

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om over de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) enkele vragen en opmerkingen voor te leggen.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de SVIR. De ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid wordt door de leden gedeeld. De leden van de VVD-fractie zijn voorts verheugd te zien dat in deze visie de algehele lijn voor ruimtelijke ordening er één is van meer decentralisatie. Het is volgens de leden goed om de verantwoordelijkheden daar te leggen waar de vraagstukken op het gebied van de ruimtelijke ordening spelen. De leden van de VVD-fractie hebben hierover en over enkele andere punten echter nog wel enkele vragen. Deze worden hieronder gesteld.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zijn woonvisie (Kamerstuk 32 847, nr. 1) heeft gepresenteerd en dat deze woonvisie raakvlakken heeft met de SVIR, bijvoorbeeld waar het gaat om de aanpak van krimp. Welke relatie bestaat er tussen beide visiedocumenten?

In de SVIR wordt voorzien in een decentralisatie van bevoegdheden naar gemeenten en provincies. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna VNG) maakt zich zorgen over de middelen (zowel capaciteiten als geld), die de gemeenten tot hun beschikking hebben om van deze bevoegdheden in te vullen en vraagt dan ook om ondersteuning. De VNG stelt bijvoorbeeld voor om het Rijk gevraagd advies te laten geven aan gemeenten in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure en om gemeenten te ondersteunen bij het gebruik van de ladder voor duurzame verstedelijking. Is de minister bereid om deze ondersteuning te bieden? Zo ja, hoe ziet die ondersteuning er uit?

Daarnaast geeft de VNG ook aan dat de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening in het geding is. Zij geven aan te verwachten dat de voortgaande ontwikkeling van de kosten en baten van de ruimtelijke ordening zal leiden tot een situatie waarin de gemeente niet meer kan sturen op maatschappelijke ontwikkelingen. Deelt de minister deze zorg? Hoe gaat de minister er voor zorg dragen dat de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening niet in het geding komt?

De Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen (NEPROM) wijst bij de decentralisatie op het risico dat provincies en gemeenten een kop zetten op regels die het Rijk juist schrapt. Is de minister voornemens om de kans dat dit risico zich voordoet te verkleinen? Zo ja, welke instrumenten wil de minister daarvoor inzetten?

De leden van de VVD-fractie zetten in op het realiseren van flexibele bestemmingen. Hiermee worden ontwikkelingen die in eerste instantie niet aan een bestemmingsplan voldoen, maar goed in het gebied passen, sneller mogelijk gemaakt. Dit voorkomt lange proceduretijden en onbegrip bij de initiatiefnemer. Deze leden vinden dan ook dat de Rijksoverheid lokale overheden moet stimuleren om flexibele bestemmingsplannen op te stellen, met minder detaillering en bestemmingscategorieën. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister de mening deelt dat voorkomen dient te worden dat gemeenten gedetailleerde bestemmingsplannen opstellen. Welk sturingsinstrument gaat de minister hiervoor inzetten?

Veel gemeenten zijn actief in de grondexploitatie als grondbezitter. Dit kan nadelige effecten hebben, aangezien gemeenten hun financiële belangen voorrang kunnen geven boven optimale ruimtelijke ontwikkelingen. De

leden van de VVD-fractie vinden dit ongewenst en vinden dat gemeenten als marktmeester op moeten treden. Welke visie heeft de minister hierop?

De leden van de VVD-fractie constateren dat Schiphol als nationaal belang is benoemd in de SVIR. De besluitvorming over het bestemmingsplan vindt echter in de gemeente Haarlemmermeer plaats. De leden van de VVD-fractie vragen of dergelijke beslissingen op dit niveau thuishoren. Elke burger van Nederland heeft hier immers belang bij. Deze leden vragen of de minister deze gedachtegang deelt. Zo ja, hoe zou het besluitvormingsproces rondom ruimtelijke vraagstukken er volgens de minister uit moeten zien?

In hoeverre wordt in de SVIR rekening gehouden met een meerlaagse benadering betreffende waterveiligheid, waarin een meer risicogestuurde benadering wordt gevolgd inzake overstromingskansen?

In het Deltaprogramma 2012 Werk aan de delta, dat op 22 september 2011 aan de Kamer is aangeboden, is door middel van de motie Lucas c.s. over het tweede Deltaprogramma (Kamerstuk 32500-A, nr. 45) een onderscheid gemaakt tussen opgaven en ambities. In hoeverre is dit onderscheid met betrekking tot waterveiligheid meegewogen in de SVIR, teneinde een consistent beleid neer te zetten?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling en met zorg kennisgenomen van de SVIR en de doorvertaling daarvan naar andere overheden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Kamerstuk 31 500, nrs. 25 en 26) (hierna Barro). Gezien de inhoudelijke samenhang tussen de SVIR en het Barro kiezen deze leden ervoor beide onderdelen in één inbreng te behandelen, waarbij uit de insteek op beleidsniveau de zaken die op besluitniveau geregeld zouden moeten worden logisch volgen.

Wat opvalt aan het beleid van dit nieuwe kabinet is het gebrek aan ambities op gebied van ruimtelijke ordening. De nadruk wordt gelegd op de last die men heeft van regels, niet op de effecten van die regels. Zo zijn dankzij het beleid van Rijksbufferzones gebieden tussen steden open gebleven, die anders ongetwijfeld zouden zijn volgebouwd. Deze leden zijn daar blij mee.

Het is in de ogen van deze leden de verantwoordelijkheid van de overheid om gemeenschappelijke zachte waarden in bescherming te nemen en de *tragedy of the commons* te voorkomen. Als er geen beperkingen worden opgelegd aan ons allen, zullen enkelen daar gebruik van maken, ten koste van alle anderen. Zo zijn er belangrijke waarden op gebied van natuur, landschap, openheid en stilte en de keuzes voor waar wel te bouwen is in ons aller belang. Door te kiezen voor verstedelijking maakt een overheid ook een keuze voor een efficiënt en goedkoop vervoerssysteem. Doet zij dit niet, dan zal overal woon- en bedrijfsbebouwing plaatsvinden met als gevolg een diffuse vraag naar méér infrastructuur en gebrek aan draagvlak voor openbaar vervoerdiensten, die immers pas bij hoge dichtheden renderen. Deze leden zijn daarom wel zeer tevreden met het samenvoegen van de ruimtelijke ambities en de infrastructuurambities. Deze moeten immers in samenhang gezien worden. Zo zou bij het besluit om de Tweede Maasvlakte aan te leggen het vraagstuk van de bereikbaarheid al op tafel zijn gekomen. Idealiter zouden alle ruimtelijke investeringen ook worden opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT), dus ook die voor

natuur, water, cultuurhistorie, et cetera. Door al deze belangen in samenhang te bezien, ontstaan meer mogelijkheden om werk met werk te maken.

Deze leden betreuren het dat veel van de ambities van de vorige regeringen verlaten zijn: Nationale Landschappen zijn verdwenen, de robuuste verbindingzones, de beschermde natuurmonumenten, de verstedelijkingsopgave et cetera. Graag zouden de leden van de PvdA-fractie ook nieuwe ambities opnemen, bijvoorbeeld ten aanzien van het geven van ruimte aan duurzame energievoorziening en gezondheid, bijvoorbeeld als het gaat om de ruimtelijke inpassing van megastallen. Deze leden vrezen dat, door deze verantwoordelijkheden naar de provincies te verschuiven, een vorm van afschuiving gaat ontstaan: «doe het maar in de volgende provincie».

Deze leden zouden graag vasthouden aan de verstedelijkings- en verdichtingsambities van voorgaande kabinetten. Alleen met verdichting is het mogelijk het open land open te houden en de steden stedelijk, zodat het mogelijk en betaalbaar blijft hier een goed openbaar vervoer aan te bieden. Verstedelijking zorgt ook voor specialisatie en economische groei en innovatie. De leden van de PvdA-fractie missen de aandacht voor steden in de SVIR. Het spreiden van bebouwing zal leiden tot méér autokilometers, meer CO₂-uitstoot, méér NO_x-uitstoot, meer fijnstof, meer geluidsoverlast en meer noodzakelijke investeringen in infrastructuur. Deze leden zouden graag zien dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd op deze keuze van het kabinet.

Het is de leden van de PvdA-fractie onduidelijk of nu alle eerdere ruimtelijke beslissingen uit eerdere planologische kernbeslissingen zijn opgenomen in de SVIR en het Barro. Zo niet, welke planologische kernbeslissingen zijn precies verlaten? Hoe zit dit met de eerdere structuurvisies, zoals Randstad 2040 (Kamerstuk 31 089, nr. 21)? In de ogen van deze leden is ruimtelijk beleid niet statisch. Deze leden vragen of het in deze moderne tijd niet mogelijk is het ruimtelijk beleid voor burgers tastbaar te maken door op een digitaal kaartbeeld inzichtelijk aan te geven, net als bij de wettenbank, wat het actuele ruimtelijke beleid is en dit op een voor de burger hanteerbare wijze te presenteren. Dus niet enkel aangeven dat een gebied een «nationaal landschap» betreft, maar daarbij ook de consequenties die dit heeft voor bijvoorbeeld bouwinitiatieven benoemend. Deze leden zien hiervan eens te meer de noodzaak, nu in het voorgenomen beleid een groot deel van de doelstellingen wordt gedecentraliseerd, waardoor burgers behalve met nationaal en gemeentelijk beleid ook in toenemende mate met provinciaal beleid (dat ook nog eens per provincie zal verschillen) te maken zal krijgen en door de bomen straks het bos niet meer zien. Deze leden vrezen dat met het saneren van zesentwintig Rijksgebiedscategorieën er twaalf maal vijftientig provinciale categorieën voor terug zullen komen. Met een «levend» systeem zal het ook voor de burger eerder inzichtelijk zijn wat allerlei sectorale beslissingen de komende jaren, bijvoorbeeld rond het Deltaprogramma of regionale beslissingen in het kader van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (hierna: SMASH), voor gevolgen hebben voor zijn directe leefomgeving.

De leden van de PvdA-fractie missen elke ambitie als het gaat om behoud en bescherming van drinkwaterwinning. Waarom is hiervoor geen ambitie opgenomen?

Deze leden missen ook een visie op gezondheid in relatie tot ruimtelijke ordening. Herhaaldelijk is er door de Kamer op aangedrongen geen scholen pal naast snelwegen te bouwen en nieuwe opgaven vragen ook om een visie. Zo vragen de effecten van zoönosen uit de intensieve

veehouderij om een visie op de afstand die megastallen zouden moeten hebben tot kwetsbare bestemmingen als scholen, verzorgingstehuizen en woningen. De leden van de PvdA-fractie vragen op dit punt om een toelichting van de minister.

Deze leden vragen ook aandacht voor de opgaven op het gebied van herstructurering van kantoren en woningen, die op de verkeerde plek staan. Deze leden zien hierin nog steeds een verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid, al was het om te voorkomen dat, zoals nu vaak gebeurt, er concurrentie optreedt tussen gemeenten die elk hun eigen bedrijventerrein willen. Ook is aan herstructurering een grote financiële opgave verbonden en kan fiscaal beleid (per definitie des Rijks) een bijdrage leveren. Welke verbinding is er met het beleid, zoals vastgelegd in de woonvisie van het kabinet?

De leden van de PvdA-fractie kunnen de afweging voor Rijksverantwoordelijkheid, zoals die op pagina 13 van de SVIR is omschreven met nationale baten/lasten en doorzettingsmacht provincie of gemeente overstijgend; internationale verplichtingen waaronder biodiversiteit, duurzame energie en werelderfgoed; provincie of landsgrensoverstijgend en/of met hoog afwentelingsrisico; geheel onderschrijven. Deze leden komen op basis van die criteria echter tot geheel andere prioriteiten dan het kabinet. Zo vraagt de internationale biodiversiteitstrategie om méér dan alleen een netto Ecologische Hoofdstructuur, maar juist om verbindingen. En, zo is er juist behoefte om zachte waarden als cultuurhistorie te beschermen, bijvoorbeeld middels Nationale Landschappen. Ook een strategie voor duurzame energie heeft zo verankering nodig in nationaal beleid om te voorkomen dat afwenteling plaatsvindt naar andere provincies en gemeenten.

Het is de leden van de PvdA-fractie niet helemaal duidelijk waarom bepaalde gebieden nu juist weer wel als nationale doelstelling worden aangemerkt, terwijl zij niet eens gemeentegrens-, laat staan provinciegrensoverschrijdend zijn, zoals Schiphol en Rotterdam-Zuid. Waarom valt dat niet onder «decentraal wat kan»?

Voor wat betreft het vestigingsklimaat valt op dat naast de topregio's, genoemd in het beleid van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Randstad en Eindhoven) in de SVIR wel andere regio's zijn opgenomen, zoals Twente. Hoe verhouden deze zich tot elkaar? Wat betekent de keuze voor bereikbaarheid van topregio's voor eerder voorgenomen investeringen in het kader van het MIRT? Welke investeringen vinden geen doorgang?

Met betrekking tot de energievoorziening kunnen de leden van de PvdA-fractie de ambitie onderschrijven om alle doelen uit het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (Kamerstuk 31 410, nr. 16) op te nemen. Daar hoort wel een doelstelling bij, namelijk het bieden van voldoende ruimte voor duurzame energie. Met name windmolenprojecten blijken erg gevoelig voor afschuiving. Een aparte structuurvisie voor windenergie is aangekondigd. Waarom wordt hiervoor niet, net als voor elektriciteitscentrales, nu al een ruimtelijke reservering gemaakt? Wanneer zal deze structuurvisie windenergie er zijn? Het is deze leden onduidelijk waarom er voor gekozen is het Barro niet van toepassing te verklaren op de Noordzee. Kan de minister deze keuze toelichten?

Er worden in het Barro reserveringen getroffen voor grootschalige elektriciteitsopwekking (meer dan vijfhonderd Megawatt), niet alleen op bestaande locaties maar ook in grote havengebieden, zoals Moerdijk, het Westland (waar?), de tweede Maasvlakte en het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Binnen die gebieden worden geen concrete locaties aangewezen. Dat stuit volgens deze leden op twee bezwaren. Ten eerste

moet de gemeente kennelijk bepalen wat een geschikte locatie is, hoe groot die moet zijn (er moet een kolencentrale met toebehoren kunnen staan, maar maten worden niet gegeven) en dit vastleggen in het bestemmingsplan, zonder dat dit met zoveel woorden wordt gezegd. Ten tweede betreft dit gebieden die al bouwrijp zijn gemaakt en waarvoor de gemeenten dus kosten hebben gemaakt. Op welke wijze worden de betreffende gemeenten gecompenseerd voor de inbreng van gronden? Welke overheid is verantwoordelijk voor eventuele planschade? Wanneer is er meer duidelijkheid over de precieze locaties die voor energievoorziening worden aangewezen?

Ten aanzien van de waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving is Nederland middels Europees beleid gebonden aan normen ter verbetering van de luchtkwaliteit, nitraatdepositie, waterkwaliteit, et cetera. De maatregelen die hiervoor bedacht zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de Programmatische Aanpak Stikstof hebben hun ruimtelijke consequenties. Waarom zijn deze niet opgenomen in de SVIR en het Barro?

Voor wat betreft waterveiligheid en de zoetwatervoorziening zorgt artikel 2.11.3 van de ontwerpwijziging Barro er voor dat een wijziging van het bestemmingsplan vooraf wordt beoordeeld door de beheerder van de kering, via de watertoets. Er staat in de toelichting echter uitdrukkelijk bij dat bij realisering van deze wijziging ook nog een vergunning nodig is van de beheerder van de kering. Dat is conform de Waterwet. Maar het roept wel de vraag op of de beheerder zich dan niet moet beperken tot die aspecten die zien op beheer en onderhoud van de kering. Als hij heeft ingestemd met de wijziging van het bestemmingsplan, heeft immers al een beoordeling plaatsgevonden van mogelijke belemmeringen voor toekomstige versterking. Bouwen in stedelijk gebied nabij primaire keringen komt steeds meer voor. Een bestemmingsplan hoort duidelijkheid te geven aan de burger.

Met betrekking tot de nationale vervoersnetwerken bespeuren de leden van de PvdA-fractie een enorme nadruk in de SVIR op automobieliteit. Ambities tot *modal shift* lijken haast verloren gegaan. Ook missen deze leden ambities ten aanzien van multimodaliteit: het overstappen van auto op trein bijvoorbeeld, waarbij transferia als nationale opgave zouden horen.

De leden van de PvdA-fractie missen een visie op grote infrastructurele vragen op spoorgebied, zoals de Hogesnelheidslijn-Oost en de verbinding Utrecht-Breda. Zelfs het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer krijgt minimale aandacht, waarbij oplossingen voor de goederenvervoersknooppunten niet genoemd worden.

In de ontwerpwijziging Barro (Artikel 2.7.4, lid 2) wordt een reservering getroffen voor toekomstige infrastructuurontwikkeling, waarmee voorkomen wordt dat er ontwikkelingen plaatsvinden die later voor veel geld ongedaan gemaakt moeten worden. De leden van de PvdA-fractie zouden dit artikel ook graag van toepassing verklaren op de bruto Ecologische Hoofdstructuur, die nu nog niet gerealiseerd kan worden bij gebrek aan middelen. Dit om ongewenste ontwikkelingen in de tussentijd te voorkomen.

Het is echter niet erg duidelijk voor deze leden wanneer sprake is van grootschalige permanente bebouwing of wat een aanmerkelijke verandering op maaiveldniveau is. De toelichting maakt het niet duidelijker. In de ogen van deze leden zou tijdelijk gebruik, bijvoorbeeld agrarisch gebruik of het plaatsen van windmolens, wel tot de mogelijkheden moeten kunnen behoren. Is het niet helderder de onteigeningskosten als uitgangspunt te nemen?

Ten aanzien van het cultuurlandschap zijn de leden van de PvdA-fractie blij dat de UNESCO-werelderfgoedgebieden en de Rijksmonumenten blijven bestaan, maar spreken zij wel hun zorg uit voor het vervallen van de Nationale Landschappen, die immers indertijd zijn aangewezen omdat ze van nationaal/bovenregionaal belang zijn. Gebieden als Waterland, het Groene Hart, de Hollandse Waterlinie en Midden-Delfland zijn in de ogen van deze leden wel degelijk van nationaal belang. Wat betekent de inperking van de Rijksverantwoordelijkheid voor het archeologisch erfgoed?

Deze leden vragen expliciet aandacht voor de molenbiotoop van historische molens. In de ogen van deze leden zou hiervoor een landelijke richtlijn moeten gelden.

De leden van de PvdA-fractie missen een samenhangende visie op natuur en landschap. Waar deze wel gegeven wordt ten aanzien van economie, is er geen samenhangende ambitie als het gaat om waar welke natuurkwaliteiten worden nagestreefd en welke keuzes er gemaakt worden om toch de laatste kostbare resten te beschermen. In plaats daarvan wordt dit beleid, met een korting van 75 procent op de middelen, doorgeschoven naar de provincies. Wat gebeurt er als die bij gebrek aan middelen allemaal kiezen voor toepassing van de goedkoopste vormen van beheer?

De leden van de PvdA-fractie achten het van groot belang dat de Ecologische Hoofdstructuur adequaat planologisch beschermd wordt. Zij vragen of het niet eenduidiger zou zijn alle beschermingsregimes voor natuur onder te brengen in één natuurwet. Waarom is gekozen voor bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur middels het Barro en Natura-2000 via de Natuurbeschermingswet?

In het afwegingsregime wordt nu gesproken van «per saldo geen significante achteruitgang». Deze leden zijn bevreesd dat dit «per saldo» een niet te hanteren begrip zal blijken. Door het vervallen van de vergunningplicht voor veehouderijen is er immers geen zicht meer op de cumulatieve effecten van de verschillende activiteiten in een gebied. Ook wordt gerefereerd aan de kwantiteit, de oppervlakte, van een gebied dat gecompenseerd zou moeten worden, waarbij geen enkele garantie wordt gevraagd ten aanzien van het faciliteren van dezelfde soorten en of kwaliteiten. Ook missen deze leden de eis dat de compensatie vooraf moet zijn gerealiseerd, opdat de bedreigde soorten de tijd hebben zich nieuw te vestigen. In de vorige versie waren duidelijke eisen gesteld aan de saldobenadering (art 3.13 2e lid). Waarom zijn deze verlaten?

In het afwegingskader wordt aangegeven dat alternatieven moeten worden onderzocht. Welke garantie is er dat dit ook gebeurt? Waarom is er niet voor gekozen deze expliciet te moeten benoemen in het bestemmingsplan?

In de eerdere versie was sprake van een aantal verplichtende bepalingen in de provinciale verordeningen ten aanzien van behoud van natuur- en cultuurwaarden. Deze leden zouden er voorstander van zijn deze opnieuw op te nemen.

Waar groot maatschappelijk belang in de eerdere versie van het besluit beperkt was tot gaswinning, is daar nu oliewinning aan toegevoegd. Kan de minister toelichten waar het hier over gaat?

Deze leden hebben grote zorgen over het schrappen van grote delen van de Ecologische Hoofdstructuur, zoals dit kabinet dit nu voorstelt met haar «herijkingsoperatie». Uit de ex-ante evaluatie SVIR van het Planbureau voor de Leefomgeving, dat op 12 september 2011 onder meer aan de Kamer is aangeboden, blijkt dat met het schrappen van de robuuste verbindingzones internationale verplichtingen ten aanzien van biodiversiteit al niet meer gehaald kunnen worden.

Ten aanzien van de omvang van de Ecologische Hoofdstructuur begrijpen deze leden dat het in deze tijd niet mogelijk is de gehele Ecologische

Hoofdstructuur te realiseren. Deze leden willen echter expliciet wel vasthouden aan de ambitie om het netwerk als geheel alsnog te realiseren, al is het enkele jaren later (2018 zal al niet meer gehaald worden). Dit betekent dat de bruto Ecologische Hoofdstructuur, zoals die eerder op de kaart is gezet in de Nota Ruimte, wel een vorm van ruimtelijke reservering nodig heeft om te voorkomen dat deze wordt volgebouwd en realisatie van de natuur op termijn onbetaalbaar wordt. Deze leden vragen om een vorm van *no regret* beleid voor die delen van de Ecologische Hoofdstructuur die niet op korte termijn zullen worden gerealiseerd, inclusief de robuuste verbindingzones. De ketting is immers zo sterk als de zwakste schakel: de eerdere investeringen in de Ecologische Hoofdstructuur worden waardeloos als de natuur niet aaneengeschakeld wordt. Het is deze leden niet duidelijk of de Ecologische Hoofdstructuur nu al dan niet verplichtend wordt opgenomen in de bestemmingsplannen. Dit zou wel leiden tot duidelijkheid voor burgers.

Tot nu toe is bij de Ecologische Hoofdstructuurbescherming gebruikgemaakt van de spelregels Ecologische Hoofdstructuur. Dit was eenduidig. Het is de leden van de PvdA-fractie nu niet duidelijk of elke provincie straks eigen spelregels mag/moet gaan opstellen of dat een eenduidig regime gaat gelden. Dat laatste heeft de voorkeur van deze leden.

Ten aanzien van onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen was altijd één ding wel duidelijk: niet in de Ecologische Hoofdstructuur. Nu wordt dit principe losgelaten. Deze leden achten dit onwenselijk, omdat daarmee opnieuw veel onduidelijkheid wordt geschapen voor burgers en de natuurkwaliteit onder druk kan komen te staan.

De provincies gaan ambitiekaarten vaststellen voor te bereiken natuurdoelen. Met de enorme bezuinigingen op het natuurbudget bestaat het gevaar dat provincies er toe gedwongen worden dure natuurtypes te schrappen, er op vertrouwend dat andere provincies deze dan wel in stand zullen houden. Het gevaar is dat deze overal zullen verdwijnen, waarmee kwetsbare en bijzondere soorten uit Nederland dreigen te verdwijnen. Op welke wijze gaat de minister voorkomen dat overal de minst ambitieuze keuzes gemaakt gaan worden en de minimale behoudoelstelling nog wel gehaald gaat worden? Deze leden achten het wenselijk dat provincies verplicht worden de wezenlijke waarden, waaronder ook potentiële waarden, van natuurgebieden vast te leggen.

Deze leden begrijpen de noodzaak van het aanwijzen van militaire terreinen uit nationaal belang. Waarom zijn de militaire terreinen, die tevens een natuurfunctie hebben, echter ineens uit de Ecologische Hoofdstructuur geschrapt?

De leden van de PvdA-fractie zijn blij dat de SER-ladder, al is het onder een andere naam, terugkomt in de SVIR. Deze leden maken zich echter zorgen over de vrijblijvendheid ervan. Wat als een provincie of gemeente de ladder niet of onvolledig toepast? Welke sancties staan daar op? Op welke wijze kunnen burgers of de Rijksoverheid een gedegen gebruik van de ladder afdwingen?

Deze leden vragen op deze plaats ook aandacht voor een andere ladder, bedoeld voor afwegingen rond infrastructuurinvesteringen: de ladder van Verdaas. Graag zouden zij zien dat deze ladder wordt toegepast bij alle infrastructurele besluiten. In deze ladder is ook expliciet aandacht voor het instrument beprijzen. Meerdere regio's en zelfs het Havenbedrijf Rotterdam geven aan hiermee te willen experimenteren. Deze leden zouden graag deze opening willen bieden.

In het Barro staat: «Leidend bij het bepalen van de behoefte aan woningen zijn de woonwensen van burgers». De zin kan al snel worden opgevat als

een vrijbrief om vooral te bouwen in mooie open gebieden en natuur. Dit geldt kennelijk niet voor bedrijven en kantoren. Waarom dan wel expliciet vermeld voor woningen?

Nu wordt de ladder – enigszins vrijblijvend – opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Waarom is daar voor gekozen en niet om het onderdeel te laten vormen van de nieuwe omgevingswet?

Voor wat betreft de Noordzee missen deze leden aandacht voor de Natura 2000-gebieden op de Noordzee en de noodzakelijke beperkingen voor visserij, scheepvaart, et cetera, die daarbij horen. Waar worden deze anders geregeld? Zou het niet inzichtelijker zijn deze in één document bijeen te brengen?

Het kabinet spreekt zijn vertrouwen uit in andere overheden als het gaat om de doorwerking van Rijksbeleid. Deze leden waarderen dit vertrouwen, maar vragen wat er gebeurt als het onverhoopt een keer misgaat. Dit kan zijn uit onwetendheid of vergeetachtigheid, maar ook het gevolg zijn van direct conflicterende belangen. Denk aan de discussie over AWACS-vliegtuigen in Zuid-Limburg. Op welke wijze kunnen burgers er van op aan dat het nu vastgestelde Rijksbeleid wordt doorgevoerd in lokaal beleid? Wat als (achteraf) wordt vastgesteld dat een bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met een nationaal belang? Hoe te voorkomen dat we, zoals in België wel eens schijnt te gebeuren, slechts achteraf constateren dat gebouwen niet gebouwd hadden mogen worden en tegen hoge kosten weer moeten worden afgebroken? Is er nog capaciteit bij de Rijksoverheid om zicht te houden op de niet-sectorale Rijksbelangen zoals natuurwaarden? Welke rol speelt de vroegere VROM-inspectie (nog)?

Tot slot hebben de leden van de PvdA-fractie enkele vragen over het Rijk-regioprogramma AmsterdamAlmereMarkermeer (RRAAM). Wat is het nationale belang dat beschermd wordt door landaanwinning in principe niet toe te staan? Op welke grond wordt daar van afgeweken? Is hierbij rekening gehouden met de voornemens van Almere om vooraf te investeren in de natuurkwaliteit van het IJsselmeer, waardoor géén significante effecten plaats zullen vinden bij landaanwinning?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR. Deze leden vinden het goed dat de decentralisatie van de ruimtelijke ordening verder wordt doorgezet. De leden van de PVV-fractie zetten wel vraagtekens bij de aanwezige planologische kennis van sommige gemeenten. De eventuele negatieve gevolgen voor deze gemeenten zullen dan ook nauwlettend in de gaten moeten worden gehouden. Desalniettemin zijn de leden van de PVV-fractie van mening dat met de SVIR de goede weg is ingeslagen waar het gaat om de ruimtelijke ordening van Nederland.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR en zijn in beginsel positief over de insteek van de SVIR, maar hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van het vergroten van de verantwoordelijkheid en de mogelijkheden van provincies en gemeenten, en juichen het selectiever, beperkter en anders worden van de taken van het Rijk op het gebied van ruimtelijke ordening toe. Een duidelijke taakverdeling tussen het Rijk, provincies en lokale overheden moet de

bemoeienis van verschillende overheden terugdringen, evenals de kosten. Daarnaast is de keuze om meer beleid decentraal tot ontwikkeling te laten komen gepast, gezien de naderende periode van stabilisatie van de bevolkingsomvang. Bovendien, en dat is voor de leden van de CDA-fractie belangrijk, is op deze manier voor de burger duidelijker wie wat doet en waar dit besluitvormingsproces te beïnvloeden is. Onderschrijft de minister dat de taken van het bestuur zo dicht mogelijk bij de burger moeten liggen en op welke manier komen deze beginselen terug in de SVIR?

De leden van de CDA-fractie willen waken voor een duidelijke afbakening van de taken (en de houding) van de Rijksoverheid op het gebied van de nationale ruimtelijke ordening. De leden van de CDA-fractie willen ruimte geven aan lokale overheden, bedrijven en burgers, maar die ruimte moet juist ten behoeve van deze partijen goed worden vastgelegd. Concreet roept dit de vraag op of voor het afwegen en beschouwen van alle belangen en aspecten op gemeentelijk niveau altijd evenveel expertise aanwezig is. De leden van de CDA-fractie achten de gemeenten in staat om constructief en succesvol samen te werken, en inmenging in beslissingen door de burger zelf is voor de leden van de CDA-fractie minstens zo belangrijk als effectiviteit. Deze leden vragen de minister of zij onderzoek heeft gedaan en beschikt over concrete voorbeelden van de effectiviteit en de samenwerking tussen gemeenten met betrekking tot deze problematiek.

In het regeerakkoord staat: «Per terrein zijn ten hoogste twee bestuurslagen betrokken bij hetzelfde onderwerp.» Zou de minister kunnen aangeven op welke wijze dit binnen de SVIR gevolg krijgt?

Kansen voor Nederland liggen welbeschouwd op de vlakken hightech, logistiek, energie, chemie, landbouw en tuinbouw en water. Deze topsectoren concentreren zich in en rondom de stedelijke regio's. Deze gebieden verdienen daarom op basis van vraag en ontwikkelingsmogelijkheden een solide en betrouwbare infrastructuur. De leden van de CDA-fractie zijn dan ook blij dat de SVIR haar aandacht op de topsectoren en de stedelijke gebieden richt. Desalniettemin zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat het landelijk gebied enigszins onderbelicht is in de huidige versie van de SVIR. Met name de economische ontwikkelingsruimte voor de agrarische sector in het landelijk gebied is iets dat naar de mening van de leden van de CDA-fractie meer aandacht verdient. Zij willen de minister vragen of zij niet eveneens van mening is dat de agrarische sector eigenlijk een betere plek in de SVIR zou moeten krijgen. Daarbij denken de leden van de CDA-fractie bijvoorbeeld aan het benoemen van productiegebieden voor land- en tuinbouw in de SVIR, waarbij het bieden van ruimte aan vernieuwing en verduurzaming van agrarische bedrijven eveneens opgenomen zou moeten worden, ook al omdat een eenduidige keuze voor de topsectoren Agro&Food en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen juist aandacht voor het landelijk gebied vergt.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat regio's, waar bevolkingskrimp wordt verwacht, misschien meer aandacht binnen de SVIR vergen. De aandacht die het Rijk aan de grootstedelijke gebieden schenkt kan een negatieve wisselwerking hebben met betrekking tot meer regionale gebieden, alleen al omdat een verschil in investeringen een verschil in aantrekkingskracht zal hebben. Tegelijkertijd bestaat de kans op een positieve wederzijdse stimulering. Daarnaast bestaat er een wisselwerking tussen sectoren en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Het feit dat landelijke gebieden geen prioriteit hebben, scheidt het gevaar dat groei niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief tot stilstand zal komen en

(bevolkings)krimp een versnelling mee zal maken. Uit het feit dat bijvoorbeeld op dit moment en in de nabije toekomst sprake is van congestie in de grootstedelijke gebieden wil niet per se zeggen dat dit ook in de verdere toekomst zo zal zijn. De vraag is immers voor burgers en bedrijven ook, zowel voor wat betreft economische factoren als voor wat betreft leefbaarheidcriteria, waar nog ontwikkelings- en ontplooiingsruimte is. Daarbij moet opgemerkt worden dat in ruimtelijke verkenningen in feite grote onzekerheid bestaat over wat er op ons af zou kunnen komen in de toekomst. Zeker met betrekking tot grote (infra)projecten die strekken tot na 2020 is het doen van voorspellingen over groei en doelmatigheid moeilijk. De leden van de CDA-fractie zouden graag willen voorkomen dat grote (infra)projecten worden gerealiseerd zonder daadwerkelijke vraag óf behoefte. We moeten tevens constateren dat Nederland in veel opzichten een voorsprong heeft op andere landen, maar op dit gebied – «het vergeten regionale niveau» – een achterstand heeft op veel concurrenten. De leden van de CDA-fractie begrijpen dat de minister de euro's graag uit wil geven waar dat het meest rendeert, maar denken dat het ook belangrijk is dat de burger zelf geld aan kwaliteit kan besteden. Deze leden willen graag van de minister weten hoe zij hier over denkt.

De in de SVIR genoemde economische ontwikkelingskansen ziet het Rijk in de 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). De leden van de CDA-fractie hebben geconstateerd dat Energy Valley in de SVIR echter een andere status krijgt dan de genoemde mainports, brainports en greenports. Graag krijgen de leden van de CDA-fractie daaromtrent een nadere toelichting van de minister, ook al omdat achterlandverbindingen misschien meer deel uit zouden moeten maken van de SVIR.

In de eerste plaats zal het Rijk zich richten op het belang van een sterk vestigingsklimaat in verhouding tot economische en culturele concurrenten. Daarbij behoort de verantwoordelijkheid voor het goed bereikbaar maken en houden van de stedelijke gebieden en het functioneren van de nationale mobiliteitsnetwerken. De leden van de CDA-fractie zijn blij met de ambitieuze doelen die de SVIR formuleert. Toch is het zaak enige kanttekeningen te plaatsen bij deze ambities. Het ontsluiten en bereikbaar houden van de grote steden en de grootstedelijke gebieden moet vanzelfsprekend een prioriteit van het Rijk zijn. De leden van de CDA-fractie juichen ook toe dat de verantwoordelijkheid voor veel andere zaken niet langer bij het Rijk komt te liggen. Maar de vraag is of deze prioriteitenstelling ook niet een ongepaste bevoordeling is van de grootstedelijke gebieden ten opzichte van de minder stedelijke regio's, mede omdat op de onderdelen die wél in de SVIR staan als nationale prioriteiten de rol van het Rijk de komende jaren juist sterker lijkt te worden. De minder stedelijke regio's vertegenwoordigen geen direct algemeen belang, in de zin dat de bestuurlijke beslissingen daar beter door gemeenten en provincies in samenwerking met burgers en bedrijven genomen kunnen worden. Maar de regio's vertegenwoordigen de facto wel nationaal belang; het mag niet zo zijn dat de culturele en maatschappelijke levensader financieel, cultureel en economisch al te veel onder-

sneeuwt dankzij het opstellen van landelijke prioriteiten rondom de grote steden. Lokale verantwoordelijkheid vergt in die zin nationale aandacht. De leden van de CDA-fractie willen geld spenderen waar dat economisch rendeert, maar willen tevens aandacht voor het scheppen van omstandigheden waarbinnen lokale bestuurders in de regio's hun verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk kunnen invullen. De leden van de CDA-fractie willen graag van de minister weten hoe zij over deze zaken denkt.

De leden van de CDA-fractie zien liever mooie, kleinschalige en bij de vraag aansluitende nieuwbouw die daadwerkelijk uit de samenleving voortkomt, dan megalomane nieuwbouwprojecten die geen enkele aansluiting vinden bij de gemeenschap, noch de economische omstandigheden. Daarom moeten er minder grote en ingewikkelde plannen van bovenaf opgelegd worden aan de lokale samenleving en heeft het de voorkeur van de leden van de CDA-fractie als ruimtelijke ontwikkeling stap voor stap op een bijna organische manier tot stand zal komen. Dergelijk beleid sluit beter aan bij de bestaande gemeenschap, de vraag van bewoners en bedrijven, en het heeft daardoor vanzelfsprekend duurzame voordelen.

Tegelijkertijd is het zo dat daardoor veel afhankelijk is van lokaal initiatief. Burgers, bedrijven en bestuurders dienen zelf verantwoordelijkheid te nemen en voorop te lopen. Het risico daarvan is dat bestuurders en grote projectontwikkelaars en bedrijven alsnog van grote hoogte niet passende nieuwe projecten over de gemeenschap uitrollen, terwijl gepaste kleine projecten uit winstbejag of bestuurlijke voorkeur niet worden ingevuld en bestaande huizen, winkels en kantoorpanden verloederen en leegstaan.

Met het oog op deze problematiek wordt in de SVIR de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De gedachte achter deze ladder omvat dat eerst gekeken wordt of bestaande gebieden of bebouwing volstaat, kan worden gerenoveerd of op een bepaalde manier hergebruikt kan worden. Indien dit echt niet mogelijk is en er een daadwerkelijke vraag is naar nieuwe ontwikkelingen, dan pas kan gekeken worden naar nieuwbouw. De leden van de CDA-fractie willen graag benadrukken dat het de bedoeling is dat deze nieuwbouw dan weer aansluit bij het bestaande, nooit groter dan gepast met het oog op de in redelijkheid aan te nemen vraag en dat aansluiting bij en samenhang met het bredere kader van bereikbaarheid (en daarmee samenwerking met andere gemeenten) een *must* is. De leden van de CDA-fractie moeten daarbij constateren dat de ladder in dit opzicht betrekkelijk vrijblijvend en weinig dwingend is. Bepaalde elementen in de ladder zijn betrekkelijk vaag te noemen en bij de afdwingbaarheid van de ladder zijn grote vraagtekens te plaatsen. Er is eigenlijk geen sprake van een krachtige borging van het gebruik van de ladder. Daarmee is de ladder in zekere zin te omzeilen en de vraag is of de ladder daarom in het afwegingsproces iets wezenlijks toevoegt. De leden van de CDA-fractie zijn blij met het leggen van verantwoordelijkheid op lokaal niveau, maar zien deze verantwoordelijkheid wel graag op een gepaste manier afgebakend. Deze leden willen daarom graag van de minister weten hoe zij over deze thematiek denkt.

De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van een mooi en duurzaam landschap, dat in eerste instantie door bewoners zelf wordt gecreëerd en onderhouden. Daarbij hoort een goed gebruik van ruimte, waarin bedrijvigheid, wonen, recreatie en de natuur elkaar aanvullen zoals ze dat al eeuwen doen. De leden van de CDA-fractie zijn daarom voorstander van meer multifunctioneel ruimtegebruik; in een goede samenleving gaan de belangen op het gebied van natuur, landbouw, toerisme, wonen, werken, energie en water. De leden van de CDA-fractie kiezen voor natuurlijke groei van gemeenten, waarbij verschillende functies met elkaar worden

vermengd, wat de vitaliteit ten goede komt. Dit vraagt om een integrale aanpak van de ruimte, maar dan wel zo dicht mogelijk bij de burger en zo weinig mogelijk van bovenaf. Gelukkig sluit de SVIR aan bij deze ambitie. Hoewel de SVIR een sterke poging is om prioriteiten helder te onderscheiden, ontstaat daarmee wel het risico dat er veel op een bewuste sector gefocust wordt met als gevolg dat een wederzijdse invloed tussen sectoren en gebieden uit het oog verloren kan worden. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de minister hoe zij over wederzijdse beïnvloeding tussen sectoren denkt.

De leden van de CDA-fractie ondersteunen, zoals gezegd, de prioriteiten die het Rijk in de SVIR legt, maar willen nog een enkele kanttekening maken. Dat het Rijk de mobiliteitsproblemen omtrent en de ontsluiting van de grootstedelijke gebieden aan zal pakken is uiteraard een goede zaak. De leden van de CDA-fractie willen de minister echter vragen of zij de mogelijkheid ziet om het bedrijfsleven in het kader van innovatie en efficiëntie meer bij deze invulling te betrekken. Tevens vragen zij de minister of zij meer inzicht kan bieden in de financiële effecten op lange termijn van de SVIR.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de SVIR, maar hebben ter verduidelijking van het voorliggende voorstel vragen en opmerkingen. Daarnaast zouden de leden graag de inbreng ten behoeve van het schriftelijk overleg over het Barro hierbij betrokken zien. Daarom verwijzen zij kortheidshalve ook naar deze inbreng. Dit zorgt voor samenhang en voorkomt het indienen van eerder gemaakte opmerkingen. Is de minister met de leden van de SP-fractie van mening dat de Barro gezien zou moeten worden als een doorvertaling of vertaalslag van de SVIR?

De zogenaamde «beslissingen van wezenlijk belang» in planologische kernbeslissingen (hierna: Pkb's), veelal door middel van een ander lettertype of gele arcering aangeduid, waren onder de oude Wet Ruimtelijke Ordening juridisch gezien voor andere overheden gelijk aan de gewone zwarte tekst: zij zijn voor hen ook indicatief van karakter. Er gold als algemene regel dat het in een Pkb geformuleerde Rijksbeleid indicatief van karakter was, waarbij andere overheden werd gevraagd dit beleid verder te concretiseren in hun ruimtelijke plannen. Tenzij sprake was van concrete beleidbeslissingen, die in juridische zin, gericht waren op rechtsgevolg, en andere overheden direct bonden, bond een Pkb andere overheden niet. De rechter heeft hierover uitspraken gedaan. Provincies en gemeenten konden onderbouwd van een Pkb afwijken. Deze zwakke juridische status heeft ook een structuurvisie onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. In de voorgaande nota stonden geel gemarkeerd teksten, die uitspraken bevatten die voor het Rijk een grote mate van zelfbinding inhielden. Uit artikel 3, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening 1985, volgde dat van een beslissing van wezenlijk belang niet door een minister kon worden afgeweken, anders dan met artikel 2b van de oude Wet Ruimtelijke Ordening. Dat wil zeggen niet dan nadat de beslissing was herzien of ingetrokken. Dat betekende volgens de oude Wet Ruimtelijke Ordening dat de beide Kamers der Staten-Generaal eerst over dit voornemen zou worden geïnformeerd en dat het voorstel tot herziening of intrekking aan de instemming van deze beide Kamers onderworpen was. Structuurvisies bevatten het beleid dat de vaststellende overheid de komende jaren wil voeren en in die lijn is er na vaststelling sprake van een bestuurlijke zelfbinding. Tenzij in de structuurvisie zelf een bandbreedte voor het kabinet voor afwijking is geformuleerd, zal een minister die wens af te wijken van het in de structuurvisie

vastgestelde beleid, die dus een nieuw beleid wil voeren, genoodzaakt zijn aan beide Kamers een voorstel voor afwijking te doen en dan wel op een andere wijze te bewerkstelligen dat het parlement met die afwijking instemt. In die zin wijkt de nieuwe regeling niet af van de oude Wet Ruimtelijke Ordening. In het antwoord op de laatste deelvraag in de lijst van vragen en antwoorden over het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening («Amvb Ruimte») d.d. 22 september 2009 (Kamerstuk 31 500, nr. 16 pagina 21) wordt gesteld dat het ontwerpbesluit ertoe strekt «om de in de realisatieparagraaf aangeduide elementen van Rijksbeleid, zoals opgenomen in de geselecteerde Pkb's een bindend karakter te geven voor andere overheden».

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat door het «slechts» indienen van een nieuwe structuurvisie niet is voldaan aan een voorstel voor afwijking. Naar mening van de leden hoeft er niets mis te zijn met een nieuwe visie, mits helder en duidelijk wordt gecommuniceerd waaruit de afwijkingen en/of wijzingen bestaan. De leden van de SP-fractie missen de koppeling tussen Pkb's en de SVIR. Zij willen weten welke Pkb's van kracht blijven. De leden van de SP-fractie missen een dergelijk stuk. Hierdoor is volstrekt onduidelijk welke zaken vanuit de oude nota's, visies en wetgeving «stand hebben gehouden» of welke zaken gewijzigd zijn. De leden van de SP-fractie zien dan ook graag een verhelderende brief met een duidelijke omschrijving van de voorgenomen wijzingen, onderbouwd met duidelijke argumentatie. Het is gewenst de visie van de Raad van State hieromtrent te vragen. De leden beseffen dat de werkwijze wellicht ingegeven is door het feit dat dit Kabinet tijdswinst hoog in het vaandel heeft staan. Dit mag echter niet leiden tot onduidelijke regels. Immers provincies, gemeenten en derden krijgen te maken met de uitwerking van voorgenomen beleid. Is de minister met de leden van de SP-fractie van mening dat grootschalige wijzigingen op het gebied van ruimtelijke ordening niet op voorhand mogen leiden tot juridisering?

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd op welke wijze recht gedaan gaat worden aan de aanbevelingen, die het Planbureau voor de Leefomgeving in het kader van de ex-ante evaluatie SVIR heeft gedaan. Op welke wijze wordt bijvoorbeeld de aanbeveling overgenomen om internationale natuur- en waterverplichtingen in kaart te brengen en om aan te geven welke ontwikkelingen daar mogelijk zijn, ook als ze geen onderdeel vormen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur. Worden door het Rijk in het geheel geen beperkingen meer gesteld aan verstedelijking binnen de voormalige Nationale Landschappen en de voormalige rijksbufferzones? Onderschrijft de minister de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving dat juist in deze gebieden de kans op extra verstedelijking het grootst is? Zo nee, waarom niet?

De leden van de fractie van de SP-fractie horen graag de visie van de minister op de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatiebedrijven in de groene ruimte. Moet er door de provincie een relatie worden gelegd tussen de ecologische kwaliteit van een gebied en de ontwikkelruimte die recreatiebedrijven geboden wordt? Heeft de minister een mening over de tientallen campings die jaarlijks worden opgekocht door projectontwikkelaars om er chalet- of villaparken van te maken? Op welke wijze denkt de minister een halt toe te roepen aan deze wijze van illegale stadsuitbreiding?

De leden van de SP-fractie betreuren het dat het Rijk geen doelen meer stelt voor bundeling en verdichting van verstedelijking. Ook het feit dat het Rijk geen locatiebeleid meer voert voor bedrijven en voorzieningen, alsmede het feit dat de ingezette koers om herstructurering van leegstaande kantoorpanden los te laten, ervaren deze leden als meer dan een gemiste kans om verrommeling tegen te gaan.

Daarentegen is het breder toepassen van de SER-ladder winst. Al vragen de leden zich wel af wat er gebeurt indien burgers, Rijk en provincie de ladder niet volgen. Hierdoor zal dan zorgvuldig ruimtegebruik niet tot stand komen, laat staan dat andere relevante factoren als kwaliteitseisen zullen worden meegenomen. Welke sanctiemogelijkheden zijn er indien provincies of gemeenten zich niets gelegen laten liggen aan de «ladder voor duurzame verstedelijking»? Als er geen sanctiemogelijkheden zijn, onderschrijft de minister dan het standpunt dat de ladder een papieren tijger is?

De leden van de SP-fractie vernemen graag wat de Rijksoverheid zou doen bij ruimtelijke ontwikkelingen die aangrenzende provincies treffen (bijvoorbeeld bij grote nieuwe winkelcentra), indien de betreffende provincies hun beleid ter zake niet af willen stemmen. Wat is de visie van de minister op de ontwikkeling van het winkelaanbod in Nederland? Moet gestuurd worden op behoud van een fijnmazig decentraal aanbod dichtbij huis, op concentratie/schaalvergroting of kan de ontwikkeling aan de markt worden overgelaten? Moet nieuwbouw aan restricties gebonden worden in regio's met leegstand? Is er actief beleid nodig om de bestaande leegstand weg te werken en zo ja, is er ondersteuning nodig voor regio's waar sprake is van veel leegstand?

Deze minister zal achteraf nagaan of bestemmingsplannen door provincies en gemeenten voldoen aan nationale wet- en regelgeving. Naar de mening van de leden van de SP-fractie is er vooral bij kleine gemeenten onvoldoende prioriteit, capaciteit en/of kennis om het ruimtelijke relevante beleid te waarborgen. Ook cijfers van de Commissie Herziening Handhaving VROM-regels 2008 en van de VROM inspectie uit 2011 lijken dit nu al te bevestigen. Gemeenten blijken hun bestemmingsplannen niet tijdig te actualiseren en handhaven bestemmingsplannen onvoldoende. Slechts een derde van de gemeenten beschikt over een volledig actueel bestemmingsplannenbestand. Verder geldt dat slechts voor een derde van de gemeenten de toezichts- en handavingsinzet voldoende is en geldt voor één op de vijf gemeenten dat de inzet ronduit tekortschiet. De kans op niet handhaven van nationale ruimtelijke belangen door gemeenten is groter wanneer lokaal draagvlak van nationaal ruimtelijk belang ontbreekt. Dat kan volgens het Planbureau voor de Leefomgeving gevolgen hebben voor de doorwerking en naleving van nationaal ruimtelijke belangen. De VROM-inspectie heeft geconcludeerd dat het wenselijk is om aanvullende maatregelen te nemen. De leden van de SP-fractie zijn dan ook benieuwd waaruit deze aanvullende maatregelen zullen bestaan en vragen de minister dit nader toe te lichten.

Hoe moeten provincies en gemeenten de toegenomen taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting betalen, met name in gebieden waar er geen of weinig verdien capaciteit is uit rode ontwikkelingen, maar wel belangrijke opgaven liggen op het gebied van herstructurering, krimp, natuur, water en leefbaarheid? Het bestuursakkoord doet wel uitspraken over de gewenste verantwoordelijkheden, maar levert daar geen geld bij.

Ook de opmerkingen van het Planbureau voor de Leefomgeving over onderbelichte zaken binnen deze SVIR, vragen naar de mening van de SP-fractie om een antwoord. Op welke wijze gaan de woningmarkt, de waterveiligheid en de agrarische sector een plaats vinden binnen deze SVIR? Op welke wijze gaan woonvisie en SVIR meer met elkaar in verband gebracht worden? Is het feit dat pas in 2014 besluiten genomen zullen worden over het Deltaprogramma, en hierdoor niet doorwerken in het waterplan, reden tot te zijner tijd aanpassingen van de SVIR? Op welke wijze betreft u de Kamer(s) hierbij?

De belangen van een structuurvisie zijn enorm en divers. De leden van de SP-fractie hebben hierdoor een scala aan vragen op diverse terreinen, die hieronder thematisch volgen.

Op welke wijze gaat het Planbureau voor de Leefomgeving de feitelijke gevolgen van de decentralisatie van het ruimtelijk beleid inclusief het afschaffen van de Nationale landschappen en Rijksbufferzones monitoren? Welke indicatoren worden gemonitord? Welke instrumenten zijn er om eventuele ongewenste gevolgen van de decentralisatie bij te sturen?

De Raad voor het Openbaar bestuur geeft aan dat in veel gevallen bemoeienis van meerdere bestuurslagen bij één onderwerp nodig, onontkoombaar en zelfs gewenst is. Daarbij noemt de raad specifiek het beleidsveld ruimtelijke ordening, als beleidsterrein met goede voorbeelden die het nut van een meervoudige verantwoordelijkheid laten zien. Graag ontvangen de leden van de SP-fractie een reactie van de minister op dit standpunt van de Raad voor het Openbaar Bestuur. Zij verzoeken tevens om in dit kader ook de op dit gebied gemaakte opmerkingen van de deltacommissaris mee te nemen.

Met betrekking tot energie zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar de reactie van de minister op de stelling dat de richting van de SVIR ons nog afhankelijker maakt van fossiele brandstoffen. Er worden veel schaarse middelen geïnvesteerd in de meest CO₂-intensieve sectoren. Is de SVIR getoetst op klimaateffecten, zoals wordt voorgesteld in het Witboek Klimaatadaptatie van de Europese Unie? Kan worden aangegeven hoe klimaatadaptatie, beperking van de energiebehoefte en verduurzaming van de energievoorziening een rol gespeeld hebben bij het ontwikkelen van de SVIR? Als deze doelstellingen geen rol gespeeld hebben, onderkend de minister dan de mogelijkheden om door middel van ruimtelijk economisch beleid deze doelstellingen te bevorderen?

Ten aanzien van mobiliteit vragen de leden van de SP-fractie waarom het instrument van prijsbeleid niet is uitgewerkt in de SVIR, terwijl in het regeerakkoord de optie van het verhogen van de brandstofprijzen in combinatie met het verlagen van de vaste lasten als ambitie genoemd wordt. Wat hebben de contacten met onze buurlanden tot dusver aan resultaat opgeleverd?

Wordt er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de keuze om het autowegennet te verzwaren tot twee keer vier rijstroken in de Randstad en twee keer drie rijstroken elders? Zo nee, waarom niet? Is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor een alternatief scenario waarbij investeringen in het spoorwegnet (spoorverdubbeling, European Railway Traffic Management System, vervangen gelijkvloerse kruisingen) versneld worden? Zo nee, waarom niet? Welke verantwoordelijkheid ziet de minister als het gaat om het bevorderen van het aandeel van de fiets in het agglomeratievervoer? Welke voorgestelde maatregelen uit de door de Kamer omarmde initiatiefnota «Fietsen in Nederland...een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland» d.d. 2 december 2012 (Kamerstuk 31 796, nr. 2) van het toenmalige Kamerlid Atsma (CDA) worden in het kader van de SVIR uitgevoerd?

Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert in zijn ex-ante evaluatie van de SVIR dat de Randstad op het Europese schaalniveau zeer goed scoort qua bereikbaarheid, maar dat de bereikbaarheid op het lagere schaalniveau van de woonwerkrelaties problematisch is. Hoe valt deze analyse te rijmen met de zware inzet van het kabinet op vergroting van de capaciteit van de autowegen in combinatie met bezuinigingen op het

streekvervoer en het vrijwel ontbreken van Rijksbeleid voor het versterken van het marktaandeel van de fiets?

Voor wat betreft verstedelijking vragen deze leden welke instrumenten het Rijk gaat inzetten om ruimtelijk beleid in relatie tot openbaar vervoer-knooppunten te sturen. Als die instrumenten er niet zijn, worden er dan prestatieafspraken gemaakt met provincies om optimale benutting van (Rijks)investeringen in het openbaar vervoer te verzekeren?

Kan worden ingegaan op de kritiek van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het afschaffen van ruimtelijke restricties als Nationale Landschappen, Rijksbufferzones en groene recreatiegebieden rond de stad kan leiden tot meer versnipperde woningbouw, waardoor bijvoorbeeld Rijksinvesteringen in infrastructuur rond Almere minder zullen renderen? Ook zien de leden van de SP-fractie graag een reactie op de aanbeveling van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het Rijk in de SVIR duidelijk dient aan te geven hoe besluitvorming op korte termijn over verstedelijking door de andere overheden en de besluitvorming in 2014 over waterveiligheid door het Rijk zo goed mogelijk kan worden afgestemd. Te meer dit zal betekenen dat verstedelijking in delen van het riviereengebied wordt voorkomen.

Met betrekking tot het thema krimp ontvangen de leden van de SP-fractie graag een gemotiveerde reactie op de stelling dat het in de SVIR voorgenomen beleid de krimpproblematiek in de perifere gebieden buiten de Randstad zal versterken. Waarom is er geen flankerend beleid geformuleerd om de gevolgen van de problematiek die dit Randstadkabinet creëert te verzachten?

Ten aanzien van landbouw zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar welke consequenties de minister voor de SVIR verbindt aan de conclusies van de maatschappelijke dialoog over megastallen. Als die er niet zijn, waarom is die dialoog dan gehouden? Wat is de argumentatie om geen Rijksbeleid te formuleren voor het landelijk gebied?

Voor wat betreft water lezen de leden van de SP-fractie op pagina 46 van de SVIR dat provincies en gemeenten in samenwerking met de waterschappen afspraken maken over de ruimtelijke keuzes om het belang van de waterveiligheid te behartigen. Grijpt het Rijk in wanneer betreffende overheden er samen niet uit komen?

Tot slot hebben de leden van de SP-fractie enkele vragen over de militaire oefenterreinen. Deze leden zouden graag zien dat de herbestemming van militaire terreinen wordt opgenomen in de SVIR. Eerder is in de Nota Ruimte verwoord dat als de militaire functies voor (delen) van deze terreinen vervalt, het Rijksbeleid erop is gericht deze terreinen alsnog op te nemen in de Ecologische Hoofdstructuur. Deze leden hopen dan ook dat dit in het Barro stand heeft gehouden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met grote zorgen kennisgenomen van de SVIR. Voorgenoemde leden constateren dat het huidige kabinet kiest voor verregaande decentralisatie van ruimtelijk beleid en vrezen hierbij voor verrommeling en versnippering van het landschap, aantasting van waardevolle natuur en groene gebieden, wildgroei en verschraving van gebouwde voorzieningen als bedrijventerreinen en winkelcentra en verloedering door leegstand. De SVIR heeft een horizon tot 2040, maar zal ruimtelijke gevolgen hebben tot lang daarna. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals een bedrijventerrein in open landschap of woningbouw in natuurgebieden, zijn lastig terug te draaien. Daarom is het volgens de leden van de

D66-fractie noodzakelijk zorgvuldig met onze ruimte en zorgzaam met onze kwetsbare gebieden om te gaan. Deze leden laten Nederland graag mooi, groen, duurzaam en leefbaar achter voor de volgende generaties.

De leden van de D66-fractie vinden een decentralisatie van ruimtelijke taken naar provincies niet per se verkeerd. Daarbij willen zij echter wel twee zaken opmerken:

- Decentralisatie hoort samen te gaan met een versteviging van bestuurskracht, kennis en financiële middelen bij decentrale overheden. Kan de minister aangeven hoe zij waarborgt dat deze drie zaken bij de decentrale overheden voldoende aanwezig is?
- Decentralisatie moet geen blauwdruk op zich zijn. Voor elk ruimtelijk dossier zou moeten worden gekeken op welk schaalniveau dit het beste kan worden behandeld. Bij een aantal dossier die in de SVIR worden gedecentraliseerd, zoals natuur, krimp en leegstand, vinden de leden van de D66-fractie dit geen verstandige keuze. Bij natuur is het bijvoorbeeld van belang dat verschillende gebieden op elkaar aansluiten, terwijl deze nu versnipperd dreigen te worden. Voor natuur is het juist belangrijk om deze verbindingen te behouden.

Daarnaast wijzen de leden van de D66-fractie er op dat voor een goede uitvoering van deze ruimtelijke taken versterking van de bestuurskracht van provincies en gemeenten, door het opschalen van deze bestuurslagen, noodzakelijk is.

De leden van de D66-fractie voorspellen dat de ruimtelijke uitdagingen voor de komende decennia wellicht nog groter zijn dan de afgelopen decennia. Het zal niet alleen meer gaan om het faciliteren van groei, maar om het samenspel van groei én krimp: het faciliteren van groei in de stedelijke regio's en het tegelijkertijd leefbaar houden van krimpregio's. Deze leden constateren dat er vanuit het Rijk voor de stedelijke regio's, met name rond de main-, brain- en greenports, veel aandacht blijft bestaan, terwijl die aandacht er voor de krimpregio's en overloopgebieden nauwelijks is.

Overigens willen de leden van de D66-fractie de minister wel complimenteren met de voortvarendheid waarmee zij de SVIR heeft opgesteld en het feit dat zij deze al binnen een jaar na haar aantreden naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

De leden van de D66-fractie staan zeer positief tegenover de integratie van infrastructuur en ruimte in één structuurvisie. Zij constateren echter dat dit er helaas niet toe heeft geleid dat infrastructurale- en ruimtelijke ontwikkelingen echt in samenhang worden behandeld. Infrastructuur moet in de ogen van deze leden een onderdeel zijn van ruimtelijke ontwikkelingen en geen doel op zich. Door goed na te denken over de locatie van woningbouw en werkgelegenheid, kan men de toename van mobiliteit reduceren en daarmee files voorkomen. Kan de minister aangeven hoe zij hier tegenover staat?

Kan de minister ook aangeven hoe de SVIR samenhangt met beleids-terreinen die onder andere ministers vallen? Deze leden denken hierbij onder andere aan natuur, energie, landbouw (zoals mestbeleid), topsectorenbeleid en de woonvisie.

De woonvisie overlapt deels met de SVIR. Kan de minister ingaan op de synergie tussen beide visies? Deze leden zien dat in de woonvisie wordt ingegaan op grondbeleid van gemeenten, terwijl dat ook voor de SVIR relevant is. Kan de minister toelichten waarom dit wel is meegenomen in de woonvisie en niet in de SVIR?

Nederland is een waterland en waterveiligheid een «sine qua non». Hoewel primaire waterkeringen, kustbescherming en ruimte voor het riviersysteem Rijkstaken blijven, vragen deze leden of waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit bij decentralisering nog wel voldoende is geborgd. Kan de minister aangeven of er bij decentrale ruimtelijke ontwikkelingen nog wel op waterveiligheid en waterkwaliteit wordt getoetst? Op welke manier worden de kosten voor waterveiligheid, in het geval dat ruimtelijke beslissingen gevolgen hebben voor waterveiligheid, meegenomen in ruimtelijke afwegingen? Hoe worden de consequenties van verstedelijking voor de waterhuishouding gemonitord?

In de inleiding van de SVIR wordt geconstateerd dat Nederland knooppunten heeft in verschillende internationale netwerken en goede verbindingen naar gebieden verder in Europa en de wereld. De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre dit gevolgen heeft voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zij zien deze internationale component namelijk verder weinig terug in de SVIR. Deze leden zien naast internationale samenwerking in stedelijke regio's, ook volop kansen in grensoverschrijdende samenwerking, bijvoorbeeld in de aanpak van krimp. Kan de minister toelichten hoe zij denkt over internationale ruimtelijke samenwerking?

De ontwikkeling van nieuw ruimtelijk beleid heeft gevolgen voor milieu en klimaat. Graag zien de leden van de D66-fractie doorgerekend wat de maatregelen in deze SVIR betekenen voor het behalen van de Europese milieu- en klimaatdoelstellingen. Kan de minister dit toezeggen?

De leden van de D66-fractie staan over het algemeen positief tegenover de genoemde nationale belangen. Deze leden vinden echter de formulering van de nationale belangen te breed en de inhoudelijke invulling te mager. Deze leden zien niet wanneer deze nationale belangen volgens dit kabinet voldoende zijn gewaarborgd. Kan de minister per nationaal belang aangeven wanneer deze volgens haar voldoende is geborgd? Kan de minister tevens per nationaal belang aangeven wanneer volgens haar het belang zo geschaad is dat zij ingrijpt?

Ter illustratie van de zorgen van de leden van de D66-fractie op dit punt noemen deze leden nationaal belang 11, «Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten». De voorgenoemde leden vinden dit positief klinken, maar worden tegelijkertijd geconfronteerd met grote bezuinigingen op natuur, waardoor juist dit nationaal belang onder grote druk komt te staan. Kan de minister hierop ingaan?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de keuze om ruimtelijke-economische investeringen te concentreren op de topsectoren en de main-, brain-, en greenports. Graag hadden deze leden wel gezien dat meer was ingegaan op hoe de ruimtelijke structuur deze investeringen kan versterken. Dus niet alleen waar het Rijk geld in investeert, maar ook hoe de ruimte er slim kan worden ingedeeld, waardoor meerwaarde ontstaat.

Ook vragen deze leden welke scope deze stedelijke regio's en hun achterlandverbindingen hebben. Zij noemen als voorbeeld de Logistieke Delta Rotterdam-Antwerpen en de gevolgen voor West-Brabant. Kan de minister toelichten wie de (financiële) verantwoordelijkheid draagt voor de gevolgen van de toename van goederenvervoer in deze regio's, met name van het vervoer van gevaarlijke stoffen, door de main-, brain-, en greenports, voor de leefbaarheid in het achterland?

Kan de minister aangeven hoe ze gaat borgen dat andere belangen dan puur economische – met name ruimtelijk, esthetische belangen en

belangen op het gebied van leefbaarheid en natuur – worden meegenomen in de uitwerking van de plannen op het gebied van windenergie? Kan de minister aangeven op welke termijn ze doelt als ze het heeft over «op termijn 6000 Megawatt windenergie op zee»? Kan de minister toelichten hoe de afspraken uit de Green Deal zich verhouden tot de SVIR?

De leden van de D66-fractie constateren dat de drieslag Bouwen, Benutten en Beprijzen is ingeruild voor Investeren, Innoveren en Instandhouden. Deze leden vinden het erg spijtig dat beprijzen niet langer onderdeel uitmaakt van het beleid om Nederland bereikbaar te houden. Zeker omdat dit kabinet in het regeerakkoord nog aankondigde toe te willen naar een systeem waarin de gebruiker betaalt.

In dat licht wijzen de leden van de D66-fractie de minister er dan op dat zij de Organisation for Economic Co-operation and Development (hierna: OESO) op pagina 35 van de SVIR selectief citeert over het belang van investeringen in weginfrastructuur. De OESO heeft namelijk ook meermaals het belang van beprijzen aangegeven, onder andere in de Economic Survey uit 2010. Kan de minister toelichten waarom ze dit heeft weggelaten uit de SVIR?

Een groot deel van de fileproblematiek wordt veroorzaakt door piekbelastingen tijdens de spits. Wegcapaciteit wordt nu uitgebreid om die pieken op te vangen, maar een oplossing zou ook gevonden kunnen worden door het terugbrengen van de pieken door mensen te stimuleren buiten de spits te reizen. Kan de minister aangeven wat zij hier, naast de gebiedspakketten, op nationaal niveau aan gaat doen?

Goede inpassing van nieuwe infrastructuur is van groot belang voor ruimtelijke kwaliteit. De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de ambities van het kabinet op dit punt. Zij lezen in de SVIR dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden is om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing. Maar ook staat er dat «bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, het Rijk enkel die inpassingskosten betaalt die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen. Betekent dit dat goede inpassing voor het kabinet gelijk staat aan wettelijke inpassing? Kan minister toelichten wat zij verstaat onder goede inpassing?

Voorgenoemde leden hebben ook nog een tweetal vragen over hoe zij de ambities uit de SVIR moet rijmen met lopende ontwikkelingen en aangekondigd beleid. Allereerst vragen zij hoe het voorgenomen beleid om twee keer drie rijstroken buiten de Randstad aan te leggen te rijmen is met ten eerste de voorgenomen concentratie infrastructurele investeringen in stedelijke regio's en ten tweede de voorziene krimp in veel regio's?

Daarnaast lezen zij dat het openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn veertig tot vijftig procent zal groeien. Tegelijkertijd heeft de minister forse bezuinigingen op het openbaar vervoer in de grote steden aangekondigd. Kan de minister toelichten waarom zij op het openbaar vervoer in de grote steden wil bezuinigen als het openbaar vervoer op termijn zo een enorme groei zal moeten faciliteren?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de minister nationaal belang 13, namelijk «Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen», wil afdwingen, aangezien zij deze ruimtelijke besluitvorming grotendeels decentraliseert. Dit nationaal belang impliceert dat de kwaliteit van het lokale ruimtelijke proces voldoende is geborgd. Kan de minister aangeven hoe zij dit heeft geborgd? Kan zij ook aangeven of er mogelijkheden zijn om in te grijpen wanneer dit lokale ruimtelijke proces niet goed blijkt te werken? Kan zij ook aangeven hoe zij

in de gaten wil houden dat andere nationale belangen – zoals waterveiligheid – niet in het geding zijn bij lokale ruimtelijke projecten?

Kan de minister aangeven hoe zij «zorgvuldige afwegingen» en «transparante besluitvorming» exact definieert en welke partijen bij deze afwegingen en besluitvorming betrokken moeten worden? Kan zij ook aangeven hoe de frase «je gaat er over, of niet» hierbij moet worden gezien?

Voorgenoemde leden hebben vooral zorgen waar het gaat om de afwegingen die worden gemaakt op gemeentelijk niveau. Deze leden hebben in het verleden gezien dat gemeenten ruimtelijke afwegingen niet alleen op basis van ruimtelijk-kwalitatieve, maar ook op financiële gronden maken, waarbij de grondopbrengst een belangrijke factor is. Hierbij worden gemeenten geprikkeld om grond tegen de hoogste gebruikswaarde te verkopen, waarbij eerder wordt gekeken naar opbrengst dan naar reële vraag en behoefte. Kan de minister aangeven hoe zij hiermee omgaat en hoe zij het nationaal belang 13 zou willen waarborgen, terwijl deze financiële prikkel voor gemeenten blijft bestaan?

De leden van de D66-fractie vinden de ladder voor duurzame verstedelijking in principe een goed instrument. Toch hebben zij vraagtekens bij de werking van deze ladder.

Allereerst vragen deze leden hoe de toepassing van de verschillende treden getoetst gaat worden. Wat moeten deze leden zich voorstellen bij «de vraag» naar een ontwikkeling? Betekent dit dat het zeker moet zijn dat er gebruik wordt gemaakt van de te ontwikkelen locatie? Hoe is dit afdwingbaar? Wie bepaalt de voorwaarden waarbij ontwikkeling wel of niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd? Zijn gemeenten en provincies daar volledig vrij in? En hoe moeten deze leden dat dan weer rijmen met het nationale belang van zorgvuldige ruimtelijke afwegingen?

Ten tweede vragen de leden van de D66-fractie hoe het zit met de handhaving van de ladder van duurzame verstedelijking. Is juridische vervolging mogelijk? Wie grijpt er in als gemeenten of provincies zich niet houden aan deze ladder? Grijpt de minister bijvoorbeeld in wanneer een bedrijventerrein in Midden-Delfland of woningbouw in het Groene Hart zou worden gepland? Welke projecten worden door deze ladder niet meer mogelijk? Kan de minister ingaan op deze vragen?

De leden van de D66-fractie staan positief tegenover nationaal belang 8, het verbeteren van de milieukwaliteit. Zij vragen wel wat de minister precies verstaat onder «verbeteren». Is dat alleen het aan internationale afspraken voldoen of kunnen deze leden hierbij een ambitieuzere aanpak verwachten?

De leden van de D66-fractie zouden graag inspraak en participatie willen toevoegen als nationaal belang. Voor deze leden is dit namelijk een onmisbaar onderdeel van ruimtelijke besluitvormingsprocessen. Kan de minister aangeven of er al duidelijkheid is over de mogelijke inzet van het Centrum Publieksparticipatie (CPP) voor besluitvormingsprocessen op lokaal en provinciaal niveau?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de GroenLinks

In de motie Grashoff over Rijkskaders (Kamerstuk 32 660, nr.2) is gevraagd om een dunne structuurvisie met maximale sturingskracht. De omvang is inderdaad beperkt gebleven, waarvoor complimenten van de leden van de GroenLinks-fractie. Maar op het punt van de sturingskracht kan geconsta-

teerd worden dat de motie niet is uitgevoerd. In plaats van een maximale sturingskracht te geven aan het ruimtelijk beleid is gekozen om de hoeveelheid beleidspretenties drastisch terug te brengen en voor het overige vooral te decentraliseren, waarmee de sturingskracht van het Rijk verder achteruit gaat. Als het Rijk vindt dat er zaken wel of juist niet moeten kunnen in het ruimtelijk domein, moet het Rijk ook uitgerust zijn die belangen te borgen. Voor de leden van de fractie van GroenLinks gaat het niet alleen om het benoemen van nationale belangen, maar ook om de wijze waarop die belangen worden geborgd, welke doelstellingen daaraan worden gekoppeld en hoe die worden gerealiseerd. De SVIR is daarover onhelder. Deze leden twijfelen niet aan de intenties uit vorige nota's over de ruimtelijke ordening, maar vragen zich wel af of deze intenties goed uitgewerkt en uitgevoerd konden worden op de decentrale niveaus, de provincies en gemeenten.

De minister kiest met de SVIR voor decentralisatie van het Rijksbeleid. Daarnaast worden er dertien nationale ruimtelijke belangen benoemd. Veel nationale belangen uit het verleden, zoals de Nationale Landschappen en de Rijksbufferzones, zullen niet langer een Rijksverantwoordelijkheid zijn. De leden van de fractie van GroenLinks maken zich hier zorgen over, vooral omdat er op de groene ruimte rondom de steden in de Randstad ondanks een krimpende bevolking een grote druk zal blijven bestaan. Het Planbureau voor de Leefomgeving schreef in 2009 dat, ondanks het bestaan van de Rijksbufferzones, deze groene gebieden rond de stad onder continue druk van bouwplannen stonden. Om het succes van de Rijksbufferzones te continueren, pleitte het Planbureau voor de Leefomgeving toen voor een continue beleidsaandacht en strikte handhaving van beleid. In de SVIR wordt het Rijksbufferzonebeleid voor het eerst sinds 1958 losgelaten. Provincies en gemeenten moeten er voortaan voor zorgen dat ook stedelingen kunnen genieten van groen in de nabijheid van de stad. De minister vertrouwt er op dat deze decentrale overheidsniveaus hier voor zullen zorgen. De leden van de fractie van GroenLinks vragen aan de minister waarom zij bij militaire activiteiten, mainports, brainports en greenports denkt dat daar de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten wordt overstegen en waarom dit dan niet zou gelden bij de Rijksbufferzones of de Nationale Landschappen.

In de SVIR wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het Besluit ruimtelijke ordening zal hiertoe worden aangevuld met een motiveringseis met «ladder» voor duurzame verstedelijking. Op welke wijze kunnen en/of moeten provincies en gemeenten deze ladder toepassen, is het een verplichting en staat er een sanctie op bij niet-toepassen? Is de ladder praktisch uitvoerbaar? Wie beoordeelt de kwaliteit van de argumentaties, die in het kader van de ladder opgevoerd worden? Is daarbij onafhankelijkheid gewaarborgd? Of komt het er op neer dat elk bouwplan «als er maar een goed verhaal bij is» gerealiseerd kan worden?

Bij een dunne structuurvisie hoort volgens de leden van de fractie van GroenLinks een heldere visie, duidelijke regels en goede kaarten, zodat voor iedereen duidelijk is wat waar wel of niet kan. In bijlage 4 bij de SVIR staat een kaart met de Nationale Landschappen, inclusief de benoemde kernkwaliteiten van die landschappen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen aan de minister waarom deze kaart is opgenomen in de structuurvisie, terwijl deze Nationale Landschappen geen Rijksverantwoordelijkheid meer zijn.

Voor wat betreft de Ecologische Hoofdstructuur wordt in de Structuurvisie gesteld dat er een «nee tenzij»-regime zal gelden. Is dit anders dan tot nu toe gold in de Ecologische Hoofdstructuur en op welke wijze gaat de

minister borgen dat dit «nee tenzij»-regime ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies?

In de SVIR wordt als nationaal ruimtelijk belang de ruimte voor behoud van en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten genoemd. Welk doel streeft de minister na met dit nationaal belang?

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het ontbreken van een vorm van prijsbeleid één van de grootste omissies in de SVIR. Talloze studies, ook van de Planbureaus, ook van de OESO, toonden de afgelopen jaren aan dat beprijzing van wegverkeer niet alleen de effectiefste, maar ook de goedkoopste oplossing is om bereikbaarheid te bevorderen en tegelijkertijd het milieu te verbeteren. Het valt deze leden op dat in de SVIR geen enkele moeite wordt gedaan de verregaande keuze om tot 2040 géén vormen van prijsbeleid te overwegen te onderbouwen. Welke inhoudelijke argumenten heeft de minister om de talloze adviezen rond het maatschappelijk nut van beprijzing te negeren?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn blij met de ambitie om op de tracés uit het Programma Hoogfrequent Spoor «spoorboekloos» te gaan rijden. Minder tevreden zijn zij met de invulling van de motie Motie-Grashoff c.s. over de doelstelling van het aantal spoorreizigers (Kamerstuk 32 660, nr. 4), waarin de regering wordt verzocht in de SVIR de doelstelling op te nemen dat het aantal spoorreizigers jaarlijks met vijf procent groeit. In de SVIR staat enkel opgenomen dat er een gemiddelde groei van vijf procent van het aantal reizigerskilometers per jaar op de corridors van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer mogelijk wordt gemaakt. Op twee punten schiet die interpretatie tekort. Ten eerste spreekt de motie van een doelstelling van vijf procent groei, terwijl in de SVIR enkel melding wordt gemaakt van een mogelijkheid tot groei. Ten tweede beperkt de motie zich niet tot de corridors van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar strekt zij zich uit over heel Nederland. Waarom is deze motie niet uitgevoerd en is er gekozen voor een zeer beperkte invulling, zonder harde doelstellingen?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn er ontstemd over dat de fiets niet de volwaardige plaats heeft gekregen in de SVIR, waar in de Motie-Grashoff/De Rouwe over een volwaardige plaats voor de fiets (Kamerstuk 32 660, nr. 5) wel om gevraagd is. Er wordt volstaan met een verwijzing naar de aanleg van extra fietsenstallingen bij stations, terwijl de motie ook vroeg om het uitbreiden van snelfietsroutes en investeringsprogramma's, waarbij het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovatie taken voor het Rijk zijn. Waarom ontbreekt de uitwerking van deze motie in de SVIR?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat er in de SVIR bij herhaling wordt gesproken over het faciliteren van de groei van de mobiliteit, wat zou neerkomen op een groei van vijftig procent van het personen- en goederenvervoer in 2030, oplopend tot zelfs zeventig procent in de mainportgebieden. Omdat de bevolking nauwelijks meer groeit en de beroepsbevolking op termijn zelfs krimpt, zou dat betekenen dat mensen steeds meer en verder gaan reizen. Dit lijkt in tegenspraak met het al jaren bekende gegeven dat mensen voor woon-werkverkeer niet meer dan circa drie kwartier tot één uur reizen. Afgezien van het feit dat de leden van de fractie van GroenLinks wagen te betwijfelen of mensen daar nu werkelijk gelukkiger van worden, vragen zij zich af of het genoemde cijfer van de verwachte mobiliteitsgroei enige realiteitswaarde heeft. Kan de minister aangeven waarop zij de aanname heeft gebaseerd en welke analyse en aannames daaraan ten grondslag liggen? Kan de

minister ook aangeven welke bewijzen er zijn van het maatschappelijk nut van deze enorme groei, waarbij breder gekeken wordt dan het veronderstelde economische belang?

Met betrekking tot de voorziene groei van het verkeer van vijftig procent in 2030 hebben de leden van de fractie van GroenLinks nog enkele vragen. Hoe kan de groei in Nederland zo veel sneller gaan dan de groei die de Europese Commissie voorziet, namelijk vijfenveertig procent in 2050? De leden van de fractie van GroenLinks maken zich grote zorgen over het effect die de groei van het verkeer zal hebben op het verbruik van energie en de uitstoot van broeikasgassen. Zij achten het nauwelijks voorstelbaar dat met dergelijke groeipercentages de huidige klimaatdoelen te halen zijn, laat staan de doelen die nodig zouden zijn klimaatverandering in de hand te houden. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving constateert dat «voor de komende decennia met het vastgestelde beleid grofweg een stabilisatie rond het huidige niveau» wordt bereikt. Heeft de regering een berekening beschikbaar op basis waarvan zij aannemelijk kan maken dat haar eigen klimaatdoelen en de Europese doelstelling voor 2030, zoals vastgelegd in het Witboek Transport, voor de sector verkeer haalbaar zijn? Kan zij daarbij ook onderbouwen waar de hernieuwbare energiebronnen vandaan zouden moeten komen, die nodig zijn om zelfs maar in de buurt te komen van de gestelde klimaatdoelen voor de sector verkeer? Daarnaast willen deze leden graag dat de SVIR in zijn geheel wordt doorgerekend op klimaateffecten, zoals onlangs ook met klem bepleit door de Stichting Natuur en Milieu. Kan de minister dat toezeggen? Wat is de reactie van de minister op het geopperde voorstel om infrastructurele en ruimtelijke plannen voortaan te toetsen op klimaateffecten, zoals de Europese Commissie voorstelt?

In de SVIR wordt nergens het feit geproblematiseerd dat fossiele brandstoffen steeds schaarser worden. Waarom wordt nergens de vraag gesteld hoe we het vervoerssysteem in die situatie wordt ingericht?

In de SVIR wordt ervoor gekozen in principe alle hoofdwegen buiten de Randstad uit te breiden naar twee keer drie rijstroken en in de Randstad naar twee keer vier. Een dergelijke rigoureuze aanpak laat nauwelijks ruimte voor werk op maat. Zou het in tijden van financiële krapte niet in de rede liggen snelwegen slechts te verbreden als alle andere (en vaak goedkopere) opties om de bereikbaarheid op peil te houden zijn uitgeput? Bovendien zal het aanleggen van zoveel extra ruimte op de weg weer extra verkeer aantrekken, dat uiteindelijk van die brede snelwegen af wil, dikwijls de stad in. In de SVIR wordt niet ingegaan op de consequenties van al dat extra verkeer voor het stedelijk gebied. De leden van de fractie van GroenLinks vragen die consequenties en kosten voor wat betreft luchtkwaliteit, leefbaarheid en ruimtebeslag alsnog in kaart te brengen.

Los van het feit dat daarmee volledig voorbij gegaan wordt aan alle andere denkbare maatregelen om de bestaande capaciteit zo nodig effectiever te gebruiken, hebben dergelijke wegverbredingen een flinke impact op natuur en landschap. De doortrekking van de A15 met een brug door natuurgebied het Pannerdensch kanaal (terwijl de Betuwelijn daar ondergronds gaat om het gebied te ontzien), de ingetekende verbinding dwars door het IJmeer en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam waarbij Midden-Delfland opnieuw doorsneden dreigt te worden zijn wat betreft de leden van de fractie van GroenLinks daar slechte voorbeelden van. Natuurgebieden worden kleiner en van bredere wegen of nieuwe wegen gaat een grotere barrièrewerking uit. Worden deze effecten gecompenseerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze? Waarom is er in dit verband gekozen om het nationaal ruimtelijk belang bundeling van infrastructuur en vervoersstromen los te laten,

terwijl het nogal voor de hand ligt in ons dichtbevolkte land ruimte optimaal te benutten om de aantasting van mooie landschappen en natuur te minimaliseren?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat er met de SVIR voor het eerst een beleidsstuk ligt waarin integraal wordt gekeken naar infrastructuur en ruimte. Deze leden vragen echter waaruit nu expliciet de integrale aanpak blijkt. Een eerste aanzet is te vinden in de ladder voor duurzame verstedelijking, maar verder lijkt de focus toch vooral te liggen op infrastructuur en wordt ruimte overgelaten aan de regio's. Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie kunnen er voordelen bestaan aan decentralisatie, maar moeten de randvoorwaarden voor een integrale aanpak dan wel goed geregeld zijn en is het ook van belang dat er een gemeenschappelijke visie is met de decentrale overheden over de te bereiken doelen. In dit licht hebben deze leden enkele vragen over de SVIR en zijn deze leden van mening dat op verschillende punten aanscherping nodig is.

Tegelijk met dit schriftelijk overleg wordt ook een schriftelijk overleg over het Barro gevoerd. De leden van de ChristenUnie-fractie uiten hierin hun zorgen over de gevolgen voor de open ruimte en met name het Groene Hart van de SVIR, het daarvan afgeleide besluit, stelt enkele vragen over de invulling van de ladder voor duurzame verstedelijking en benadrukt de noodzaak om ook ruimtelijke reserveringen te doen langs het spoor. Genoemde vragen stellen de leden van de ChristenUnie-fractie uiteraard ook in het kader van de SVIR, en worden daarom in deze inbreng niet herhaald.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waaruit in de SVIR de Elverding-aanpak blijkt. Is er gewerkt met verschillende scenario's en welke rol hebben maatschappelijke organisaties en burgers daarbij gehad? Het valt deze leden op dat de realisatieparagraaf vooral gevuld is met instrumentele zaken, zoals toetsen en scans. De voorgenoemde leden zouden graag meer aandacht zien voor innovatie bij de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid. Wat dit betreft zouden deze leden ook voor het ruimtelijk beleid graag een Green Deal zien. Onderwerpen als ruimtelijke inpassing, landschap, natuur, leegstand, krimp, ontwikkeling van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en betaalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen zouden hierin een plaats kunnen krijgen.

Welke doelen worden er met het SVIR nagestreefd voor 2040? De aanleiding voor de SVIR ligt onder meer in «veranderde omstandigheden», maar een analyse hiervan ontbreekt. Op pagina 28 van de SVIR wordt weliswaar een ambitie geschetst, maar het valt de leden van de ChristenUnie-fractie op dat deze doelstellingen niet SMART zijn geformuleerd.

Deze leden missen aandacht voor de ruimtelijk structurerende werking op de lange termijn van grote infrastructuurbeslissingen zoals de realisatie van tunnels. Ook de gevolgen van de verwachte demografische ontwikkelingen na 2020 zouden wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie meer moeten worden uitgewerkt. Klopt het dat, als gevolg van de vergrijzing, de kans groot is dat mobiliteitsknelpunten na 2020 zullen afnemen? Hoe verhouden de drie Rijksdoelen zich tot elkaar in 2040? Met andere woorden: wat is, zonder een blauwdruk te geven, de stip op de horizon? Hoe is de verhouding met de EU-2020 strategie en op welke

wijze draagt de SVIR op de lange termijn bij aan de transitie naar een duurzame samenleving?

De leden van de ChristenUnie-fractie missen in de SVIR tevens een doordenking van het grondbeleid en de verhouding tussen publieke en private taken. Het Rijk verkoopt grond van Staatsbosbeheer, bij voorkeur aan boeren en particulieren, en tegelijk maken speculanten veel winst bij de omzetting van grond van groen naar rood. Deze leden vragen de minister dan ook alsnog de SVIR van een visie op grondbeleid te voorzien, evenals een financieel kader waarin wordt ingegaan op de betaalbaarheid van ruimtelijke ordening. Wat wordt bijvoorbeeld bedoeld met de nieuwe verdienmodellen op pagina 11 van de SVIR?

In dit financieel kader zal naast grondbeleid aandacht moeten zijn voor de financiële gevolgen van de SVIR, zoals de decentralisatie van de ruimtelijke ordening, het loslaten van oude Rijksdoelen en nieuwe ruimtelijke reserveringen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of gemeenten binnen de voorgestelde kaders en financiële middelen, gegeven de economische ontwikkelingen en het afschaffen van Rijkssubsidies voor onder meer stedenbeleid, nog wel voldoende kunnen sturen op maatschappelijke gewenste ontwikkelingen. De opgave voor steden wordt immers steeds groter doordat de nadruk steeds meer zal komen te liggen op herstructurering.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen dan ook een visie op de omgang met bestaand stedelijk gebied en de bestaande voorraad. Met de toenemende leegstand is dit wel van belang. Het Rijk hoeft hierbij niet altijd de regisseur of actor te zijn, maar een uitwerking van de kwantitatieve en kwalitatieve opgave op macro niveau en de instrumenten en middelen, die nodig zijn om hiermee aan de slag te gaan, is wel nodig. De SVIR ademt nu, ondanks de decentralisatie, vooral een maakbaarheidsideaal gericht op groeien en bouwen, terwijl het wat betreft deze leden ook zou moeten gaan om leefbaarheid en behouden.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen vanuit economische optiek de keuze voor een aantal focusgebieden, zoals de mainports, maar wijzen er op dat daarmee de vraagstukken op andere plekken niet minder aanwezig of problematisch zijn, zoals de opgave in krimpgebieden en de revitalisering van het platteland.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn voor een integrale aanpak van ruimtelijke ordening, mobiliteit, economie, landschap en natuur. Daarom vragen zij hoe de keuze voor verdere verstedelijking van Almere zich verhoudt tot het loslaten van allerlei ruimtelijke restricties in de Randstad zoals de Nationale Landschappen, Rijksbufferzones en gebieden voor groene recreatie om de stad. Ontstaat hiermee niet het risico van te veel concurrerende verstedelijkingslocaties rond Amsterdam? Een ander voorbeeld is de keuze voor tracés voor de elektriciteitsvoorziening, zoals de 380 kV verbinding door de Haarlemmermeer terwijl er tegelijkertijd voor dit gebied afspraken lagen voor hoogwaardige en waterrijke woonmilieus.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen bij het nut van de bereikbaarheidsindicator. Klopt het dat hierbij reistijd centraal staat? Hoe verhoudt deze indicator zich tot de keuze voor verschillende streefwaarden voor de reistijd op snelwegen en stedelijke ringwegen? Volgens deze leden is er in feite sprake van een mobiliteitsindicator, omdat snel reizen centraal staat en niet waarom gereisd wordt. Deelt de minister de mening dat voor de bereikbaarheid de nabijheid van bestemmingen veel bepalender is dan de reissnelheid? En zou daarom juist in de steden,

vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en economische ontwikkeling, niet veel meer de nadruk moeten liggen op verdichting?

Verder vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het verstandig is vooral te streven naar multimodale locaties. Klopt het dat in de praktijk multimodale werklocaties vooral per auto worden bezocht en minder met het openbaar vervoer? En is het waar dat ontwikkeling van dergelijke locaties in de stadsrand, in combinatie met nieuwe woonlocaties op iets grotere afstand van de stad, juist tot een extra belasting van het wegennet leidt?

Deze leden pleiten er om deze reden voor om door te gaan met een vorm van locatiebeleid, bijvoorbeeld door de functies met veel bezoekers, zoals kantoren, zoveel mogelijk te realiseren in de nabijheid van stations. Ook missen de leden van de ChristenUnie-fractie een prikkel om woningen vooral in de nabijheid van openbaar vervoerlocaties te ontwikkelen. Deze leden zouden graag het denken zoals in het project Stedenbaan ook uitgewerkt zien voor de Noordvleugel van de Randstad. Zij vragen om dit op te nemen in de structuurvisie SMASH. Het Rijk blijft de verantwoordelijkheid houden voor kwaliteit van de treindiensten in de concessie voor het hoofdrailnet. De leden van de ChristenUnie vragen hoe dit wordt gekoppeld aan ruimtelijke programma's.

Een focus op multimodaliteit zou overigens volgens de leden van de ChristenUnie-fractie pleiten voor een grotere Rijksbetrokkenheid bij stationsgebieden. Waarom is hiervoor niet gekozen? En wat zijn de flankerende maatregelen om multimodale ontwikkelingsprojecten te bevorderen? Welk budget heeft de minister beschikbaar om multimodale knooppunten echt te stimuleren en bestaande P&R locaties op te waarderen? Wanneer is dit gerealiseerd?

De focus in de SVIR ligt voor de mobiliteit op verbreding van de hoofdinfrastructuur. De leden van de ChristenUnie-fractie missen een integrale netwerkbenadering en vragen wat de gevolgen zijn van de SVIR voor regionale en lokale netwerken, met name in de steden.

Met betrekking tot het openbaar vervoer vinden de leden van de ChristenUnie-fractie de uitwerking van de plaats van het regionale openbaar vervoer in de SVIR zwak. Wat is concreet de ambitie van de minister voor het regionale openbaar vervoer? Op pagina 41 wordt de OESO geciteerd met betrekking tot het belang van investeringen in weginfrastructuur, maar wat doet de minister met de veel nadrukkelijker oproep van de OESO om juist te investeren in het openbaar vervoer?

Kan de minister aangeven hoe de motie Cramer c.s. is uitgewerkt, waarin wordt gevraagd om vóór de zomer van 2010 samen met de decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale openbaar vervoer in de stedelijke netwerken tot Olympisch niveau (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 35).

In de SVIR staat dat er budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer bij de provincies en gemeenten komt te liggen. Kan de minister aangeven welke budgetten zullen verschuiven naar de decentrale overheden en om hoeveel geld dit gaat?

De leden van de ChristenUnie-fractie onderstrepen de stelling in de SVIR dat naast capaciteitsuitbreiding ook de vraag naar mobiliteit beïnvloed dient te worden. Deze leden betreuren het echter dat de meest effectieve maatregelen die hiervoor kunnen ingezet, zoals gerichte en innovatieve

vormen van beprijzing, niet worden genoemd in deze structuurvisie die nota bene vooruit kijkt tot 2040.

De Europese Roadmap Climate en het Witboek Transport gaan uit van zestig procent minder uitstoot van broeikasgas in 2050 ten opzichte van 1990. Kan de minister aangeven hoe dit doel met de SVIR wordt bereikt? Klopt het dat inmiddels de filekosten per jaar lager zijn dan de milieu-kosten en dat dit verschil de komende jaren groter wordt? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom waarom de benodigde klimaat- en energietransitie geen onderdeel is van de SVIR en de klimaateffecten zelfs niet zijn onderzocht. Deze leden vragen om naast de bereikbaarheidsindicator ook een klimaattoets van de SVIR te maken.

Deze leden vragen een onderbouwing van de prognose van vijftig procent groei van personen en goederenkilometers tot 2030, aangezien in het Witboek Transport van de Europese Commissie tot 2050 een mobiliteits-groei van 45 procent verondersteld is. Klopt het dat de laatste tien jaar de personenkilometers over de weg nauwelijks zijn gegroeid? Is er wel rekening gehouden met de afvlakkende bevolkingsgroei? Zo ja, betekent de prognose dus dat iedereen ineens veel meer kilometers per persoon gaat maken? Ook vragen deze leden wat de gevolgen zijn voor de vraag naar hernieuwbare energiebronnen als de groeiprognozes uit de SVIR uitkomen en of dit wel haalbaar is? Wat zijn de risico's om een investeringsprogramma op zo een grote groei te baseren?

De SVIR spreekt herhaaldelijk over het faciliteren van mobiliteitsgroei. Groei hangt echter ook samen met ruimtelijke keuzes. Het is geen autonoom verschijnsel. De keuze om bijvoorbeeld het bundelingbeleid los te laten is direct van invloed op de groei van de mobiliteit. Dit is niet faciliteren, maar stimuleren van de groei van de mobiliteit. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden daarom dat in de SVIR oorzaak en gevolg te veel door elkaar heen lopen. Deze leden vragen daarom een analyse van de invloed van de keuzes die gemaakt worden in de SVIR en van alternatieve scenario's van de ruimtelijke ontwikkeling, op de groei van de mobiliteit

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de juridische consequenties zijn op punten waar Rijksbeleid wordt beëindigd, terwijl provincies en gemeenten nog bezig zijn het oude Rijksbeleid voor bijvoorbeeld Rijksbufferzones, de Ecologische Hoofdstructuur of Nationale Landschappen te effectueren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een reactie op de opmerking van de Unie van Waterschappen dat inzicht in de gevolgen van lokale en regionale maatregelen uit de SVIR op regionale watersystemen ontbreekt. Worden deze in de gebiedsagenda's in beeld gebracht? Ook missen deze leden een analyse van de doorwerking van de bezuinigingen op natuur voor het watersysteem. Is de minister bereid de gevolgen van de herijkte Ecologische Hoofdstructuur voor het watersysteem door te rekenen en in de monitoring van de Ecologische Hoofdstructuur ook voortgang en doelbereik van de wateropgaven te betrekken? Verder vragen deze leden een expliciete verwijzing naar de Rijksverantwoordelijkheden voor de Europese Kaderrichtlijn Water op te nemen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens waarom het concept van de lagenbenadering, waarbij een relatie wordt gelegd tussen ruimtegebruik en de fysiek ondergrondlagen, geen onderdeel is van het afwegingskader in de SVIR. Deze leden geven de minister in overweging om de klimaatbestendigheid van het landelijk gebied toe te voegen aan de formulering van nationaal belang 9. Ook zou er wat betreft deze leden een

relatie kunnen worden gelegd tussen Rijksdoel 1 (Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland) en nationaal belang 9 (Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling), water is immers ook een economische topsector. Ten slotte vragen deze leden of de minister de Kamer kan voorzien van haar reactie op concrete tekstvoorstellen, die zijn opgenomen in de zienswijze die de Unie van Waterschappen heeft geuit op de SVIR.

Hoewel fietsbeleid in de eerste plaats een decentrale verantwoordelijkheid is, zijn de leden van de ChristenUnie-fractie wel van mening dat het Rijk landelijke groeicijfers moet blijven hanteren. Hierdoor is er een duidelijk doel waar de regio's naar toe kunnen werken. Bovendien is stimuleren van het fietsverkeer ook een Rijksbelang, omdat het bijdraagt aan de bestrijding van de congestie op het wegennet. Tenslotte ligt er ook een Rijkstaak in het voorzien van goede aansluitingen tussen fiets en het landelijke Openbaar vervoernetwerk.

Met de uitwerking van de SVIR wordt een groot deel van het ruimtelijk beleid gedecentraliseerd. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze de minister dit proces gaat monitoren en evalueren.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR.

De leden van de SGP-fractie constateren op pagina 9 van de SVIR dat het Rijk ervoor kiest om de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via binnenvaart en spoor op te vangen. Welke beleidsmiddelen gaat de minister hiervoor gebruiken en hoeveel budgetruimte is hiervoor beschikbaar?

Naar de mening van de leden van de SGP-fractie geeft de SVIR geen of onvoldoende inzicht in de meerjarenbegroting en bestedingen van middelen. Welke gevolgen hebben de keuzes in de SVIR in financiële zin voor het MIRT ten opzichte van de Nota Mobiliteit?

De leden van de SGP-fractie vragen of op grond van de SVIR nog steeds kan worden vastgehouden aan het inlopen van het achterstallig onderhoud aan vaarwegen in 2016.

Indien gekozen wordt voor het leggen van prioriteit bij het uitvoeren van onderhoud bij de belangrijkste achterlandverbindingen, hoe wordt dan voorkomen dat kleinere vaarwegen verloederen? Daarnaast vragen deze leden wat het decentraal beheer van *River Information Services* in de praktijk betekent.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom, nu de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft besloten tot een herziening van een aantal criteria met betrekking tot Natura 2000, niet tevens is onderzocht of het mogelijk is vaargeulen (IJsselmeer, Westerschelde) van Natura 2000 uit te sluiten, omdat de natuurwaarden zich immers in de randen bevinden.

De leden van de SGP-fractie vragen tot slot waarom de SVIR geen grote prioriteit meer geeft aan het stimuleren van innovaties in de binnenvaart.

II. Reactie van de minister