust tot 12 zeemijl uit de kust
	<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurlijke afspraken met decentrale overheden over afstemming tussen MIRT-gebiedsagenda's en stroom-gebiedbeheersplannen • Bestuursakkoord Water
<ul style="list-style-type: none"> • Indicatieve begrenzing EHS • Robuuste verbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: bescherming nationale EHS (op land) in 'nee, tenzij-regime'
<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurlijke afspraken over integrale uitvoeringsprogramma's • Nota Ruimte Budget • Implementatieprogramma nationale landschappen • Actieprogramma ruimte en cultuur • Kwaliteitsagenda landschap • Samenwerkingsagenda mooi NL • Beleidsbrief verrommeling • Actieprogramma Ruimte en Cultuur 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> • Actieprogramma Ruimte en Cultuur 	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: borgen ruimtelijk regime voor wereld-erfgoederen • Visie Erfgoed en Ruimte
<ul style="list-style-type: none"> • Programma groen en de stad (incl. GIOS) • Stimuleringsfonds volkstuinen 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsbrief verrommeling • Programma Mooi NL • Programma groen en de stad (incl. GIOS) • ILG 	n.v.t.
	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> • Nota Belvédère • Kwaliteitsagenda Landschap • Handreiking Kwaliteit Landschap • ILG 	<ul style="list-style-type: none"> • Visie Erfgoed en Ruimte • Bestuurlijke afspraken met gemeenten over ruimtelijke bescherming en ontwikkeling wederopbouwgebieden
<ul style="list-style-type: none"> • Structuurvisie snelwegpanorama's • Actieprogramma Ruimte en Cultuur 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> • Programma groen en de stad (incl. GIOS) • Ruimtelijke uitspraken in de Agenda Vitaal Platteland • ILG / ISV 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> • Nota R2040 • Randstad Urgent • Ontwikkelingsprogramma Groene Hart 	Zie 1
24 t/m 29	Zie 1

Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (Nota Ruimte)	Realisatieparagraaf SVIR
24. • Integrale afweging met betrekking tot de verstedelijkings-opgave van de Bloemendalerpolder met tenminste tweederde deel duurzaam groen en een recreatief aantrekkelijke invulling	Is vervallen
25. • Integrale afweging met betrekking tot de verstedelijkings-opgave Almere inclusief adequate ontsluiting	Is onderdeel van vestigingsklimaat (1)
26. • Integrale afweging met betrekking tot de gebiedsuitwerking voor Haarlemmermeer en de Bollenstreek, rekening houdend met specifiek beleid voor het gebied	Is vervallen
27. • Integrale afweging met betrekking tot de verstedelijkings-opgave Valkenburg met adequate ontsluiting en een ruime groene bufferzone	Is vervallen
28. • Integrale afweging met betrekking tot de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder onder specifieke voorwaarden van het Rijk	Is vervallen
29. • Integrale afweging met betrekking tot de verstedelijkings-opgave Rijnenburg met uitdrukkelijke aandacht voor wateropgave en onder voorwaarden dat de opgave niet leidt tot knelpunten op verkeersplein Oudenrijn	Is vervallen
30. • Integrale planvorming op basis van de optimale omvang van een bedrijventerrein voor de Rotterdamse regio vindt plaats waarbij aandacht wordt besteed aan de adequate ontsluiting en een goede landschappelijke inpassing in de Hoeksche Waard	Is vervallen
31. • Winning van bouwgrondstoffen in Nederland stimuleren op een maatschappelijk aanvaardbare wijze	Is onderdeel van: Efficiënt gebruik van de ondergrond (4)
32. • Beschikbaar stellen van voldoende ruimte voor de opwekking en distributie van elektriciteit en • De stimulering van voldoende ruimte voor de opwekking van windenergie	Is onderdeel van: ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (2) Idem
33. • Beschikbaar stellen van voldoende ruimte voor en de bescherming van de winning van schoon grond- en oppervlaktewater	Is onderdeel van: ondergrond (4)
34. • Ruimtelijke aanpassing aan de gevolgen van klimatologische ontwikkelingen	Is onderdeel van waterveiligheid (9)
35. • Economische groei en een stevige internationale concurrentiepositie vereisen dat Nederland economie, ruimte en verkeer en vervoer in samenhang ontwikkelt	Is onderdeel van vestigingsklimaat (1) en een robuust hoofdnetwerk (5), en Betere benutting (6)
36. • Het op het vereiste niveau brengen van de bescherming van het rivierengebied tegen overstromingen conform de wettelijke norm en • Het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied	Is onderdeel van waterveiligheid (9) Is vervallen, behoudens uitvoering PKB Ruimte voor de Rivier.
37. • Versterking van de mainport Rotterdam en • Verbetering van kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond	Is onderdeel van vestigingsklimaat (1) Is onderdeel van vestigingsklimaat (1)
38. • Duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en • Het behoud van het unieke open landschap	Is onderdeel van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (10) en Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur (11)
39. • Het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht	Is vervangen door ruimte voor militaire activiteiten (12)
	Nieuw nationaal belang: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen (3)
	Nieuw nationaal belang: ondergrond (4)

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
• Programma Randstad Urgent	n.v.t.
• Programma Randstad Urgent • Nota Ruimte Budget	Zie 1
• Programma Randstad Urgent	n.v.t.
	n.v.t.
• Programma Randstad Urgent • Nota Ruimte Budget	n.v.t.
• Programma Randstad Urgent	n.v.t.
• Nota Ruimte budget	n.v.t.
• Bouwgrondstoffentoets	
• Nota Belvédère	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: ruimte reserveren voor locaties voor opwekking energie en verbindingen • Actualisatie SEV III • Rijksstructuurvisie Windenergie op Land
	Zie 4
• Financiering Kennis voor klimaat hotspots • Pilotprojecten klimaatbuffers	Zie 9
• PKB Nota Mobiliteit (met uitzondering delen in bijlage 6)	Zie 1, 5 en 6
	Zie 9
	Zie 1
	<ul style="list-style-type: none"> • PKB Waddenzee • AMvB Ruimte: continuering ruimtelijke doorwerking Derde Nota Waddenzee
• PKB SMT2	<ul style="list-style-type: none"> • AMvB Ruimte: ruimtelijke bescherming en aanwijzing van de essentiële militaire locaties, gebieden en beperkingenzones • AMvB Ruimte: vrijhouden leidingstroken voor hoofdverbindingen • Rijksstructuurvisie Buisleidingen • Rijksstructuurvisie Ondergrond

Bijlage 3

Bandbreedtes woningbouw (2010 - 2040)⁶⁵

Woningbehoefte (aantal woningen in duizendtallen)						
MIRT regio	Laag (RC)			Hoog (GE)		
	2010-2020	2020-2030	2030-2040	2010-2020	2020-2030	2030-2040
Noord	25	-22	-26	110	84	23
Oost	68	-22	-31	215	163	41
Utrecht	31	-4	-5	94	108	77
Noordwest	50	-37	-41	213	152	78
Zuidvleugel	58	-74	-78	205	144	85
ZW Delta	1	-20	-20	14	15	4
Brabant	57	-20	-25	150	127	53
Limburg	2	-30	-31	47	45	11
Totaal	293	-229	-257	1.048	838	372

⁶⁵ PBL, *Ruimtelijke Verkenningen*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

Bijlage 4

Nationale landschappen, UNESCO werelderfgoed en wederopbouwgebieden

Nationale landschappen

Het Rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig Nationale landschappen. Deze landschappen weerspiegelen tezamen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies. De kaart op pagina 106 toont de 20 Nationale landschappen met hun kernkwaliteiten.

UNESCO werelderfgoed

Aangewezen als cultureel UNESCO werelderfgoedgebied zijn:

- de Beemster als (landschaps-)architectonisch unieke, in samenhang goed bewaard gebleven zeventiende-eeuwse droogmakerij;
- de Stelling van Amsterdam, het in samenhang met het landschap ontworpen hydrologische en militair verdedigingssysteem voor de stad Amsterdam.

Op de voorlopige lijst voor UNESCO werelderfgoedgebied zijn geplaatst:

- de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het in samenhang met het landschap ontworpen hydrologische en militair verdedigingssysteem voor de Vesting Holland;
- het Nederlandse deel van de Limes, de grens van het vroegere Romeinse Rijk, een zone bestaande uit wegen, verdedigingswerken en burgernederzettingen.

Als UNESCO werelderfgoederen zijn verder de volgende objecten of ensembles aangewezen: het Rietveld Schröderhuis in Utrecht, het ir. D.F. Woudagemaal te Lemmer, het molencomplex Kinderdijk-Elshout, het voormalige eiland Schokland en de Grachtengordel Amsterdam. Op de Voorlopige Lijst zijn geplaatst het Koninklijk Eise Eisinga Planetarium (Franeker), de Koloniën van Weldadigheid (Veenhuizen en Frederiksoord/Wilhelminaoord), het Sanatorium Zonnestraal (Hilversum), het Teylers Museum (Haarlem) en de Van Nellefabriek (Rotterdam). De Waddenzee is aangewezen als natuurlijk Werelderfgoed.

Wederopbouwgebieden

Het Rijk heeft 30 wederopbouwgebieden geselecteerd (zie kaart op pagina 107), waarover voor de bescherming in bestemmingsplannen bestuurlijke afspraken worden gemaakt. In de Visie erfgoed en ruimte worden de kernkwaliteiten van deze gebieden toegelicht.



Vereenvoudigde topografie

Gebieden met kernkwaliteiten

1. Groene Hart
 - Diversiteit
 - Openheid
 - Veenweidekarakter
 - Rust en stilte
2. Middag-Humsterland
 - Terpen, kwelderruggen en dijken
 - Blokverkaveling
 - Openheid
3. Zuidwest Zeeland
 - Kleinschalige openheid
 - Groen karakter
 - Duinen, kreekkruggen, kommen
 - Polderpatroon en kreekrestanten
 - Verdedigingswerken
 - Overgang kust - dekzand
4. Hoeksche Waard
 - Openheid
 - Polderpatroon
 - Kreken en dijken
5. Noardlike Fryske Wâlden
 - Strokenverkaveling
 - Kleinschaligheid
 - Pingoruïnes en dijkwallen
6. Drentsche Aa
 - Kleinschaligheid
 - Meanderende beken
 - Essen, bossen, heides en moderne ontginningen
7. IJsseldelta
 - Oudste geometrische verkaveling
 - Openheid
 - Huisterpen en kreekkruggen
8. Noordoost-Twente
 - Kleinschalig, geaccidenteerd landschap
 - Groen karakter
 - Beken, essen, kampen en moderne ontginningen
9. Graafschap
 - Kleinschaligheid
 - Groen karakter, buitenplaatsen
 - Waterhuishouding
10. Winterswijk
 - Kleinschalige openheid
 - Groene karakter
 - Microreliëf
11. Gelderse Poort
 - Kleinschalige openheid
 - Groen karakter
 - Oeverwallen en dijken
12. Veluwe
 - Schaalcontrast open - besloten
 - Actieve stuifzanden
 - Groot, aaneengesloten bos
13. Rivierengebied
 - Schaalcontrast open - besloten
 - Rivier - uiterwaard - oeverwal - kom
 - Overgang stuwwal - rivier
14. Laag Holland
 - Openheid
 - Geometrisch patroon
 - droogmakerijen
 - Strokenverkaveling
15. Zuidwest Friesland
 - Schaalcontrast open - besloten
 - Middeleeuwse verkaveling, waterlopen en meren
 - Stuwwallen en terpen
16. Het Groene Woud
 - Groen karakter
 - Kleinschalige openheid
 - Beken, essen, kampen, bossen en heides
17. Zuid Limburg
 - Schaalcontrast open - besloten
 - Groen karakter
 - Reliëf en ondergrond
 - Cultuurhistorisch erfgoed
18. Arkemheen-Eemland
 - Openheid
 - Slagenverkaveling
 - Veenweidekarakter
19. Nieuwe Hollandse Waterlinie
 - Forten, dijken, kanalen en inundatiekommen
 - Groen karakter
 - Openheid
20. Stelling van Amsterdam
 - Forten, dijken, kanalen en inundatiekommen
 - Stille ring rond Amsterdam
 - Openheid

Kaart Wederopbouwgebieden



Naoorlogse woonwijken

9. Westelijke Tuinsteden, Amsterdam
10. Plan Kerschoten, Apeldoorn
11. Uitbreidingsplan Heuvel, Breda
12. 't Hool, Eindhoven
13. Emmermeer, Angelslo, Emmerhout, Emmen
14. Mariahoeve 's, Gravenhage
15. De Wijert Noord, Groningen
16. Vrieheide, Heerlen
17. Klein Driene I en II, Hengelo
18. Plan Zuid, De Pettelaar 's, Hertogenbosch
19. De Heuvel en Prinsenhof, Leidschendam - Voorburg
20. Pottenberg, Maastricht
21. Nagele, Noordoostpolder
22. Ommoord, Rotterdam
23. De Halve Maan, Utrecht

Wederopgebouwde kernen

24. Rhenen, Rhenen
25. Oostelijke binnenstad, Rotterdam
26. Strook Atlantikwall, 's Gravenhage
27. Strook Atlantikwall, Katwijk
28. Binnenstad Hengelo
29. Binnenstad Nijmegen
30. Oostburg, Sluis

Landelijk gebied

1. Beltrum, I/II Berkelland
2. De Scheeken, St. Oedenrode
3. Haskerveenpolder, Skasterlân
4. Maas en Waal - West, West Maas en Waal
5. Noordoostpolder, Noordoostpolder
6. De Groep e.o., Veenendaal
7. Vriezenveen, Twenterand
8. Walcheren div. gemeenten

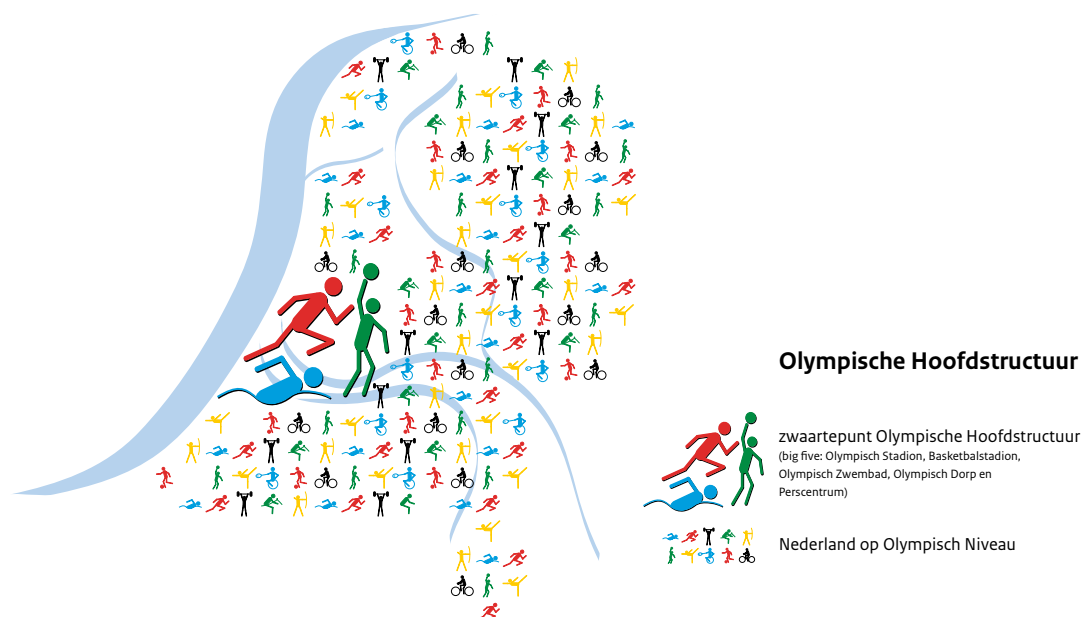
Bijlage 5

Naar een Olympische Hoofdstructuur

Het Rijk omarmt de ambities uit het Olympisch Plan 2028 en ondersteunt het streven om de Olympische en Paralympische Spelen naar Nederland te halen. In 2008 is uit de verkenning naar de haalbaarheid van het organiseren van de Olympische Spelen gebleken dat het mogelijk is de Spelen in Nederland te organiseren. De Spelen zijn echter te groot voor één stad. Tevens blijkt dat, gelet op de doorlooptijd van ruimtelijke investeringen, al op korte termijn keuzes gemaakt moeten worden. Hierbij zal niet alleen de overheid moeten investeren maar ook de private sector zal mee moeten willen doen.

Het Rijk wil de Olympische Spelen mogelijk te maken met een maximaal blijvend resultaat voor heel Nederland. Dit betekent dat investeringen ten behoeve van de Olympische Spelen zoveel mogelijk moeten bijdragen aan de concurrentiekracht van Nederland als geheel en dat investeringen voor de Olympische Spelen zoveel mogelijk 'no regret' zijn. Er wordt daarom zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande plannen, projecten en beleidsdoelen van het Rijk, andere overheden en het bedrijfsleven. Een besluit over het feitelijk organiseren van de Olympische Spelen is nu nog niet aan de orde. In 2016 wordt de balans opgemaakt en wordt besloten over de voorbereiding van een 'bid' voor de Olympische Spelen.

Aan de Spelen is altijd de naam van een stad verbonden. Het zwaartepunt van het programma (de zogenaamde 'big five': Olympisch stadion, basketbalstadion, Olympisch zwembad, Olympisch dorp en perscentrum) zal liggen in die stad/stedelijke regio. Amsterdam en Rotterdam hebben beiden aangegeven voor het organiseren van de Spelen in aanmerking te willen komen. De combinatie van de IOC-criteria, het benutten van de bestaande ontwikkelingen en het doel er zoveel mogelijk uit te halen (legacy) heeft vijf varianten opgeleverd voor dit zwaartepunt. Twee met de focus op Amsterdam, twee met de focus op Rotterdam en één variant waarbij het zwaartepunt van de Spelen wordt gespreid over de Randstad.



De resultaten van de studie naar de Olympische Hoofdstructuur en de Verkenning van de Maatschappelijke Kosten en Baten zijn in het kader van het Olympisch Plan en met het zicht op de besluitvorming in 2016 bepalend. Het Rijk wil voor 2015 helderheid creëren over een naamdragende stad voor een eventueel bid. Dit is wenselijk omdat voor een evenement als de Olympische Spelen tijdige voorbereiding nodig is. NOC*NSF zal een potentiële kandidaatstad uiteindelijk voordragen aan het IOC. De keuze van de stad is daarmee een gezamenlijke keuze van de sportsector, Rijk, lokale overheden en de sociale partners binnen de Alliantie Olympisch Vuur.

Waar nodig wordt aanvullend onderzoek verricht. Daarbij zal voornamelijk het terugdringen van de kosten voor de overheid nader worden gezien. Eerder is geconstateerd dat zonder inzet van private partijen de Spelen niet haalbaar zijn. Creatieve oplossingen, zoals een geheel of gedeeltelijk drijvend Olympisch Dorp, dat na de Spelen ter plaatse of elders een woonfunctie kan krijgen, zullen op hun haalbaarheid worden gezien. Het Rijk streeft naar een innovatieve aanpak, die aansluit bij de sterke kanten van de Nederlandse samenleving en het bedrijfsleven. Ook zullen de bij een keuze behorende afspraken worden voorbereid. Dit betreft zowel bestuurlijke afspraken als afspraken met private partners. In aanmerking komende afspraken zullen op termijn worden verwerkt in de MIRT gebiedsagenda's.

Bijlage 6

Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven

In deze bijlage staan de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit (NoMo), deel IV die (gewijzigd) van kracht blijven. Deze passages zijn waar nodig aangepast aan actuele ontwikkelingen.

Decentrale overheden geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de provinciale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's) en regionale verkeers- en vervoersplannen (RVVP's) evenals in het gemeentelijk beleid aan, welke bijdragen zij leveren aan de uitvoering van deze structuurvisie voor 2020/2028, conform de Planwet verkeer en vervoer. Tussen decentrale overheden vindt over en weer afstemming plaats bij het opstellen van respectievelijk de PVVP's en RVVP's, de Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's en de jaarlijkse bestedingsplannen voor de BDU verkeer en vervoer.

Bereikbaarheid over de weg

De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Openbaar vervoer

Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's evenals in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.

In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op tenminste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per openbaar vervoer redelijk is, waar het oplossend vermogen van het openbaar vervoer ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale openbaar vervoernetwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. De betrokken decentrale overheden⁶⁶ geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en decentrale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, evenals van het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer.

Binnenvaart

De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het Rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Daarmee worden onverwachte stremmingen zo veel mogelijk voorkomen en voldoen de vaarwegen aan de afgesproken afmetingen. Ook wordt de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

Het streefbeeld is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdverbindingssassen), tenminste geschikt zijn voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen tenminste voor klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen tenminste geschikt zijn voor klasse IV en drielaagscontainervaart. Op de hoofdvaarwegen wordt gestreefd naar een gemiddelde totale wachttijd bij sluizen van maximaal dertig minuten

⁶⁶ Het gaat hierbij vooralsnog om de provincies en WGR+-regio's.

in de maatgevende maand. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen – ook voor schepen met gevaarlijke stoffen – voldoende ligplaatsen zijn en de bediening van de kunstwerken moet zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en – waar van toepassing – op de netwerkanalyses.

Fiets

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

Marktomstandigheden verbeteren, randvoorwaarden stellen en handhaven

Het rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Daarbij komen drie hoofdlijnen naar voren: het verbeteren van de marktomstandigheden, het stellen van heldere randvoorwaarden en het tenminste in stand houden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en van fysieke ruimte voor economische activiteiten. Onderdeel van de afwegingskaders die aangeven wanneer door het rijk wordt geïnvesteerd, is dat bij een gelijke score in het afwegingskader, investeringen in de mainport Rotterdam vóór investeringen in zeehavens in andere economische kerngebieden gaan.

Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel⁶⁷ is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.
- De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

⁶⁷ De doelstelling voor verkeersdoden is in 2008 met instemming van de andere overheden bijgesteld van maximaal 580 tot 500 verkeersdoden in 2020; dit onder voorwaarde dat de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden uitgevoerd, dat de voertuigtechnologie de verwachtingen waarmaakt en Anders Betalen voor Mobiliteit wordt uitgevoerd. De indicator ziekenhuisgewonden is met instemming van andere overheden in 2010 aangepast in ernstig verkeersgewonden.

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Veiligheid in de binnenvaart

Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse binnenwateren is in 2020 door permanente verbetering verder verminderd tot onder de 115 per jaar⁶⁸. De Rijksoverheid bevordert het veiligheidsbewustzijn onder overheidsdiensten, bedrijven en burgers en stimuleert het gebruik van informatie- en communicatietechnologie. Het Rijk bevordert het gebruik van veilige vaartuigen en de overheden benutten de mogelijkheden van nautisch veilige infrastructuur (bijvoorbeeld in de Tweede Maasvlakte). De Rijksoverheid versterkt de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water. Het Rijk streeft naar zo veel mogelijk scheiding van beroepsvaart en recreatievaart.

De betrokken decentrale overheden:

- houden bij het opstellen van, provinciale verkeers- en vervoers en andere plannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg;
- faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;
- realiseren ‘river information services’ op vaarwegen vanaf klasse IV en aanliggende havens in decentraal beheer (conform de Europese RIS-richtlijn);
- zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

Sociale veiligheid

Het doel is de waardering van het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen. In de aan de beheerder van het spoorwegnet en de vervoerder over het hoofdrailnet te verlenen concessies neemt het Rijk een zorgplicht ten aanzien van de sociale veiligheid op.

Betrokken decentrale overheden hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsdoel van de reiziger in het voertuig bepaald. Op basis van een jaarlijkse actualisering van de meerjarenplannen van Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt het te bereiken effect opnieuw berekend. Betrokken decentrale overheden streven deze ambitie vooral na met de aanpak van probleemtrajecten of -gebieden (stations of haltes). Omdat de sociale onveiligheid zich niet alleen in het openbaar vervoer manifesteert, bedden de decentrale overheden de aanpak zo veel mogelijk in de integrale keten van opvang, toezicht, handhaving en vervolging in.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming⁶⁹.

Vervoerders, verladers en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Het Rijk heeft daarbij een stimulerende rol.

⁶⁸ Het aantal ongevallen met significante gevolgen is in de Rijksbegroting van 2011-2012 (artikel 33) gewijzigd van onder de 275 naar onder de 115 per jaar.

⁶⁹ Deze passage komt te vervallen op het moment dat de Wet basisnet in werking treedt.

Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Decentrale overheden wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

Security: bescherming van vitale infrastructuren

Het verkeers- en vervoerssysteem moet zo worden ingericht en ontworpen dat de kans op schade door moedwillige verstoring en misbruik van vitale infrastructuur en transportketens in alle modaliteiten beperkt is en de voorbereiding op resterende risico's voldoende is. Het Rijk toetst in dit kader de kwetsbaarheid van de belangrijkste knooppunten. Dit betreft in ieder geval de mainports Schiphol en Rotterdam en een aantal relevante objecten in verband met het keren en beheren van oppervlaktewater en de beschikbaarheid van het rijkswegennet.

Het Rijk en decentrale overheden hebben, naast de al bestaande zorg voor sociale veiligheid, oog voor moedwillige verstoring en bevorderen zo veel mogelijk dat beheerders van infrastructuur ten behoeve van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en waar relevant actie ondernemen. Gemeenten zien toe op het zo goed mogelijk beveiligen van zeehaventerreinen tegen terroristische of andere gewelddadige aanslagen conform daartoe opgestelde (ISPS-code en de EU-richtlijn ter zake) en nog op te stellen regelgeving (aankomende EU-richtlijnen), en informeren het Rijk over de getroffen maatregelen.

Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit

Het Rijk komt alle nationale en internationale verplichtingen na op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. Het Rijk zet in op ontkoppeling van economie en milieu door te stimuleren dat de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijven verminderen.

Klimaat

EU doelstellingen voor klimaat en energie zijn vastgelegd voor 2020 te weten 20% CO₂ reductie, 20% aandeel hernieuwbare energie en vanaf 2010 jaarlijks 2% energie efficiëntie verbetering. Het Kabinet Rutte heeft deze doelstellingen overgenomen. Tevens zijn er recent voor de langere termijn (2050) ook doelstellingen vanuit de Europese Commissie geformuleerd. Het Rijk maakt momenteel in een Routekaart 2050 inzichtelijk wat dat betekent voor de verschillende sectoren en betrokken partijen (zo ook voor de sector verkeer). Daarbij is de insteek dat het rijk inzet op het voldoen aan klimaat en energiedoelen middels scherp bronbeleid en innovatie⁷⁰.

Geluid

Het Rijk zet zich verder in Europees verband in om de EU-regelgeving op het gebied van bronbeleid ter vermindering van geluid aan te scherpen. Naast de reguliere uitvoering van de geluidwetgeving stelt het Rijk voor eind 2020 saneringsplannen op ten behoeve van het afronden van de huidige saneringsoperatie (adreslijst van woningen die in 1986/87 een te hoge geluidbelasting ondervonden (1) en het aanpakken van (spoor) wegvakken waar geluidbelasting van boven de 65 respectievelijk 70 dB (Lden) voor weg en spoor zijn ontstaan (2), door de verkeersgroei binnen de kaders van de Wet geluidhinder langs rijksinfrastructuur. Tevens wordt compensatie geboden voor de woningen die onder de Wet geluidhinder een groei van meer dan 5 dB hebben ondervonden (3). De saneringsmaatregelen worden grotendeels voor eind 2020 gerealiseerd. Vanaf 2006-2007 wordt op het hoofdwegennet in gebieden met woonbebouwing, indien kosten-effectief, stil wegdek (met de akoestische kwaliteit van tweelaags zoab) toegepast.

⁷⁰ Deze passage is volledig vernieuwd, i.v.m. de invoering van nieuw klimaatbeleid.

Afkortingenlijst

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur	ND-W	National Datawarehouses voor wegen
BDU	Brede Doeluitkering	NEC	National Emission Ceilings
BEVB	Besluit externe veiligheid buisleidingen	NMCA	Nationale Markt- en capaciteitsanalyse
BEVI	Besluit externe veiligheid inrichtingen	NOC*NSF	Nederlands Olympisch Comité*Nederlandse Sport Federatie
BO	Bestuurlijk overleg	NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
BPRW	Beheer- en ontwikkelplan Rijkswateren	NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
BRIIC	Brazilië, Rusland, India, Indonesië en China	NWP	Nationaal Waterplan
Bro	Besluit ruimtelijke ordening	OHS	Olympische Hoofdstructuur
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	OV	Openbaar vervoer
CEO	Chief executive officer	PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
CHW	Crisis- en Herstelwet	PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
CPB	Centraal Planbureau	PKB	Planologische kernbeslissing
CRA	College van Rijksadviseurs	PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
DBFM(O)	Design, Build, Finance and Maintain (Operate)	PPS	Publiek-private samenwerking
EEZ	Exclusieve Economische Zone	RC	Regional Communities (WLO-scenario)
EHS	Ecologische hoofdstructuur	RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
EU	Europese Unie	RDW	Rijksdienst voor Wegverkeer
GE	Global Economy (WLO-scenario)	RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
GLB	Gemeenschappelijk Landbouwbeleid	RRAAM	Rijks-Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer
GSB	Grotestedenbeleid	RWS	Rijkswaterstaat
HSL	Hogesnelheidslijn	SDE+	Subsidieregeling duurzame energieproductie
HST-connect	High Speed Trains connect	SEV III	Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening
HTSM	High Tech Systemen en Materialen	SfA	Stimuleringsfonds voor Architectuur
IABR	International Architecture Biënnale Rotterdam	SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
ICT	Informatie- en Communicatie Technologie	SMT-2	Tweede Structuurschema Militaire Terreinen
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied	SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
IOC	Internationaal Olympisch Comité	SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
IPO	Inter provinciaal overleg	TEN	Trans-Europees Netwerk
ISPS	International Ship and Port facility Security	TEN-T	Trans-Europees Netwerk Transport
ITS	Intelligent Transport Systems	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
KE	Kosteneenheden	VerDUS	Verbinden van duurzame steden
KICH	Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie	VHR	Vogel- en Habitatrichtlijn
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid	VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	WDR	World Development Report
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	WLO	Welvaart en Leefomgeving
kV	kiloVolt	Wro	Wet ruimtelijke ordening
LIB	Luchthavenindelingbesluit		
MER	Milieueffectrapportage		
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport		
MIRT-VAR	MIRT-verkenning Antwerpen Rotterdam		
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering		
MKBA	Maatschappelijke Kosten-batenanalyse		
MW	megawatt		
NAi	Nederlands Architectuurinstituut		
NCP	Nederlands Continentaal Plat		
ND-OV	National Datawarehouses voor openbaar vervoer		

Begrippenlijst

In deze structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hanteert het Rijk de volgende definities voor onderstaande begrippen. Deze definities kunnen afwijken van de tot op heden gebruikelijke definities. De hier opgenomen definities zijn echter leidend voor de interpretatie van de structuurvisie.

Achterlandverbinding

De transportverbinding tussen mainports en stedelijke regio's waar topsectoren zich (geografisch) concentreren met andere economische gebieden in Nederland en het buitenland.

Afwenteling

Situatie waarbij problemen en kosten van een ingreep bij anderen terecht komen dan bij de veroorzakers.

Agglomeratievoordelen

Voordelen van grote stedelijke gebieden die ontstaan door hun omvang, vooral door de goede infrastructuur, grote en gevarieerde arbeidsmarkt, draagvlak voor (bijvoorbeeld culturele) voorzieningen en aanwezigheid van andere bedrijven.

Algemene maatregel van bestuur

Een besluit van de regering waarin wettelijke regels nader worden uitgewerkt.

Bereikbaarheid

De moeite (uitgedrukt in tijd en kosten) die het gebruikers van deur-tot-deur kost om hun bestemming te bereiken.

Besluit ruimtelijke ordening

Het besluit ruimtelijke ordening is een nadere uitwerking van de Wet ruimtelijke ordening en bevat onder meer bepalingen over structuurvisies, bestemmingsplannen, financiële bepalingen, andere planologische besluiten, planologische organen en buitenplanse ontheffingen.

(Olympisch) Bid

Het bod of voorstel dat een land doet om in aanmerking te komen voor het organiseren van de Olympische spelen.

Brainport

Regio waarvan de economische kracht berust op een combinatie van kennis en innovatie in high tech toepassingen.

Concurrentiekracht/ Concurrentiepositie

De mate waarin een gebied of land economisch beter weet te presteren dan een ander land of gebied.

Cradle 2 Cradle

Het principe dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, worden hergebruikt in een ander product.

Delta

Gebied waar land, mondingen van rivier(en) en de zee samenkomen.

Deltabeslissing

Structurende en (rand)voorwaardelijke beslissingen die politiek van aard zijn en richting geven aan de ontwikkelingen in meerdere deelprogramma's van het Delta-programma.

Deltaprogramma

Nationaal programma waarin Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen samen werken met maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en kennisinstituten aan de maatregelen die nodig zijn om Nederland in de toekomst veilig te houden tegen hoog water en de zoetwatervoorziening te waarborgen.

Digitalisering

Veranderingen die zich voltrekken in de samenleving ten gevolge van de invloed van informatie- en communicatietechnologie.

Duurzame mobiliteit

Mobiliteit met stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.

Energietransitie

De overstap naar niet-fossiele energiebronnen en efficiënter energiegebruik.

Estuarium

Een verbrede riviermonding, waar zoet rivierwater en zout zeewater vermengd worden en zodoende brak water ontstaat, en waar getijverschil waarneembaar is.

Exclusieve Economische Zone

Dat deel van de kustwateren, buiten de territoriale zone, waar een land rechten claimt, tot maximaal 200 zeemijlen uit de kust, gerekend vanaf de laagwaterlijn en met inachtneming van de beperkingen die het volkenrecht oplegt.

Externe veiligheid

De risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

EU 2020 strategie

Afspraak tussen de lidstaten van de Europese Unie om het economische herstel richting 2020 te bevorderen.

Forfaitaire bijdrage

Vast bedrag voor bepaalde kosten die niet gespecificeerd hoeven te worden.

MIRT-Gebiedsagenda

Gezamenlijke agenda van Rijk en regio, gekoppeld aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, waarin een gedeeld beeld van de samenhang tussen de verschillende opgaven in het betreffende ruimtelijk domein wordt geschetst. Zo kunnen ruimtelijke investeringen van Rijk en regio goed op elkaar worden afgestemd en geoptimaliseerd.

Globalisering

Een voortdurend proces van wereldwijde economische, politieke en culturele integratie, met als centraal kenmerk een wereldwijde arbeidsdeling, waarbij productielijnen over de wereld worden gespreid die gedreven worden door de informatie- en communicatietechnologie en door internationale handel.

Greenport

Groot tuinbouwcluster, waarin planten, bomen, bollen, bloemen en groenten worden geproduceerd en verhandeld. Het betreft zowel productie onder glas (de glastuinbouw) als ook in de open lucht (vooral de bollenteelt en boomsier-teelt). Behalve productie en handel is er sprake van een hele keten van activiteiten met onder andere kassenbouw, techniek, transport, onderwijs en onderzoek en veredeling.

Herbestemming

Het geven van een nieuwe functie aan een bestaand gebouw of gebied.

Herstructurering

Het vernieuwen van verouderde en verloederde gebieden zodanig dat zij voldoen aan huidige eisen op het gebied van wonen, werken, recreëren en mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door sloop, renovatie en/of herbestemming.

Hoofdverbindingen

De hoofdinfrastructuur tussen de grootste stedelijke regio's in Nederland, inclusief de achterlandverbindingen.

Hoofdwatersysteem

Het samenhangend geheel van oppervlaktewater en grondwater van nationale betekenis, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende infrastructuur.

Individualisering

Ontwikkeling in de samenleving waarbij het individu en zijn behoeften meer centraal komen te staan. Hierdoor wordt het steeds moeilijker om leefstijlen, woonvoorkeuren en mobiliteitspatronen te voorspellen.

Infrastructuurfonds

Fonds waaruit de kosten van aanleg, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur, (welke door het Rijk wordt of zal worden beheerd) worden betaald, evenals de uitgaven ten behoeve van daarmee samenhangende basisinformatie.

Intelligent Transport Systems (ITS)

Systemen voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in transport infrastructuur en voertuigen om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken.

Internet-exchange

Verdeelcentrum of knooppunt in het netwerk van internetverbindingen.

Ketenmobiliteit

Mobiliteit waarbij verschillende vervoersmodaliteiten gecombineerd worden en waarbij tijdens de verplaatsing kan worden overgestapt van de ene naar de andere modaliteit.

Klimaatbestendigheid

Het vermogen om goed te blijven functioneren als het klimaat verandert.

Klimaatverandering

De verandering van het gemiddelde weertype of klimaat over een bepaalde periode. De verandering manifesteert zich het duidelijkst in een stijging of daling van de gemiddelde temperatuur en van de gemiddelde hoeveelheid neerslag op aarde.

Knooppunt

Kruispunt waar verschillende vervoersstromen samenkomen, vaak in combinatie met stedelijke ontwikkeling.

Kostenverhaal

Het in rekening brengen van de kosten van voorzieningen van openbaar nut (zoals straten, groen, parkeergelegenheid, waterpartijen met een openbare functie) binnen een bepaald ruimtelijk plan.

Krimp(regio)

Een afnemend aantal inwoners al dan niet gecombineerd met een daling van het aantal huishoudens (in een bepaald gebied).

Kustfundament

Het kustgebied dat van belang is voor de bescherming van het laaggelegen deel van Nederland tegen overstroming vanuit zee. Het kustfundament wordt zeewaarts begrensd door de doorlopende NAP -20 N.A.P m. dieptelijn. Landwaarts omvat het kustfundament alle duingebieden en alle harde zeeweringen inclusief de gereserveerde ruimte voor 200 jaar zeespiegelstijging.

Logistieke Delta

Concept voor de ontwikkeling van een gezamenlijk netwerk van havens, logistieke knopen (terminals) en hoogwaardige verbindingen in combinatie met het stimuleren van de ontwikkeling van industriële activiteiten in het netwerk.

Mainport

Centrale (lucht-) haven waarop de belangrijkste intercontinentale vervoerstromen zijn gericht en die fungeert als belangrijke toegangspoort van waaruit verdere distributie over het desbetreffende werelddeel plaatsvindt.

Mantelwoning

Een woonvorm waarbij mensen die zorg in de breedste zin behoeven, met behoud van hun zelfstandigheid, deel kunnen uitmaken van het huishouden van een mantelzorger.

Meegroeiwoning

Een aanpasbare, flexibele woning, die eenvoudig is aan te passen op veranderende behoeften en daarmee levensloopbestendig is.

Meergeneratiewoning

Een woonvorm waarbij meerdere generaties bij elkaar kunnen wonen met een zekere mate van onderlinge zelfstandigheid.

Metropool(regio)

Een gebied bestaande uit een stedelijke kern met een hoge bevolkingsdichtheid en hoge mate van werkgelegenheid, met een daaromheen liggend terrein dat sociaaleconomisch verbonden is met de stedelijke kern. Een metropoolregio bestaat vaak uit een gebied groter dan een metropool omdat ook meerdere kleine plaatsen die niet direct aansluiten op het stedelijk gebied er deel van uit kunnen maken.

Milieukwaliteit

Milieukwaliteit is een aanduiding voor de toestand van het milieu. Die toestand wordt onder meer beïnvloed door emissies van stoffen naar bodem, water en lucht (milieudruk), door onttrekking van (grond)water en benutting van andere voorraden en door de plaats en omvang van risicovolle activiteiten. Veranderingen in de milieukwaliteit kunnen leiden tot aantasting van natuur en de gezondheid van mensen (effecten)⁷¹.

Mobiliteit

Verzamelbegrip voor vervoersbewegingen.

Multimodaal

Het samenkomen en de integratie van verschillende vervoerswijzen, bijvoorbeeld (vracht)auto, trein, schip, vliegtuig, tram, metro, bus, fiets, lopen).

Nationaal belang

Van nationaal belang zijn onderwerpen waar het Rijk verantwoordelijkheid voor neemt. Dit kan aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Natuurwaarden

Waardevolle aspecten van een bepaald gebied, zoals natuur, schoon water, het aanwezig zijn van bepaalde plant- of diersoorten, (weide)vogels, ganzen, dassen), agrarische gebieden met waardevolle biologische aspecten, gebieden van aardwetenschappelijk belang, en het afwezig zijn van lawaai.

Ontgroening

Afname van het aandeel jongeren in de bevolking als gevolg van een afname van het geboortecijfer.

Ontvlechting

Het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer.

Raamwet omgevingsrecht

Wet die algemene richtlijnen voor het omgevingsrecht geeft, die nader uitgewerkt moeten worden.

⁷¹ RIVM/Milieucompodium.

Randstad

Economisch belangrijk gebied in Nederland, waarbinnen de vier grootste steden van Nederland en hun ommeland liggen.

Regionaal openbaar vervoer

Stads- en streekvervoer onder verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

Rijksvastgoedstrategie

Een beschrijving van de wijze waarop het Rijk het eigen vastgoed (gebouwen & terreinen) inzet bij de realisatie van zijn beleidsdoelen.

Robuust mobiliteitssysteem

Een mobiliteitssysteem dat adequaat blijft functioneren in gevallen van versturende omstandigheden als ongevallen, weersomstandigheden of andere storingen.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van nationaal belang zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

De mate waarin een plek voorziet in de behoefte van mensen: gebruikswaarde + belevingswaarde + toekomstwaarde.

Stedelijke regio

Gebied van meerdere steden en omliggende landelijk gebied waartussen een bepaalde functionele relatie bestaat.

Topsectoren⁷²

Unieke (internationaal onderscheidende) sterke economische sectoren in Nederland.

Topsector Agro(logistiek) en food

De topsector Agro(logistiek) en food omvat de voedsel- en genotsmiddelenindustrie (verwerkende industrie) en de voedselgerelateerde onderdelen van de landbouw en vollegrondstuinbouw. Het geheel wordt wel aangeduid als het agrofoodcomplex en beslaat uiteenlopende typen bedrijvigheid en een veelheid aan producten, variërend van traditionele voedselproducten tot sterk innovatieve novel en functional foods.

Topsector Chemie

De topsector Chemie omvat de vervaardiging van chemische, kunststof en rubberproducten. Binnen de chemie wordt onderscheid gemaakt naar petrochemie, basis- en

fijnchemie en farmachemie. Olie, gas en energie zijn traditioneel belangrijke inputs voor de chemie.

Topsector Creatieve Industrie

De creatieve industrie is een verzameling van culturele en economische sectoren waarin creativiteit centraal staat. Het CBS onderscheidt binnen de creatieve industrie drie deelsectoren: Kunsten en cultureel erfgoed, Media en entertainment en Creatieve zakelijke dienstverlening.

Topsector Energie

De topsector energie omvat alle onderdelen van de Nederlandse energiehuishouding: de winning en omzetting, het transport en de opslag evenals het gebruik van energie. Het gaat daarbij om alle vloeibare en gasvormige energiedragers, evenals elektriciteit en warmte.

Topsector High Tech systemen en materialen

De topsector High Tech of High Tech systemen en materialen (HTSM) omvat een aantal nauw met elkaar verweven maakindustrieën: de machine- en systeemindustrie, de transportmiddelenindustrie en de opto-elektronische industrie. Het gaat om het ontwerpen, ontwikkelen en produceren van geavanceerde, precieze en intelligente high tech producten voor een groot aantal verschillende markten.

Topsector Life Sciences

Life Sciences, veelal ook aangeduid als biotechnologie, is een zeer breed gebied waarin het gaat over de toepassing van technologie op weefsel, cel en moleculair niveau in een aantal sectoren: landbouw, voedingsmiddelen, de medische sector en de industrie.

Topsector Logistiek

De topsector logistiek bevat alle activiteiten die nodig zijn om de fysieke goederenstroom effectief en efficiënt te laten verlopen. Naast transport en opslag van goederen, betreft het ook noodzakelijke bewerkingsslagen in logistieke ketens (zoals order picking, verpakken, assemblage en afhandeling van retourstromen) en de regievoering over deze ketens.

Topsector Tuinbouw

De tuinbouw omvat zowel de glastuinbouw als de vollegrondstuinbouw. De verschillen tussen beide zijn aanzienlijk, vooral waar het de wijze van teelt/productie betreft. De glastuinbouw kenmerkt zich door de productie onder zeer gecontroleerde omstandigheden (voeding, klimaatbeheersing, etc.), heeft daarmee industriële karakteristieken en vormt een zeer dynamische en innovatieve bedrijfstak. Toeleveranciers in en om de kas (kasbouw, energieinstallatiebouw en ICT) zijn van vitaal belang voor de glastuinbouwketen. Ook de logistiek, finance, retail en het kenniscomplex spelen een belangrijke rol.

⁷² Beschrijving topsectoren op basis van het rapport: *The Hague center for strategic studies (HCSS) en TNO, Nederlands concurrentievermogen en mondiale krachten – een eerste verkenning van topsectoren*, Den Haag 2011.

Topsector Water

De topsector Water omvat grosso modo drie onderdelen: Het maritieme cluster (bedrijven die op of aan het water werken, zoals offshore, havens, baggers); het watertechnologiecluster (waterbereiding en – behandeling en dergelijke) en het deltatechnologiecluster (waterbeheer en waterbouw).

Tracébesluit

In de Nederlandse wetgeving is via de Tracéwet vastgelegd wat er allemaal moet gebeuren voordat er een weg wordt aangelegd of verbreed. Hierbij worden verschillende stappen doorlopen. Na inspraak en advies, het maken van een trajectnota en een milieueffectrapportage en een ontwerp-tracébesluit bepaalt de minister het definitieve tracé van de weg.

Trans-Europese Netwerken

Trans-Europese Netwerken (vaak TEN's genoemd) zijn netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur die de hele Europese Unie beslaan, en waarvoor de EU subsidie kan geven.

Transformatie

Verandering van de functie of bebouwing van het stedelijk gebied

Urbanisatie

De geleidelijke uitbreiding van intensief bewoonde gebieden, als gevolg van bevolkingsgroei en veranderingen in het levenspatroon van de bevolking.

Vergrijzing

Stijging van het aandeel ouderen in de bevolking.

Verstedelijking

De toename van ruimtegebruik voor functies als wonen, werken, infrastructuur en andere gebouwde voorzieningen.

Verstedelijkingsafspraken

Afspraken tussen Rijk en stedelijke regio's over de in die regio's te bouwen aantallen woningen in een bepaalde periode.

Vestigingsklimaat

Omstandigheden die de vestiging van burgers of bedrijven in een bepaald land, regio of stad beïnvloeden. Dit kunnen zowel fysieke als niet-fysieke omstandigheden zijn, zoals bereikbaarheid en woningaanbod, maar ook opleidingsniveau en werkgelegenheid.

Waterveiligheid

Bescherming tegen overstromingen en gevolgen van overstromingen.

Wet ruimtelijke ordening

Nederlandse wet die regelt hoe ruimtelijke plannen in Nederland tot stand komen en gewijzigd worden.

Zorgvuldig ruimtegebruik

Optimaal gebruik van de beschikbare ruimte door waar mogelijk functies te stapelen en onnodige verstedelijking van onbebouwd gebied te voorkomen.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juli 2011