



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar,
leefbaar en veilig



Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar,
leefbaar en veilig

Inhoud

[Klik op de titel om naar desbetreffende pagina te gaan](#)

Samenvatting	5
1 Samenhangende visie	9
1.1 Het roer om	10
1.2 Vertrouwen is de basis; een nieuwe rolverdeling	11
1.3 Opbouw structuurvisie	12
2 Ontwikkelingen en ambities 2040	15
2.1 (Internationale) ontwikkelingen richting 2040	16
<i>Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting</i>	16
<i>Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht</i>	18
<i>Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang</i>	21
<i>Leefbare en veilige omgeving</i>	23
<i>Energieontwikkelingen en transitie</i>	24
2.2 Ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid	25
3 Van rijksdoelen naar nationale belangen	29
3.1 Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland	30
<i>Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren</i>	31
<i>Ruimte voor energievoorziening</i>	35
<i>Buisleidingen</i>	37
<i>Ondergrond</i>	37
3.2 Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid	38
<i>De gebruiker centraal</i>	38
<i>Slim Investeren</i>	41
<i>Innoveren door beter benutten</i>	44
<i>Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud</i>	47
3.3 Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving	49
<i>Milieukwaliteit</i>	49
<i>Waterveiligheid en zoetwatervoorziening</i>	50
<i>Cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten</i>	55
<i>Natuur</i>	57
<i>Ruimte voor militaire activiteiten</i>	59
3.4 Goed systeem van ruimtelijke ordening	60
3.5 Een integrale aanpak – eenvoudig, sneller en beter	62
3.6 De nationale ruimtelijke hoofdstructuur en Nederland in Noordwest Europa	63
4 Nationale belangen en opgaven – gebiedsgericht	69
4.1 Noordwest-Nederland	69
4.2 Utrecht	73
4.3 Zuidvleugel/Zuid-Holland	75
4.4 Brabant en Limburg	79
4.5 Oost-Nederland	81
4.6 Noord-Nederland	83
4.7 Zuidwestelijke Delta	85
4.8 Noordzee en kust	87
4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone	89

5 Verantwoording en monitoring	91
5.1 Relatie structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere Rijksstructuurvisies	91
5.2 Reikwijdte	92
5.3 Monitoring	92
5.4 Toezicht	93
5.5 Waterparagraaf	93
Realisatieparagraaf	95
Bijlagen	106
Bijlage 1 Overzicht doelen en nationale belangen SVIR	107
Bijlage 2 Overzicht verandering Nationale Ruimtelijke Belangen	108
Bijlage 3 Kaart hoofdwegennet november 2011	114
Bijlage 4 Nationale landschappen, UNESCO-werelderfgoed en wederopbouwgebieden	115
Bijlage 5 De Olympische Hoofdstructuur	118
Bijlage 6 Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven	120
Afkortingenlijst	125
Begrippenlijst	127
Kaarten	
Nederland in 2011	14
Ambitie Nederland 2040	26
(inter)Nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren	32
Ruimte voor energievoorziening	34
Buisleidingen en ondergrond	36
Ambitie 2040 hoofdwegennet	40
Landelijk hoofdspoorwegennet	42
Internationaal kernnet logistiek	46
Hoofdvaarwegennet	48
Hoofdwatersysteem, waterveiligheid en zoetwatervoorziening	52
Erfgoed	54
Natuur	56
Ruimte voor militaire activiteiten	58
Nationale ruimtelijke hoofdstructuur	64
Nederland in Noordwest Europa	66
Opgave Noordwest-Nederland	70
Opgave Utrecht	72
Opgave Zuidvleugel/Zuid-Holland	74
Opgave Brabant en Limburg	78
Opgave Oost-Nederland	80
Opgave Noord-Nederland	82
Opgave Zuidwestelijke Delta	84
Opgave Noordzee en kust	86
Opgave Caribisch Nederland	88
Hoofdwegennet november 2011	114
Nationale Landschappen	116
Wederopbouwgebieden	117



Samenvatting

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Alleen zo kan Nederland zich economisch blijven meten met andere landen. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

Ontwikkelingen

Deze structuurvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen en uitdagingen.

De **ruimtelijke verschillen** in Nederland nemen toe. Net als in de hele EU is de snelle bevolkingsgroei voorbij. Ruim de helft van de gemeenten ondervindt binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. In de meeste gebieden zal de behoefte aan kantoren, bedrijfslocaties en woonwijken een stuk kleiner zijn dan in de afgelopen decennia. Veroudering en leegstand zijn een steeds zichtbaarder probleem. De veranderende behoefte aan wonen en werken, waarbij kwaliteit voor kwantiteit gaat, legt bovendien extra druk op een markt waarin de totale vraag afneemt. De financiële ruimte voor nieuwe plannen en projecten is beperkt.

De groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart en werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de **mobiliteit** richting 2040 blijft toenemen. Ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt. De mobiliteitsbehoefte neemt het sterkst toe in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België.

Onze **open economie** raakt steeds meer verweven met groeiende mondiale markten zoals China en India. Willen we onze plek tussen de tien meest concurrerende landen ter wereld vasthouden, dan zullen we alle zeilen moeten bijzetten. Onze kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij de sectoren waar we sterk in zijn, zoals Logistiek, Water, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Agro & Food,

Creative Industrie, Energie, Chemie en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys.

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

Door de **klimaatverandering** stijgt de zeespiegel en moet ons land steeds meer rekening houden met extreme weersomstandigheden. Dan weer forse buien en wateroverlast; dan weer een periode van hitte en extreme droogte. Waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoet water hebben ruimte nodig en stellen eisen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

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

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

Oplossingen

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

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

Verstedelijkings- en landschapsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

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

Met het **programma Eenvoudig Beter** kapt het Rijk in het woud van procedures en brengt het eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Met eenvoudigere regels en het permanent maken van de Crisis- en Herstelwet kan Nederland jaarlijks vele miljoenen euro's besparen.

Ruimtelijke ontwikkeling in Nederland is niet los te zien van water. Met het Deltaprogramma hebben de gezamenlijke overheden een basis om te werken aan bescherming tegen overstromingen, aan schoon water, aan de beschikbaarheid van voldoende zoet water en aan klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.

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

Het Rijk vindt de **stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys** van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas, de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. Om nieuwe projecten van de grond te krijgen, zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering.

Om de **bereikbaarheid** te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Conform het regeerakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Om keuzes goed te onderbouwen, introduceert het Rijk een bereikbaarheidsindicator die laat zien waar investeringen de meeste toegevoegde waarde opleveren.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten (**weg, spoor en water**) in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling. Investeringsvinden dáár plaats waar het meeste rendement wordt behaald voor het mobiliteitssysteem als geheel. Het gaat daarbij ook om de 'schakels' tussen verschillende vormen van transport en vervoer, zoals transferia en multimodale overslagpunten (inclusief de mogelijkheden voor knooppuntontwikkeling). De binnenvaart is van groot belang omdat dit een alternatief biedt dat de drukke wegen ontlast. Schepen moeten daarvoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren.

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

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

Er moet innovatief worden omgegaan met de benutting van de **infrastructuur**. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. Het Rijk werkt aan een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden daarvan zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations.

Tot slot

Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte om maatwerk te leveren. In het mobiliteitssysteem komt de gebruiker centraal te staan. En het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit met elkaar. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.



1 Samenhangende visie

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

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Deze tijdshorizon is gesteld omdat in de loop van de tijd nieuwe ontwikkelingen en opgaven kunnen vragen om bijstelling van de rijksdoelen. Voor de ambities zijn rijksinvesteringen slechts een van de instrumenten die worden ingezet. Ook kennis, bestuurlijke afspraken en kaders worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities.

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

De bezuinigingsopgave maakt dat er nu scherp geprioriteerd moet worden. De financiële middelen voor ruimtelijke ontwikkelingen zijn de komende jaren beperkt en private investeerders zijn terughoudender. Hierdoor vertragen projecten, worden deze heroverwogen of zelfs gestopt. Daarnaast werkt de huidige wijze van financiering van gebiedsontwikkeling niet meer. Nieuwe verdienmodellen en andere kostendragers zijn nodig om gebiedsontwikkeling weer van de grond te krijgen¹. Tegelijkertijd vragen grote opgaven op het gebied van (internationale) concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid om rijksbetrokkenheid. Het Rijk zet het Infrastructuurfonds in voor investeringen in bereikbaarheid.

Tot 2020 realiseert het Rijk investeringen met kracht in heel Nederland. Reeds geplande investeringen in het infrastructuurnetwerk worden gerealiseerd (bijvoorbeeld de A4 Delft-Schiedam, de A12-A15 en de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en integrale, grootschalige gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet (bijvoorbeeld de Zuidas, Brainport Avenue rond Eindhoven, de Nieuwe Sleutelprojecten (zoals de stations Arnhem en Breda) en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam). Daarnaast worden nieuwe projecten opgestart (bijvoorbeeld de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) en de A1-corridor).

1.1

Het roer om

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen². Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet').

Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijksregimes in het natuurdomein. Het Rijk versterkt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De introductie van een nieuwe bereikbaarheidsindicator maakt meer regionaal maatwerk mogelijk.

Voor een goed werkende woningmarkt blijft het Rijk de rijksdoelstellingen voor heel Nederland benoemen: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. De programmering van verstedelijking wordt overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. (Samenwerkende) Gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering, binnen de provinciale kaders, en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt.

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

² Zie bijlage 2 voor de veranderingen ten opzichte van de Nota Ruimte.

Provincies voeren, rekening houdend met de rijksdoelstellingen, de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt het Rijk een ladder voor duurzame verstedelijking op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast wordt de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer overgeheveld naar de algemene fondsen. De uitvoering van het decentrale beleid voor de fiets, verkeersveiligheid en het regionaal openbaar vervoer wordt daarmee versterkt.

1.2

Vertrouwen is de basis; een nieuwe rolverdeling

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. Provincies, gemeenten en waterschappen hebben voldoende instrumenten in handen om deze taken uit te voeren. De overgang naar de nieuwe rol- en taakverdeling zal het Rijk begeleiden.

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

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

De provincie heeft tevens een actieve rol bij de oplossing van bestuurlijke en financiële knelpunten van gemeenten. De provincie stelt de kaders voor het regionale watersysteem. Daarnaast zijn provincies het bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen voor relatief grote grondwateronttrekkingen en infiltraties ten behoeve van industriële toepassingen. Zij oefenen tevens toezicht uit op de waterschappen. Daarnaast houden de provincies conform de Wet revitalisering generiek toezicht, toezicht op de uitvoering van de taken door de gemeenten.

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

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

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

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.

1.3 Opbouw structuurvisie

De opbouw van deze structuurvisie is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en -beleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio³. In hoofdstuk 4 wordt tevens ingegaan op de nationale belangen in de Noordzee en Caribisch Nederland. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf waarin staat wat het Rijk ter realisatie doet.

³ De MIRT-regio's zijn Noordwest Nederland, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant en Limburg (in de SVIR samengevoegd tot één gebied), Oost-Nederland, Utrecht, Noord-Nederland.





Kaart Nederland in 2011

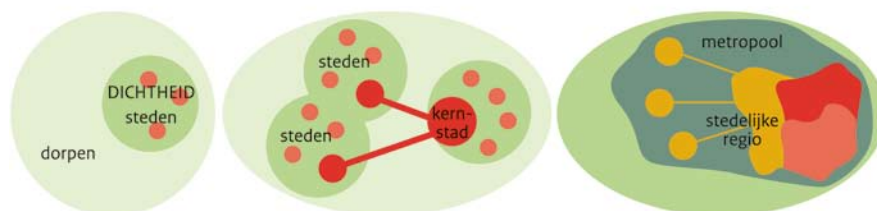
- Woongebied
- Werkgebied
- Natuurgebied
- Bestaand hoofdwegennet
- Bestaand hoofdspoorwegennet
- Bestaand hoofdwaterwegennet
- Landsgrens
- Nederlandse Exclusieve Economische Zone
- Eems-Dollardverdraggebied

2 Ontwikkelingen en ambities 2040

Nederland profiteert van zijn ligging in de grootste delta van Noordwest Europa. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden (zie figuur 1). Het wegennet, spoorwegennet en vaarwegennet zorgen voor interactie op het niveau van de stedelijke regio en versterken de economische dynamiek. De huidige ruimtelijke structuur van Nederland is te zien op de kaart hiernaast. De samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld.

Figuur 1 Ontwikkeling naar stedelijke regio's⁴

Tegenstelling stad en land >> Netwerksteden in landelijk gebied >> Metropool, stad en land in een systeem



Bron: WDR 2009 team, bewerking ministerie van IenM

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

⁴ The World Bank, *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, 2008, bewerking: Ministerie IenM.

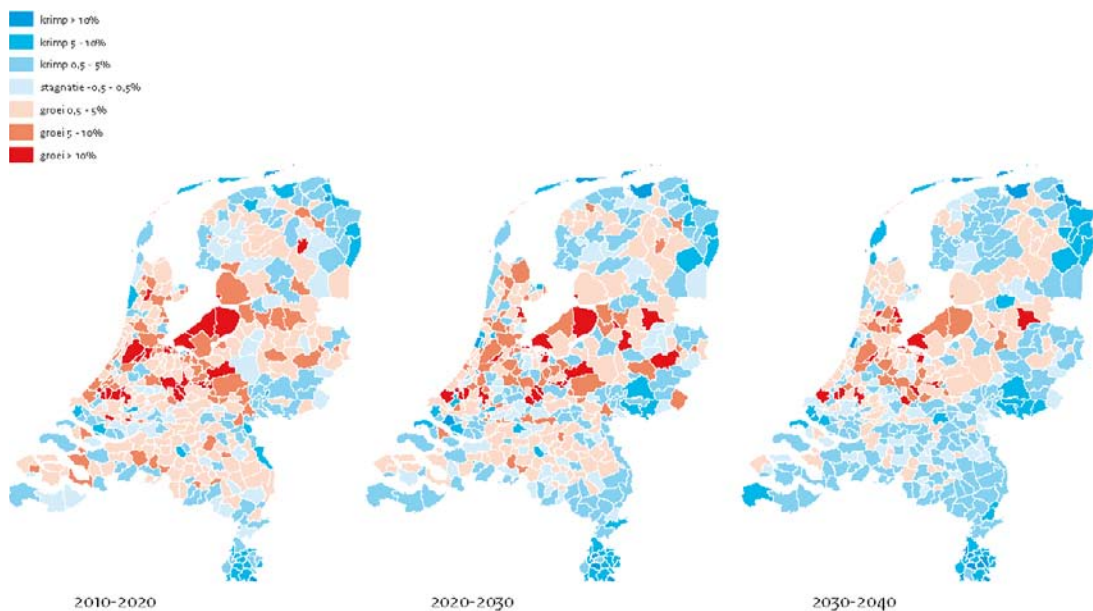
2.1

(Internationale) ontwikkelingen richting 2040

Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening⁵. Hierdoor vinden groei, stagnatie en krimp in Nederland steeds vaker gelijktijdig plaats (zie figuur 2) en nemen de regionale verschillen toe. Zo hebben zes op de tien gemeenten in de nabije toekomst te maken met teruglopende inwoneraantallen.

Figuur 2 Bevolkingsontwikkeling 2010-2025 en 2025-2040⁶



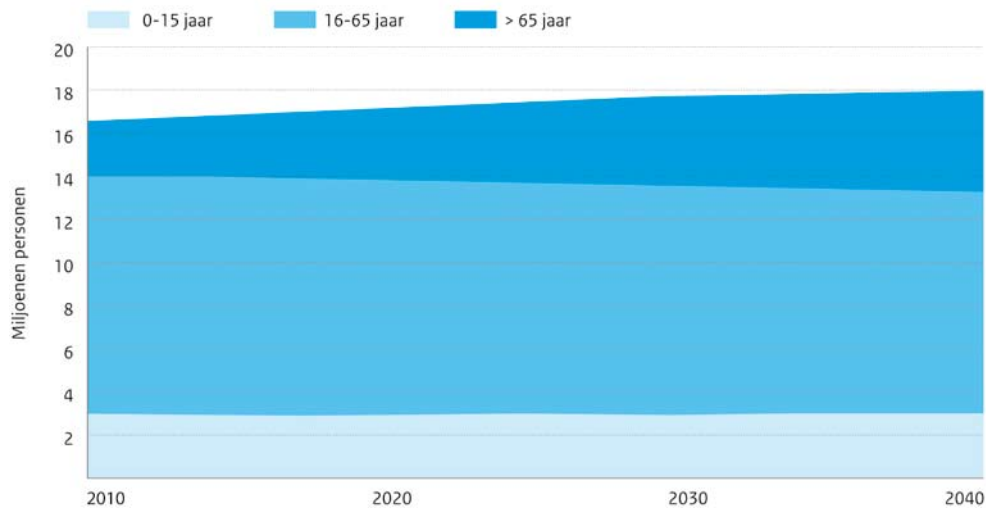
Vanaf 2035 stagneert de bevolkingsgroei voor Nederland als geheel. Door deze ontwikkelingen verandert de samenstelling van de bevolking (zie figuur 3); de beroepsbevolking neemt af en het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe. Al deze ontwikkelingen maken dat richting 2040 de mobiliteit en de stedelijke regio's blijven groeien⁷.

⁵ PBL, *Ruimtelijke opgaven in beeld, Achtergrondrapport bij de Ex-ante evaluatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*, Den Haag 2011.

⁶ ABF Research, *Primos 2011*, bewerking: Ministerie IenM.

⁷ Sociaal en Cultureel Planbureau, *Actuele maatschappelijke ontwikkelingen 2010*, Den Haag 2011.

Figuur 3 Prognose ontwikkeling bevolking 2010 – 2040⁸



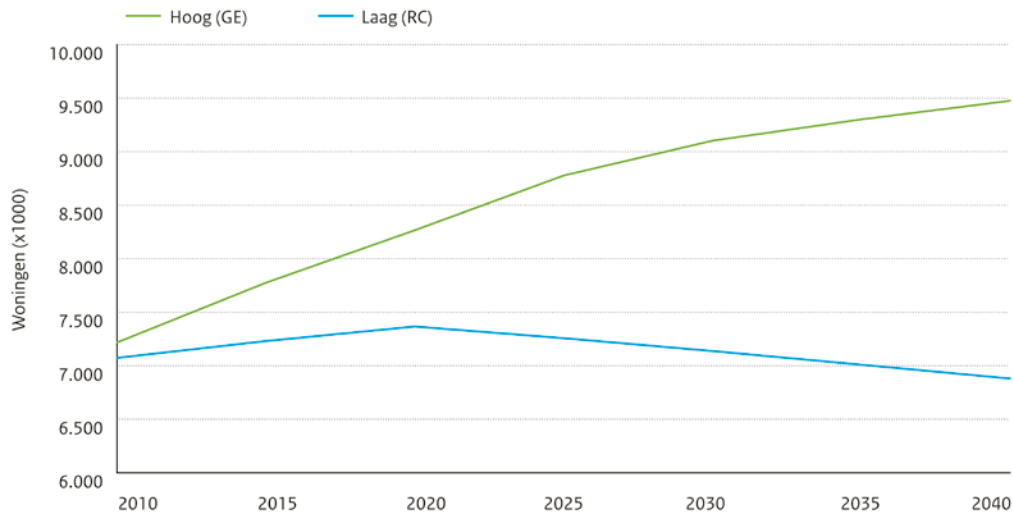
De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- als krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Daarmee groeit overal de noodzaak voor herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in het stedelijk gebied. Het initiatief hiervoor ligt bij provincies en gemeenten, in samenspel met de markt. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van decentrale overheden. Bij de programmering van woningen, bedrijventerreinen en kantoren is het van belang dat wordt uitgegaan van de daadwerkelijke regionale behoefte.

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

⁸ ABF Research, Primos 2011.

⁹ ABF Research, Primos 2011.

Figuur 4 Verwachte totale woningbehoefte 2010 – 2040 (in duizendtallen) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario¹⁰



Door bevolkingskrimp komen het aanbod en draagvlak voor (lokale) voorzieningen en de woningmarkt alsook de arbeidsmarkt onder druk te staan. Dit heeft onder andere prijsdalingen, leegstand, segregatie en verpaupering tot gevolg¹¹. Naast negatieve gevolgen biedt krimp ook kansen voor natuur- en landschapsontwikkeling, kwaliteitsverbetering van de leefomgeving en binnenstedelijke vernieuwing. Dit vraagt inzet van decentrale overheden met indien nodig ondersteuning van het Rijk ten aanzien van de woningmarkt, het aanbod van voorzieningen en de economische vitaliteit in deze gebieden¹². Ook gebieden die in de toekomst met krimp te maken krijgen, moeten hierop voorbereid zijn ('anticipeergebieden').

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

Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht

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

¹⁰ PBL, *Nederland in 2040, een land van regio's – Ruimtelijke Verkenning 2011*, Den Haag 2011.

¹¹ Regioplan Beleidsonderzoek, *Verkenning Rijksagenda Krimp en Ruimte*, Den Haag 2009.

¹² Interbestuurlijke voortgangsrapportage bevolkingsdaling (Tweede Kamer 31 757, nummer 31, Den Haag 2011)

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Daarmee wordt hier de meeste toegevoegde waarde gecreëerd¹³. Tegelijkertijd zijn de opgaven in deze regio's ook het grootst en meest complex. Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met hoogwaardige en toegankelijke landelijke en cultuurhistorische gebieden. Een vitaal en mooi landelijk gebied is van belang voor een goed leef- en vestigingsklimaat en voor recreatie en toerisme.

Deze structuur is enerzijds een beperking in de concurrentie met grootstedelijke regio's als Londen en Parijs (omdat zij minder agglomeratievoordelen oplevert), maar maakt Nederland ook aantrekkelijk om in te vestigen en te investeren. Om de agglomeratievoordelen van deze ruimtelijke structuur meer te benutten, dienen de stedelijke regio's intern en (inter)nationaal goed verbonden te zijn.

Belangrijke innovatieve economische sectoren voor Nederland op Europees en mondiaal niveau bevinden zich in stedelijke regio's: Water, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie. Ook de aanwezigheid van hoofdkantoren is belangrijk voor de positie van Nederland als vestigingsplaats voor internationale bedrijven. De sectoren Agro & Food en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen kennen een ketenclustering van innovatie, productie, handel en logistiek die zich grotendeels afspeelt in de greenports. Nodig voor het versterken van deze greenports is een multimodaal logistieknetwerk en ruimte voor vernieuwing, schaalvergroting en intensivering van de productiefunctie in combinatie met de beschikbaarheid van CO₂, zoet water en geothermie.

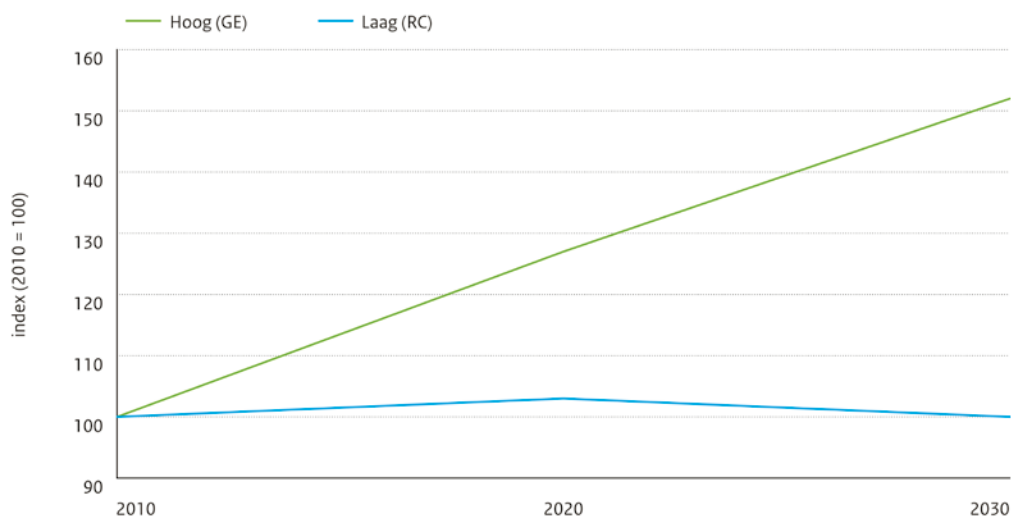
Belangrijke knooppunten in het netwerk van internationale verbindingen van de stedelijke regio's zijn de Mainports Rotterdam en Schiphol, de Amsterdamse havens en de Brainport Zuidoost-Nederland. Deze knooppunten moeten niet alleen een goede nationale bereikbaarheid hebben, maar ook goede internationale achterlandverbindingen binnen het Trans-Europese Netwerk naar buitenlandse afzet- en kennisregio's zoals het Ruhrgebied, Midden- en Zuid-Duitsland, België, Noord-Frankrijk en Noord-Italië. Door internationale samenwerking van havens in Europa, het versterken van de logistieke knooppunten in Nederland en het efficiënt afhandelen van de groeiende vervoersstromen wordt de concurrentiekracht verder versterkt¹⁴.

De mobiliteitsgroei in het goederenvervoer (weg, spoor en binnenvaart) is onder andere afhankelijk van de (internationale) economische ontwikkeling. In het lage groeiscenario (Regional Community) is tot 2030 sprake van stabilisatie. In het hoge groeiscenario (Global Economy) is sprake van een sterke toename: 50 procent tot 2030 (zie figuur 5). Het internationale vervoer via de belangrijkste achterlandverbindingen neemt bij een hoge economische groei in de periode na 2020 met bijna 20 procent toe. Absoluut gezien neemt de binnenvaart het meest toe, aangezien de grootste hoeveelheden goederen internationaal per binnenvaartschip vervoerd worden.

¹³ PBL, *De economische kracht van de Noordvleugel van de Randstad*, Den Haag 2010.

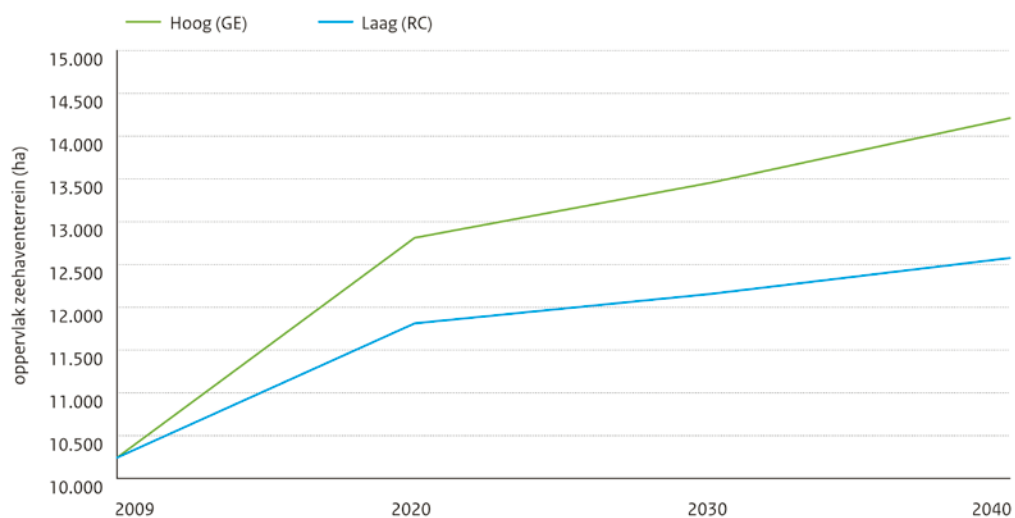
¹⁴ MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, *Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR*, Den Haag 2011.

Figuur 5 Verwachte ontwikkeling goederenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van tonkilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v. 2010 (= 100)¹⁵.



Mondiale logistieke ontwikkelingen zorgen voor een groei van de goederenstromen. Specifiek voor het grootste havenindustriële complex van Europa (Rotterdam – Antwerpen) biedt dit kansen om de concurrentiekracht van de mainports, de industrie en de logistieke sector te versterken. Bij gunstige economische ontwikkeling zal naast Rotterdam ook in de andere zeehavens de overslag sterk groeien, vooral van containers. Een dergelijke groei kan slechts gefaciliteerd worden als ook de daarbij behorende maritieme toegang, ruimte (zie onderstaand figuur), goede verbindingen voor buisleidingtransport en de achterlandverbindingen over spoor, weg en water de groei kunnen opvangen.

Figuur 6 Verwachte totale zeehaventerreinen 2009 – 2040 (in hectares) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario



¹⁵ PBL et al., WLO scenariostudie, Den Haag 2006, bewerking KIM, NMCA, 2011.

Bereikbaarheid door de lucht wordt bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Daarbij geldt dat de mondiale vraag naar luchtvaart zal blijven groeien. Behoud van de positie van Schiphol als mainport vereist dat de luchthavencapaciteit in Nederland ruimtelijk meegroeit.

Het netwerk aan buisleidingen is essentieel voor de energievoorziening en voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen voor de petrochemische industrie. Buisleidingstransport blijft de komende decennia een wezenlijke rol vervullen in de Europese gas- en grondstoffenmarkt. De vraag naar buisleidingstransport en daarmee de vraag naar nieuwe leidingen en leidingverbindingen zal nog toenemen.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven en een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, zijn sterke stedelijke regio's nodig met een goede 'quality of life', optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld.

Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang

Groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 blijft groeien. Dit betekent dat ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt de mobiliteit nog groeit¹⁶. De mobiliteitsbehoefte groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste mobiliteitsknelpunten voordoen.

De bereikbaarheid (de moeite uitgedrukt in tijd en kosten per kilometer die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken) is momenteel onvoldoende. Dat zorgt voor negatieve ervaringen en nadelige economische effecten. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Een robuust en samenhangend systeem levert betrouwbare prestaties; in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Een dergelijk systeem geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl en gebruikspatronen.

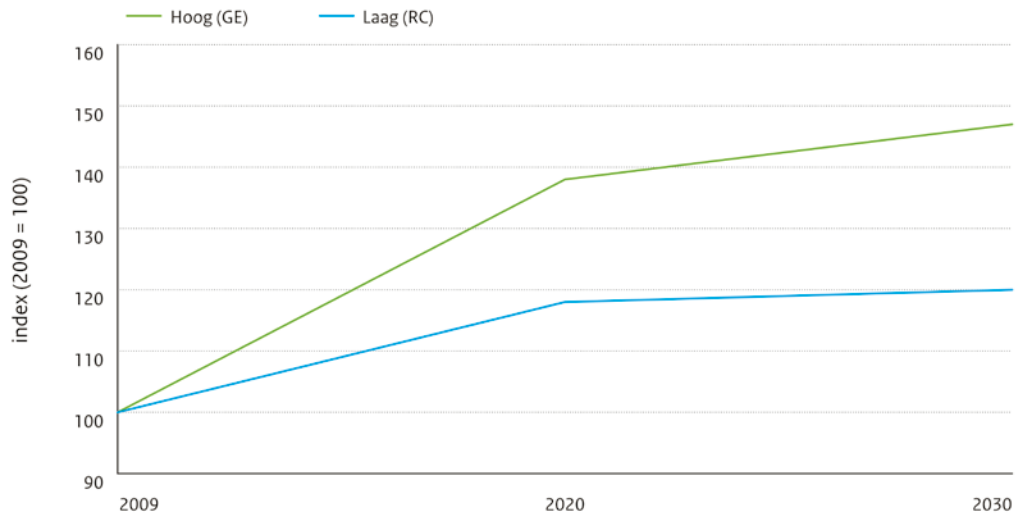
Versnelde realisatie van wegverbredingen, innovatieve benuttingsmaatregelen zoals FileMijden en omvangrijke investeringen in het spoorstelsel in de afgelopen jaren hebben de bereikbaarheid in Nederland duidelijk verbeterd. De afname van de mobiliteit door de economische crisis speelt ook een rol, maar zeker is dat de verbetering niet alleen daaraan kan worden toegeschreven. De verwachting is dat de bereikbaarheid de komende jaren verder verbetert door de geplande investeringen op korte termijn. Onderzoek moet uitwijzen hoe de latente vraag naar (auto)mobiliteit zich ontwikkelt. Er zijn aanwijzingen dat deze vraag minder sterk is dan in het verleden, wat kan betekenen dat de positieve effecten van gerichte investeringen langer aanhouden. Veranderingen in leefpatronen, zoals arbeidsparticipatie van vrouwen, keuzegedrag van jongeren en meer spreiding en differentiatie in het mobiliteitsgedrag (bijvoorbeeld door het nieuwe werken) zijn hier mogelijke redenen voor.

Tussen 2009 en 2020 wordt een generieke groei van het personenvervoer verwacht (zie figuur 7) met een bandbreedte tussen 20 (Regional Community-scenario (RC)) en 40 procent (Global Economy-scenario (GE)). Door een afnemende bevolking en een afnemende groei van het aantal huishoudens, autogebruik en autobezit is tussen 2020 en 2030 naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei van het personenvervoer. In de economisch belangrijkste stedelijke regio's zal het personenvervoer sterker toenemen dan in andere gebieden.

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

¹⁶ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, Krimp en Mobiliteit, Den Haag 2010.

Figuur 7 Verwachte ontwikkeling personenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van reizigerskilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v. 2009 (= 100)¹⁷.



Het gebruik van het openbaar vervoer per trein, bus, tram en metro groeit tot 2020 mogelijk met 25 tot 30 procent. In de periode 2020-2030 is er sprake van een lichte daling in het RC-scenario en een lichte stijging in het GE-scenario. Deze ontwikkeling vindt niet gelijkmatig over het netwerk plaats. Daarom kan er bij een gematigde groei op nationaal niveau toch sprake zijn van een forse groei op specifieke verbindingen. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit vooral sterk in de Randstad en op de corridors van en naar de Randstad. Het intercitygebruik neemt het sterkst toe in de Randstad en in mindere mate in Brabant en Oost-Nederland. Vanwege de hoge frequentie aan intercity's groeit het sprintervoer in de Randstad nauwelijks.

Er is wel sprake van een groei in het stedelijk openbaar vervoer. In de noordelijke provincies, Limburg en Oost-Nederland is er juist een sterke groei van het sprintervoer en op de gedecentraliseerde spoorlijnen. Met uitzondering van Brabant kent het streekvervoer geen of minimale groei. Het gebruik van intercity's zal in de toekomst meer en meer het woonwerkverkeer betreffen en minder het reizen met bijvoorbeeld sociaal-recreatieve motieven. Dat leidt tot een groei van reizen in de spits en naar de grote steden. Het is daarom noodzakelijk om een goed systeem van openbaar vervoer in en tussen de grote steden te bieden dat voldoende capaciteit heeft in de spits.

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

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

¹⁷ PBL et al., WLO scenariostudie, Den Haag 2006, bewerking KIM, NMCA, 2011.

Leefbare en veilige omgeving

Nederland is een aantrekkelijk land om in te wonen, werken en recreëren, met kenmerkende cultuurlandschappen, natuur en stads- en dorpsgezichten die over de hele wereld bekend staan als typisch Nederlands. De eeuwenlange strijd tegen het water maakt dat Nederland de best beveiligde delta ter wereld is. Deze aantrekkelijkheid moet behouden worden. Dit vergt inspanningen, want de kwaliteit van de leefomgeving in ons dichtbevolkte land staat onder druk.

De gevolgen van klimaatverandering zetten de bescherming tegen overstromingen en zoetwatervoorziening van Nederland onder druk¹⁸. In het algemeen is er in Nederland voldoende zoet water beschikbaar. Incidenteel treden echter langdurig droge perioden met watertekorten op. Langere droogteperiodes kunnen in Nederland leiden tot watertekorten voor landbouw en natuur (zoetwatervoorziening, verzilting), scheepvaart en energieopwekking (koelwater). Veengronden klinken in door ontwatering.

Internationale ontwikkelingen zoals hogere temperaturen leiden tot uitzetting van het zeewater en het smelten van gletsjers en ijskappen waardoor de zeespiegel stijgt. Ook ontstaan in Europa steeds vaker extremen: periodes met veel neerslag en piekafvoeren in de rivieren enerzijds en lange periodes van droogte, hitte en lage waterstanden anderzijds. Het klimaatbestendig maken van het watersysteem en de ruimtelijke inrichting vraagt om een integrale aanpak van de gezamenlijke overheden, op nationale en internationale schaal, waarbij de wateropgaven in samenhang worden bekeken met andere beleidsterreinen zoals natuur, landbouw, visserij, verstedelijking en economie¹⁹.

De natuur in Nederland maakt onderdeel uit van het Europese natuurnetwerk en is verbonden met voedselproductie, landbouw, visserij, waterveiligheid, particulier natuurbeheer, zoetwatervoorziening, recreatie, (duurzame) energieopwekking, gezondheid en zorg. Het ecologische systeem op land en water vormt hiervoor de basis.

Het zorgen voor een goede milieukwaliteit en het beschermen van natuurwaarden en biodiversiteit vraagt om het voorkomen en saneren van bodemvervuiling, het zorgvuldig inpassen van infrastructuur en stedelijke uitbreidingen, het verantwoord vervoeren van gevaarlijke stoffen en het voorkomen van luchtvervuiling, lichthinder en geluidsoverlast^{20 21}. Dit vraagt om eenvoudige regels die nauw aansluiten op het Europese instrumentarium. Het streven is om afwenteling van problemen te voorkomen en kringlopen van grondstoffen te sluiten (cradle2cradle).

Voor CO₂-reductie (reductie met 60% in 2050) en de transitie naar duurzame mobiliteit (waaronder een modal shift van 50% van het goederenvervoer van de weg²² naar spoor en water tegen 2050) heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan in het Witboek Transport 2011²³. De Klimaatbrief 2050²⁴ is breder en verkent de uitdagingen en kansen voor Nederland die samenhangen met een transitie naar een klimaatneutrale economie. Specifiek voor de transitie naar een duurzame energievoorziening is een visie nodig op het ruimtegebruik ervan in relatie tot andere ruimteclaims.

Een leefbaar en veilig Nederland vraagt daarmee om het waarborgen van veiligheid, gezondheid, watersystemen, zoet water, biodiversiteit en unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

¹⁸ KNMI, *Klimaatverandering in Nederland: Aanvullingen op de KNMI'06 scenario's*, De Bilt 2009.

¹⁹ PBL, *Een delta in beweging. Bouwstenen voor een klimaatbestendige ontwikkeling van Nederland*, PBL

i.s.m. Deltares, KNMI, VISTA, WUR, Kennis voor Klimaat, Klimaat voor Ruimte en UNESCO-IHE. Den Haag 2011.

²⁰ PBL, *Balans van de leefomgeving*, Bilthoven/Den Haag 2010.

²¹ PBL, *Natuurverkenning*, Den Haag 2011.

²² Over afstanden van meer dan 300 km.

²³ Europese Commissie, *Witboek Transport, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem*, Brussel 2011.

²⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Klimaatbrief 2050: uitdagingen voor Nederland bij het streven naar een concurrerend, klimaatneutraal Europa*, Den Haag 2011.

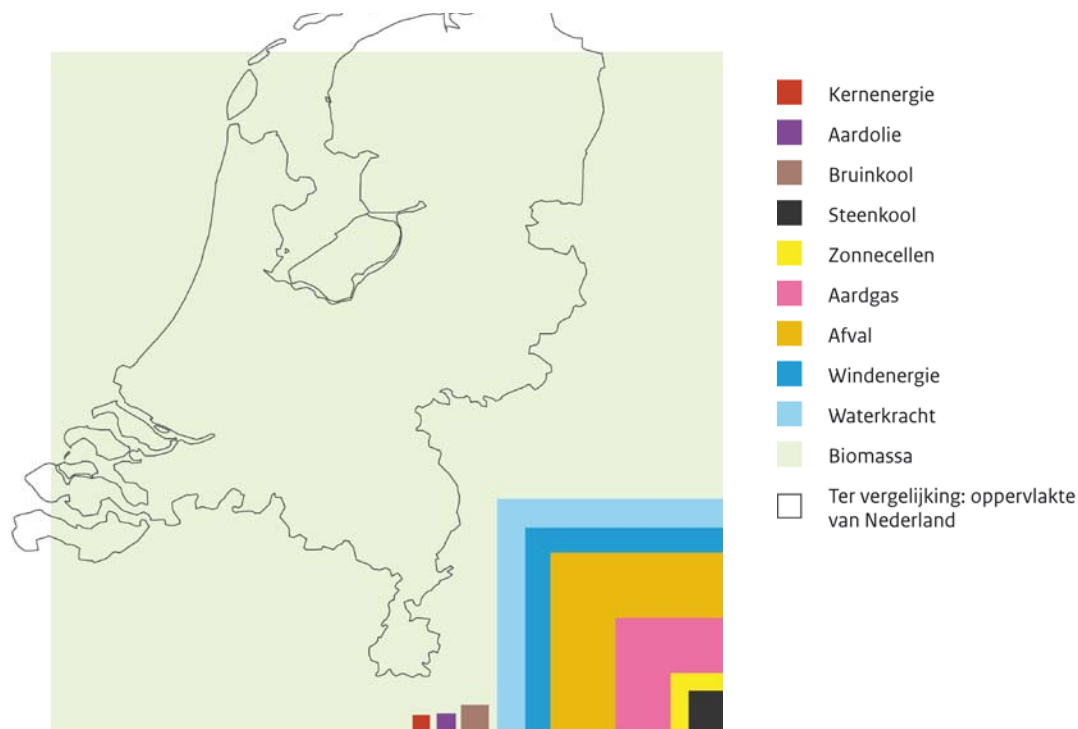
Energieontwikkelingen en transitie

Een toekomstbestendige energievoorziening is van vitaal belang voor de Nederlandse economie. Daarin speelt leveringszekerheid van energie (gas, elektriciteit) een cruciale rol. Deze is in Nederland van hoog niveau in vergelijking met andere Europese landen. De komende decennia groeit de vraag naar elektriciteit en gas in Nederland nog gestaag (uitgaande van het GE-scenario)²⁵. Het opvangen van deze groei en het handhaven van het huidige hoge niveau van leveringszekerheid vragen om uitbreiding van het productie-vermogen (waaronder het decentrale vermogen) en de energienetwerken. Daarnaast gaat de integratie van de Europese energiemarkt en de energienetwerken door, waardoor de internationale elektriciteitsverbindingen nog belangrijker worden. Ruimtelijk vertaalt zich dit in een behoefte aan voldoende ruimte voor productie van elektriciteit op land en op zee evenals voor nieuwe (internationale) hoogspanningsverbindingen.

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

Dat de transitie naar duurzame energie een groot ruimtebeslag kent, is te zien in figuur 8. Het betreft een weergave van het ruimtebeslag van de gehele energieketen, zonder rekening te houden met het ruimtebeslag van eventueel afval of mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Zo is zichtbaar dat het voorzien in de hele Nederlandse energiebehoefte met bijvoorbeeld louter biomassa vraagt om een ruimtebeslag groter dan Nederland. Bij bijvoorbeeld windenergie gaat het om een ruimtebeslag groter dan de provincie Limburg.

Figuur 8 Ruimtebeslag per energiebron in verhouding tot de oppervlakte van Nederland, indien één bron in de totale huidige elektriciteitsvraag zou moeten voldoen²⁶.



²⁵ CPB et al., *Welvaart en Leefomgeving (achtergronddocument)*, Den Haag 2006.

²⁶ H+N+S, *Kleine Energieatlas*, 2009, bewerking: Ministerie IenM.

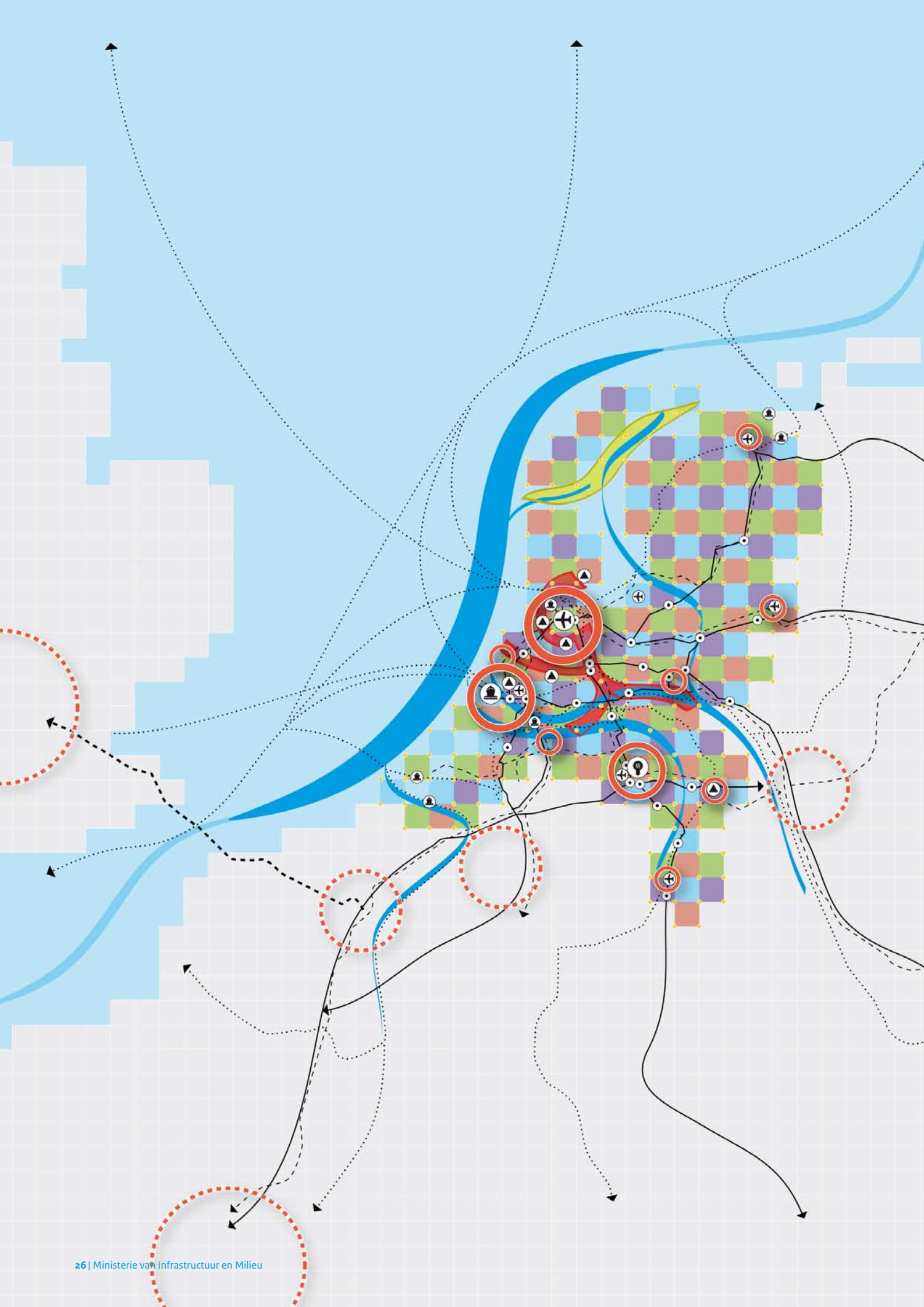
2.2

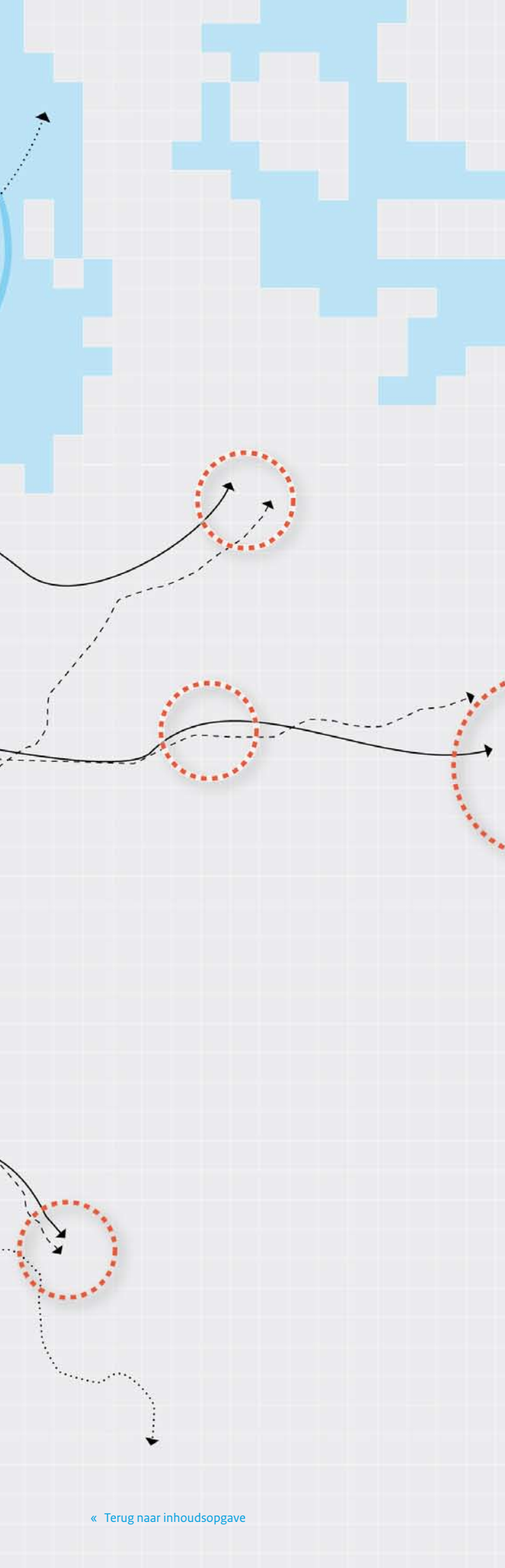
Ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Om richting te geven aan de wijze waarop de hiervoor genoemde (inter)nationale opgaven opgepakt moeten worden, geeft het Rijk een visie op Nederland in 2040. Een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Om dit te bereiken stelt het Rijk ambities (die op hierna afgebeelde kaart schematisch zijn weergegeven):

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

Deze ambities zet het Rijk neer voor 2040. Het is niet enkel aan het Rijk om deze ambities waar te maken; dit vraagt samenwerking met decentrale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de ambities komt het Rijk tot drie rijksdoelen. Die doelen stelt het Rijk tot 2028 maar het bouwt flexibiliteit in richting 2040 aangezien er ontwikkelingen en opgaven kunnen zijn die vragen om bijstelling van zowel ambities als doelen. De nationale belangen horen bij zowel de ambities tot 2040 als de rijksdoelen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen worden in het volgende hoofdstuk geformuleerd.







Kaart ambitie Nederland 2040




Concurrerend

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Zuidoost-Nederland
-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Economisch centrum in het buitenland
-  Robuust energienetwerk

Bereikbaar

-  (Inter)nationaal hoofdwegennet
-  (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet
-  (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet
-  Multimodaal knooppunt en ketenmobiliteit

Leefbaar en veilig

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



3 Van rijksdoelen naar nationale belangen

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

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

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

In de volgende paragrafen worden 13 nationale belangen benoemd; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan. De realisatieparagraaf van de SVIR werkt per nationaal belang de instrumenten uit die worden ingezet.

In het MIRT wordt ook de samenhang met decentrale belangen en regionale opgaven besproken. Dit doet het Rijk met de regio voor alle ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT aan de hand van de gezamenlijke gebiedsagenda's van Rijk en regio (zie ook hoofdstuk 4).

3.1

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multi-modaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd.

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



Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren

Om de ruimtelijk-economische structuur in heel Nederland te versterken, ontwikkelt het Rijk in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en decentrale overheden een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor negen topsectoren: Water, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie. De keuze voor deze sectoren is gebaseerd op hun mate van kennisintensiteit, export-oriëntatie, (sector)specifieke wet- en regelgeving en de bijdrage die zij leveren aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. Daarbij gaat het om het versterken van de onderlinge relaties tussen verschillende sectoren door middel van slimme clustering, het vormen van (internationale) allianties en het stimuleren van 'kruisbestuiving', zodat de topsectoren elkaar kunnen versterken. De bedrijfslevenbrief 2011²⁷ en de EU2020-strategie²⁸ zijn daarbij voor het Rijk de belangrijkste kaders.

De topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. Daarbij gaat het om de haven van Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de Greenports Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Noord-Holland Noord, Boskoop en Bollenstreek, Energyport in Groningen, Food Valley in Wageningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft. Deze stedelijke regio's beschouwt het Rijk van nationale betekenis en hiermee gaat het Rijk samen met decentrale overheden aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Nationaal belang 1

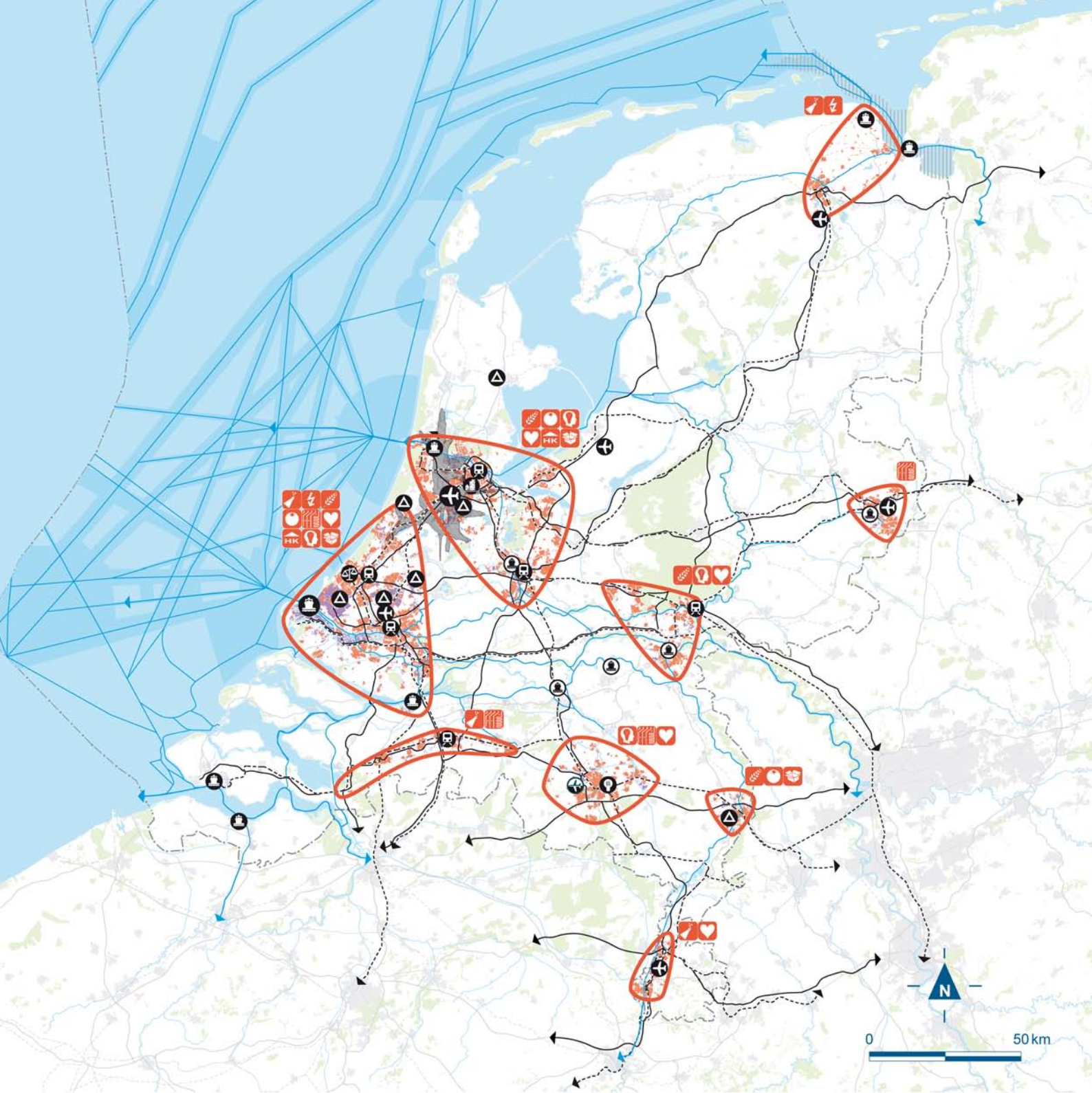
een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren

Op de kaart op pagina 32 is te zien welke (concentraties van) topsectoren zich in welke stedelijke regio's bevinden²⁹. In de stedelijke regio's van de mainports Rotterdam en Schiphol en de Brainport Zuidoost-Nederland en de bijhorende greenports is de sterkste concentratie van topsectoren aanwezig. Hoofdkantoren vormen belangrijke internationale besluitvormings- en ontwikkelingscentra van multinationale ondernemingen. Het is van belang dat Nederland haar positie voor internationaal opererende bedrijven verder uitbouwt. Van nationale betekenis zijn daarbij de Zuidas in Amsterdam als het grootste internationale zakendistrict en Den Haag Internationale stad als vestigingsplaats van hoofdkantoren van internationale organisaties. Het Rijk werkt in het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) aan de versterking van de Mainport Schiphol met bijhorend netwerk in samenhang met overige ruimtelijke opgaven, waarbij ook actualisatie van de zoKE-contour wordt meegenomen.

²⁷ Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, *Naar de Top, het bedrijvenbeleid in actie(s)*, TK 32637, nr. 15, Den Haag 2011.

²⁸ De EU2020-strategie is een afspraak tussen de lidstaten om het economisch herstel richting 2020 te bevorderen. Er zijn vijf doelstellingen afgesproken, waarvan de belangrijkste voor het ruimtelijke en mobiliteitsterrein de "20/20/20 klimaatdoelstelling" is: -20% broeikasgassen, +20% hernieuwbare energie, en een ambitie van +20% energie efficiëntie.

²⁹ Buiten deze cirkels zijn uiteraard ook concentraties van topsectoren te vinden. De topsector water is niet op de kaart weergegeven, aangezien deze zich niet concentreert in specifieke stedelijke regio's. Wél zijn er regionale en lokale concentraties in de watersector, in het bijzonder het cluster watertechnologie in Leeuwarden en voor het maritieme deel van de watersector in Noord-Nederland en de Zuidvleugel van de Randstad.



Kaart (inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren

- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren | | Mainport en HSL-station Schiphol | | HSL/ICE station |
| | Agro & Food | | 20Ke Geluidscontour* | | Burgerluchthaven van nationale betekenis |
| | Chemie | | Mainport Rotterdam | | Militaire luchthaven met burgermedegebruik |
| | Creatieve Industrie | | Brainport Zuidoost-Nederland | | Zeehaven van nationale betekenis |
| | Energie | | Greenport | | Binnenhaven van nationale betekenis |
| | High Tech Systemen en Materialen | | Zuidas | | Verkeersscheidingsstelsel |
| | Hoofdkantoren | | Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid | | |
| | Life Sciences & Health | | (Inter)nationaal hoofdwegennet | | |
| | Logistiek (enkel internationaal weergegeven) | | (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet | | |
| | Tuinbouw en Uitgangsmaterialen | | (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet | | |

* te actualiseren en juridisch te verankeren in de AMvB LIB 2013.

Vanuit het programma Beter benutten is voor een aantal van deze stedelijke regio's³⁰ een bestuurlijk trio aan de slag met als taak het uitwerken van gebiedspakketten: een bestuurder van het Rijk, een decentrale bestuurder en een regionale CEO uit het bedrijfsleven.

Conform het coalitieakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Indien stedelijke regio's rondom topsectoren buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn. Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM), Brainport Avenue rond Eindhoven, Rotterdam-Zuid/Stads-havens) zet het Rijk door.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Ook natuur, hoogwaardige landschappen en recreatieve voorzieningen horen daarbij, alsmede het bieden van meer ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei, de mogelijkheid om te voorzien in de eigen woningbehoefte en ruimte voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap en meegroei-, mantel- en meergeneratiewoningen³¹. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de programmering van deze verstedelijkingsopgaven in combinatie met het versterken van het vestigingsklimaat. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking³². In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de programmering.

³⁰ Afspraken zijn gemaakt met Haaglanden, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Brabant, Maastricht en Arnhem-Nijmegen.

³¹ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Woonvisie*, Tweede Kamer 32847 nummer 1, Den Haag 2011.

³² De reeds gemaakte verstedelijkingsafspraken in de BO's MIRT van najaar 2010 voor deze stedelijke regio's worden daarbij zo nodig geactualiseerd. Voor de andere stedelijke regio's is het Rijk geen partij meer bij de bestaande verstedelijkingsafspraken.



Kaart ruimte voor energievoorziening

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale |  | Gerealiseerd windturbinepark op zee |
|  | (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500 MW |  | Aangewezen windenergiegebied op zee |
|  | Hoogspanningsverbinding 220 kV |  | Kansrijk gebied windenergie * |
|  | Hoogspanningsverbinding 380 kV |  | Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt |
|  | Hoogspanningsverbinding 450 kV |  | Verkeersscheidingsstelsel |
|  | Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) | | |

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

Ruimte voor energievoorziening

Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. De opwekking en distributie van elektriciteit via een hoofdnetwerk van centrales en hoogspanningsleidingen is van nationaal belang. Niet alleen vanwege het (inter)nationale en provinciegrensoverschrijdende karakter van het hoofdnetwerk, maar ook gelet op het effect voor de individuele burger. De ruimtebehoefte en het beleid voor ruimtelijke inpassing voor de nationale elektriciteitsinfrastructuur zijn uitgewerkt in het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III) en ruimtelijk geborgd in het Barro. Het SEV III bevat de bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen vanaf 500 MW, de globale tracés van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning vanaf 220 kV en het waarborgingsbeleid kernenergie in Nederland. Bij de actualisatie van het SEV III zal rekening worden gehouden met koelwatervoorziening van energiecentrales op plaatsen waar de zoetwatervoorziening een aandachtspunt is.

Nationaal belang 2

ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie

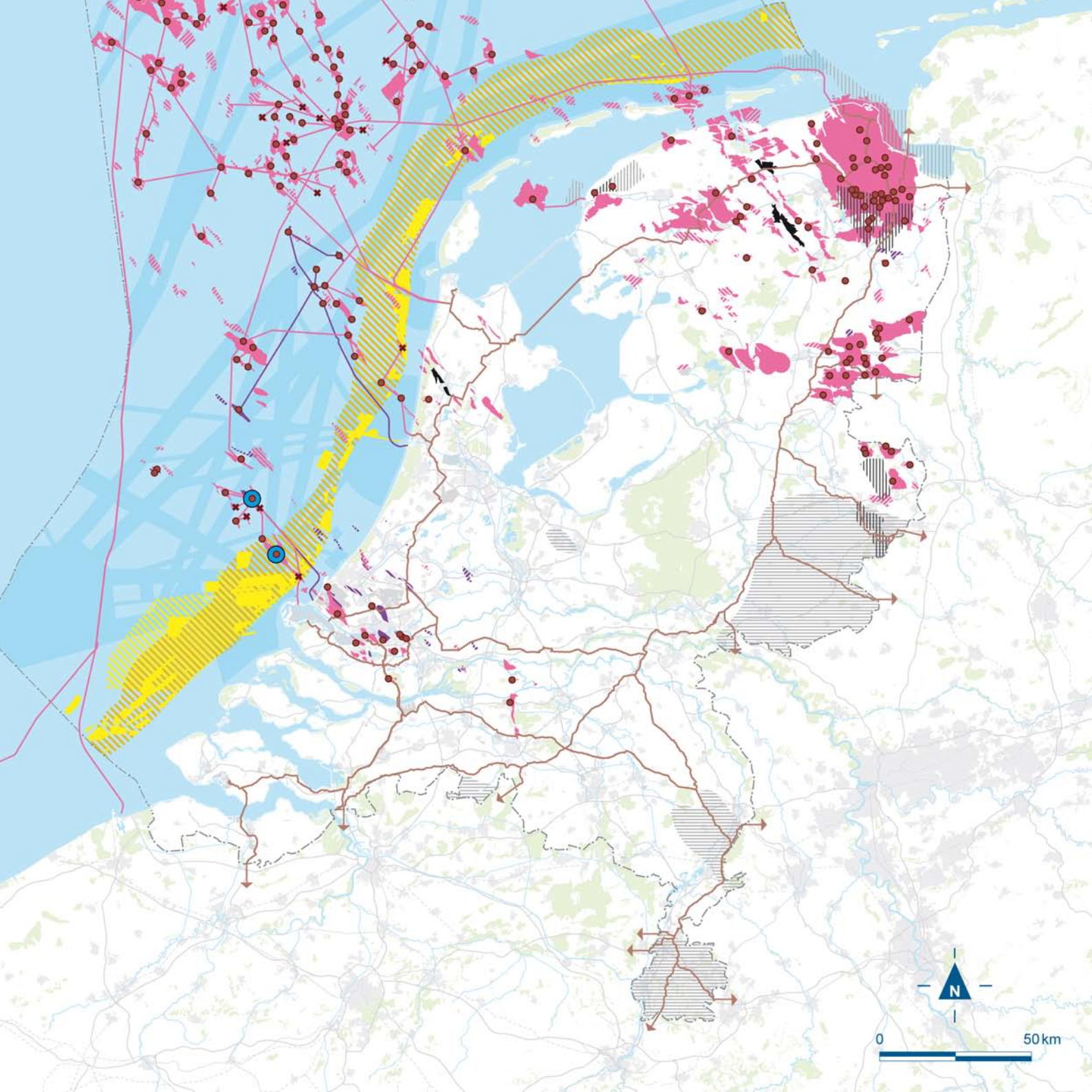
De verdere integratie van de Europese energiemarkt maakt dat er een steeds groter beroep wordt gedaan op internationale verbindingen en dat hoogspanningsverbindingen mogelijk om uitbreiding vragen. Het Rijk wijst daarbij de tracés van hoogspanningsverbindingen (vanaf 220 kilovolt) aan en zorgt voor de inpassing. Op basis van het SEV III wijst het Rijk ook de locaties voor de opwekking van elektriciteit (vanaf 500 megawatt) aan. Een eventuele nieuwe kerncentrale op de locaties Borssele, Eemshaven en Maasvlakte I is mogelijk gemaakt in het waarborgingsbeleid. Voor de economische ontwikkeling op de lange termijn is een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening nodig, zowel vanwege geopolitieke verhoudingen en uitputting van fossiele brandstoffen als vanwege de ambities voor beperking van de CO₂-uitstoot. Daarbij zijn de Europese doelstellingen op het gebied van energietransitie het uitgangspunt. Voor het uitvoeren hiervan is het nodig om de (toekomstige) ruimtelijke consequenties van (grootschalige) duurzame elektriciteitsopwekking in kaart te brengen. Bovendien moet de elektriciteitsinfrastructuur geschikt worden gemaakt voor meer decentrale opwekking van elektriciteit.

Het is primair de taak van provincies en gemeenten om voldoende ruimte te bieden voor duurzame energievoorziening (zoals zonne-energie en biomassa). Het ruimtelijk rijksbeleid voor (duurzame) energie beperkt zich daarom enkel tot grootschalige windenergie op land en op zee, gelet op de grote invloed op de omgeving en de omvang van deze opgave. Voor andere energiefuncties is geen nationaal ruimtelijk beleid nodig naast het faciliteren van ontwikkelingen door het aanpassen van wet- en regelgeving en het delen en ontwikkelen van kennis.

Rijk en provincies zorgen voor het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Niet alle delen van Nederland zijn geschikt voor grootschalige winning van windenergie. Het Rijk heeft in de SVIR gebieden op land aangegeven die hiervoor kansrijk zijn op basis van de combinatie van landschappelijke en natuurlijke kenmerken, alsmede de gemiddelde windsnelheid. Binnen deze gebieden gaat het Rijk in samenwerking met de provincies locaties voor grootschalige windenergie aanwijzen. Hierbij worden ook de provinciale reserveringen voor windenergie betrokken. Deze gebieden zullen nader worden uitgewerkt in de Rijksstructuurvisie 'Windenergie op land'³³.

Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee. Locaties voor windparken op zee (territoriale zone en Nederlandse Economische Exclusieve Zone) zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan. In 2015 wordt bezien in hoeverre voor de langere termijn (na 2020) nieuw ruimtelijk beleid en infrastructuur nodig is voor de verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee. Het Rijk onderzoekt bij de actualisatie van het SEV III of en zo ja hoe de ruimte voor de elektriciteitskabels voor het transport van energie van windmolenparken op zee naar de aanlandingspunten van het hoogspanningsnet op het vasteland geborgd moet worden.

³³ Te verschijnen in ontwerp in 2012.



Kaart buisleidingen en ondergrond

- | | | | |
|---|---|---|---|
| ● | Productielocatie | ▨ | Olie: niet producerend |
| ✱ | Onderwaterplatform | ■ | Olie: producerend |
| — | Gasleiding | ▨ | Olie: uitgeproduceerd |
| — | Olieleiding | ● | Pilots CO ₂ -opslag |
| — | Buisleidingstrook | ▨ | Zoutwinning (vergund) |
| ▨ | Conventionele steenkoolwinning mogelijk | ▨ | Zoutwinning (niet vergund) |
| ▨ | Gas: niet producerend | ■ | Zandwinning |
| ■ | Gas: producerend | ▨ | Reserveringsgebied zandwinning |
| ▨ | Gas: uitgeproduceerd | ▨ | Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand |
| ■ | Ondergrondse gasopslag (anders dan CO ₂ -opslag) | ■ | Verkeersscheidingsstelsel |

Buisleidingen

Het netwerk van buisleidingen voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen is van economisch belang voor Nederland op Europese schaal. Hieronder valt ook het gastransport en het verbinden van productielocaties. Ook voor het functioneren van de haven van Rotterdam in relatie tot andere haven- en industriegebieden in Noordwest-Europa zijn deze buisleidingen nodig. De buisleidingen voor transport van aardgas, aardolie(producten) en CO₂ zijn onderdeel van de nationale energieinfrastructuur.

Nationaal belang 3

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

Naast brandstoffen (en afvalstoffen) worden ook chemische stoffen per buisleiding getransporteerd. Het Rijk wil de aanleg van deze buisleidingen op land en zee (inclusief de Caribische Exclusieve Economische Zone) ruimtelijk mogelijk maken, belemmeringen voorkomen en zorgen voor een goede aansluiting op het internationale netwerk. Buisleidingen op land die van nationaal belang zijn voor het transport van (gevaarlijke) stoffen, worden enkel toegestaan in de gereserveerde stroken. In de Rijksstructuurvisie Buisleidingen is het beleid voor buisleidingen op land verder uitgewerkt³⁴.

Ondergrond

In de ondergrond komen diverse nationale belangen samen. De ondergrond is belangrijk voor bestaande energievoorziening (winning, opslag en transport van olie- en aardgas) en nieuwe energievoorziening (bodemenergie zoals geothermie (waaronder warmteopslag) en opslag van CO₂ en nucleair afval). De winning van aardgas uit het Groningen-gasveld en de uitvoering van het kleineveldenbeleid zijn van nationaal belang. Daarnaast moet in de ondergrond rekening gehouden worden met de winning van (oppervlakte)delfstoffen (zoals zout, steenkool en zand), archeologie (zoals het cultureel erfgoed de Limes), ondergrondse rijksinfrastructuur (tunnels en buisleidingen), het beheren van niet verwijderbare (resten van) bodemverontreiniging en de bescherming van de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit.

De vormen van gebruik van de ondergrond beïnvloeden elkaar onderling en zijn tevens van grote invloed op de eisen aan bovengrondse functies, zodat zonder ordening het gebruik voor de individuele functies inefficiënt wordt. Vanwege onder meer de beperkte ruimte in de ondergrond, de betekenis van de ondergrond voor het economisch functioneren van Nederland en afstemming op activiteiten in de bovengrond, is efficiënt gebruik van de ondergrond van nationaal belang.

Nationaal belang 4

efficiënt gebruik van de ondergrond

In de Rijksstructuurvisie Ondergrond³⁵ worden de nationale belangen in de ondergrond van het Nederlandse vasteland en de Noordzee benoemd, inclusief de gebruiksmogelijkheden die maar op een beperkt aantal locaties aanwezig zijn. Dit betreft bijvoorbeeld opslag van diverse stoffen waar een vergunning op basis van de Mijnbouwwet voor nodig is, ontgrondingen en grondwaterbescherming. Ook zal worden onderzocht of winning van drinkwater uit de ondergrond van nationaal belang is. De Rijksstructuurvisie Ondergrond biedt inzicht ten aanzien van regelgeving voor het beleid voor de ondergrond waar andere overheden verantwoordelijk voor zijn.

³⁴ Te verschijnen in 2012.

³⁵ Te verschijnen in ontwerp eind 2012.

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

3.2

Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid

De gebruiker centraal

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Robuustheid en samenhang, met inzet van alle beschikbare modaliteiten, zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen. Het regionale en nationale mobiliteitssysteem hangen nauw met elkaar samen en goede aansluiting tussen de verschillende systemen is van belang. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor een robuust en samenhangend regionaal mobiliteitssysteem waarin langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats hebben. Over het verbeteren van de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur maken de decentrale overheden en het Rijk via het MIRT en de MIRT-gebiedsagenda's afspraken.

Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Maatregelen (ook van decentrale overheden en het bedrijfsleven) die de vraag op piekmomenten reduceren, kunnen heel effectief zijn.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met deze beleidsmix zet het Rijk in op positief beleid. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Dit gebeurt bijvoorbeeld door gebruikers optimaal te informeren over keuzemogelijkheden. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk. Nu de regionale verschillen binnen Nederland toenemen is het grootschalig toepassen van generiek beleid minder effectief en kiest het Rijk ervoor om de beleidsmix gebiedsgericht in te zetten waardoor de effectiviteit van beleid wordt vergroot.

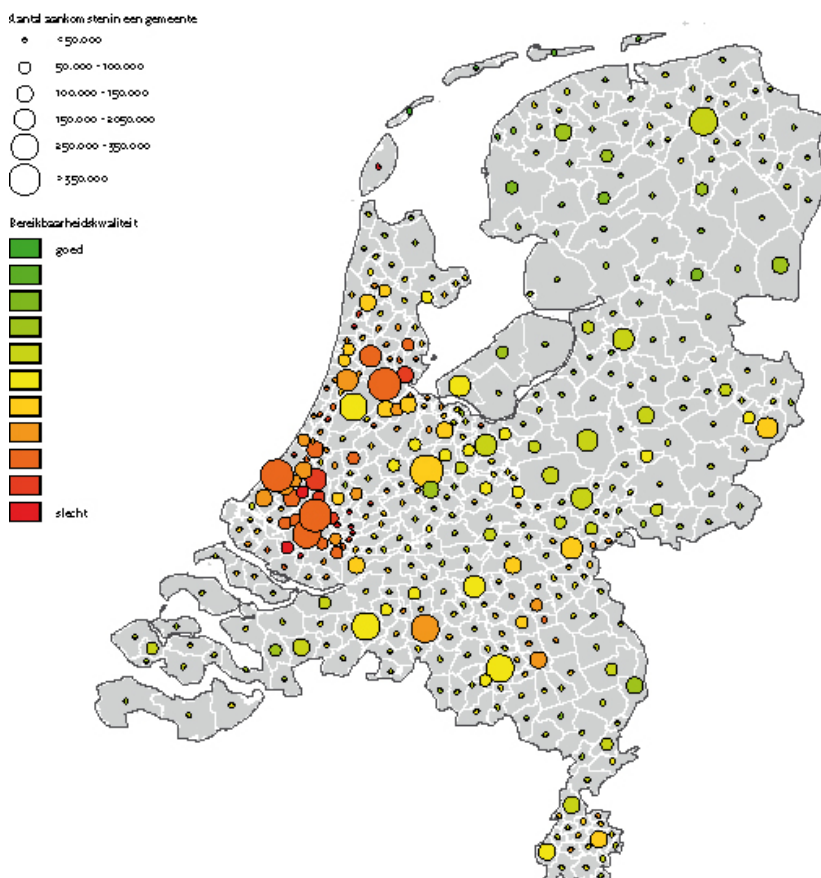
Meer samenhang tussen de modaliteiten en het robuust maken van het mobiliteitssysteem maakt dat het systeem toekomstbestendiger wordt. Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig. Daartoe is een Klimaatbrief 2050 opgesteld, waarin de transitie naar niet-fossiele brandstoffen en de ontwikkeling van stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen aan de orde komt. Het bedrijfsleven heeft het initiatief bij deze transitie. Het Rijk schept de voorwaarden zodat een succesvolle transitie tijdig kan plaatsvinden. De bestaande stimulering voor de transitie naar niet-fossiele brandstoffen (elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, ethanol) die een marktintroductie vergemakkelijken, blijft bestaan. Het stimuleren van zuinige voertuigen door bijvoorbeeld het initiëren van onderzoek wordt doorgezet. De wijze waarop de fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's vorm krijgt, is uiteengezet in de 'Autobrief'³⁶.

³⁶ Ministerie van Financiën, *Autobrief: Fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen*, Den Haag 2011.

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker te kunnen beoordelen is een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. Deze indicator geeft inzicht in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze manier laat de indicator zien waar het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten de meeste toegevoegde waarde oplevert. De indicator wordt gebruikt naast de huidige beleidsdoelen zoals deze voor bereikbaarheid tot op heden door het Rijk per modaliteit zijn gehanteerd³⁷.

De bereikbaarheidsindicator neemt de mobiliteit over de weg (auto en vracht) en het openbaar vervoer samen en stelt per gebied vast wat de integrale kwaliteit van de bereikbaarheid is. De indicator doet dit op basis van de totale reis, waarbij de omvang en economische waarde van de mobiliteitsstromen de kern van de indicator vormen. De kwaliteit van de bereikbaarheid van deur tot deur wordt hierbij bepaald aan de hand van de moeite (als gevolg van files, omrijden, andere vertragingen) die het gemiddeld per kilometer kost om een gebied te bereiken. De bereikbaarheidsindicator kan de bereikbaarheid voor Nederland als geheel in beeld brengen (zoals in figuur 9), maar de methodiek biedt ook mogelijkheden voor het inzoomen op verschillende deelonderwerpen (zoals een bepaalde verbinding, modaliteit of een bepaald gebied). De bereikbaarheidsindicator laat zien dat delen van de Randstad relatief slechter bereikbaar zijn dan andere delen van Nederland, waarbij de grootste verkeersstromen ook in de Randstad te vinden zijn.

Figuur 9 Multimodale (auto, vrachtauto en openbaar vervoer) bereikbaarheidskwaliteit van gemeenten in 2030 (uitgaande van het WLO-scenario³⁶ Global Economy).



³⁷ In bijlage 6 staan de essentiële onderdelen van beleid uit de Nota Mobiliteit (NoMo) deel IV, die (gewijzigd) van kracht blijven (zoals verkeersveiligheid). Deze passages zijn waar nodig aangepast aan actuele ontwikkelingen.



Kaart ambitie 2040 hoofdwegennet

- Ambitie minimaal 2x4
- Ambitie 2x3 plus parallelle verbinding
- Ambitie minimaal 2x3
- Mogelijk verbreding N-wegen naar 2x2
- ↔ Mogelijk nieuwe verbinding (tracé nog niet vastgesteld)
- Knooppunt

De nieuwe bereikbaarheidsindicator is in de huidige vorm geen absolute maatstaf of norm, maar een relatieve maat. Bovendien geeft de bereikbaarheidsindicator niet de exacte locatie van de opgave aan. Als een gemeente ‘rood kleurt’, hoeft de opgave zich niet in de gemeente zelf te bevinden. Daarmee laat de indicator de oplossingsrichtingen open. Daar wil het Rijk op basis van gebiedsgerichte verkenningen, samen met regio’s, in de MIRT-overleggen afspraken over maken. Uiteindelijk keuzes zijn bovendien niet alleen gebaseerd op wat vanuit bereikbaarheid gewenst is. Ook ruimtelijke, economische en leefbaarheidsargumenten spelen een rol.

De omvang van de verkeersstromen bestaat voor het overgrote deel uit de dagelijkse verplaatsingen. De bereikbaarheidsindicator maakt dus de dagelijkse bereikbaarheid van de gebieden in Nederland inzichtelijk en sluit daarmee goed aan bij de beleving van de gebruiker. Naast deze dagelijkse verplaatsingen over relatief korte afstanden zijn ook de lange afstandsverplaatsingen van groot belang voor het functioneren van het mobiliteitssysteem en de Nederlandse economie. Dit aspect wordt betrokken bij de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator. De indicator dient evenwichtig aandacht te hebben voor kortere woonwerkverplaatsingen (die dominant zijn in het regionale beeld van de bereikbaarheid) en lange(re) afstandverplaatsingen over doorgaande verbindingen (die dominant zijn voor de (inter)nationale bereikbaarheid van Nederland). Daarnaast worden onder andere het goederenvervoer over het spoor en het water verder in de indicator geïntegreerd. De bereikbaarheidsindicator wordt verder ontwikkeld in overleg met mede-overheden. Wanneer de indicator medio 2012 volledig is uitgewerkt, zal deze toepasbaar zijn in projecten en gebiedsgerichte studies.”

Slim investeren

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio’s rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen (mede aan de hand van de bereikbaarheidsindicator en uitkomsten van de NMCA). In deze gebieden en op die hoofdverbindingen worden de zwaarste mobiliteitsstromen afgewikkeld. De ambitie is om deze stromen zo veel mogelijk multimodaal te bedienen, zodat verschillende alternatieve reismogelijkheden ontstaan. Dat vraagt om investeringen in de modaliteiten afzonderlijk en in het goed verbinden van deze modaliteiten onderling in bijvoorbeeld multimodale knooppunten. Het Rijk heeft mede daartoe geïnvesteerd in de HSL-stations (Nieuwe Sleutelprojecten).

De investeringen moeten ‘slim’ gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio’s en Nederland als geheel. De bereikbaarheidsindicator is daarvoor een bruikbaar instrument. Zo dragen investeringen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem waarbij de gebruiker centraal staat.

Nationaal belang 5

een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio’s inclusief de achterlandverbindingen

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



Kaart landelijk hoofdspoorwegennet

- Bestaand hoofdspoorwegennet
- ↔ Mogelijke nieuwe verbinding hoofdspoorwegennet (tracé nog niet vastgesteld)
- █ Planstudie Programma Hoogfrequent Spoor personenvervoer
- █ Studie Programma Hoogfrequent Spoor alternatieve goederenroutering

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

Veel wegverbindingen in de Randstad worden of zijn al uitgebreid naar een capaciteit van 2x4 rijstroken of meer en de grootste bottlenecks worden aangepakt. Op hoofdverbindingen buiten de Randstad (voornamelijk op de dominante multimodale, (inter)nationale verbindingen) wil het Rijk 2x3 rijstroken de standaard laten zijn, tenzij wordt aangetoond dat 2x2 rijstroken ook op de lange termijn voldoende is. Op de kaart op pagina 40 is aangegeven op welke wegen deze ambitie van toepassing is. Deze kaart geeft een ambitie voor 2040 (mede gebaseerd op de meest recente NMCA) die gefaseerd gerealiseerd zal worden. Deze ambitie laat onverlet dat voor elke verbreding nog wel moet worden aangetoond dat er sprake is van een daadwerkelijke vraag. Als voor een bepaalde verbinding geldt dat deze op grote delen volgens behoeferamingen verbreed zou moeten worden, dan kan ervoor gekozen worden dat voor de gehele verbinding te besluiten. Dit om flessenhalzen te voorkomen en de robuustheid van het wegsysteem te bevorderen.

Om de uitbreidingen in het mobiliteitssysteem conform de gestelde ambitie mogelijk te maken zonder onnodig hoge kosten, legt het Rijk in het Barro en de bijbehorende ministeriële regeling reserveringsgebieden vast voor (mogelijk) nog te realiseren rijksinfrastructuur.

Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, betaalt het Rijk enkel die inpassingskosten die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen. Indien cofinanciering van projecten aan de orde is, dan worden de inpassingskosten die voortvloeien uit wettelijke eisen naar rato verdeeld. Bij het doorlopen van het MIRT-proces worden gevolgen van mogelijke alternatieven in kaart gebracht. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing. Bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur heeft het Rijk een medeverantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende fiets- en wandelroutes.

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

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

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

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

Innoveren door beter benutten

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

Nationaal belang 6

betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem

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

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

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

Het Rijk stimuleert samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande P+R-locaties, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

In het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voo- en natransport speelt de fiets een belangrijke rol. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen zoals de Segway. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fietssnelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Ter bevordering van het treingebruik blijft het Rijk ook in de toekomst, op basis van cofinanciering, investeren in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations. Daarnaast bestaan er fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woon-werksituatie⁴⁰. Met inzet van alle maatregelen van het Rijk en decentrale overheden, gecombineerd met het tijdig realiseren van openbaar vervoer bij nieuwe woon- en werklocaties en het programmeren van nieuwe woon- en werklocaties langs bestaande openbaar vervoerverbindingen, kan het aandeel van openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn oplopen tot 40 à 50% van de totale vervoersvraag.

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

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

Het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer wordt opgevangen, opdat er een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat. Door de synergie tussen de havens, andere multimodale knooppunten en de belangrijkste verbindingen te versterken, kan de waardetoevoeging in en het concurrentievoordeel voor de logistiek worden versterkt⁴¹.

De topsector Logistiek werkt aan een visie op een kernnetwerk logistiek van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten. Op de kaart op pagina 46 is het internationale kernnetwerk logistiek afgebeeld. Dit netwerk bevat de voor het goederenvervoer belangrijkste grensoverschrijdende achterlandverbindingen van de mainports, brainport en greenports⁴². Op deze verbindingen wordt specifiek aandacht besteed aan kwaliteitseisen van het vrachtvervoer; met name bij innovatie maar waar nodig ook bij investeringen en instandhouding. Deze achterlandverbindingen binnen het internationale kernnet goederenvervoer geeft het Rijk vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit samen met de bereikbaarheidsknooppunten voor de stedelijke regio's van main-, brain- en greenports. Bij verbetering, beheer en instandhouding staan op deze verbindingen kwaliteitseisen van het goederenvervoer centraal: bijvoorbeeld veilige parkeerplaatsen langs wegen en flexibiliteit in de bediening van sluizen.

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

⁴¹ MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, *Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR*, Den Haag 2011.

⁴² Het betreft daarmee een selectie van achterlandverbindingen.



Internationaal kernnet logistiek

-  Mainport Rotterdam
-  Mainport Schiphol
-  Brainport Zuidoost-Nederland
-  Greenport
-  Multimodaal knooppunt
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Hoofdwegennet *

-  Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Studie Programma Hoogfrequent Spoor alternatieve goederenrouting Oost-Nederland **
-  Hoofdvaarwegennet
-  TEN-T corridors (voorstel Europese Commissie)

*Zolang de A4 ten zuiden van Rotterdam niet is doorgetrokken, fungeren de A15 ten zuiden van Rotterdam en de A16 als onderdeel van het internationaal kernnet.

** Route onderlangs of bovenlangs

Deze visie wordt gedragen door de logistieke sector. Het Rijk werkt samen met de sector en de regio's een nationaal kernnetwerk uit. Op nationaal niveau is een gedeelde visie op overslagterminals nodig waarin speciaal aandacht is besteed aan de afstemming met private investeerders en het vermijden van fragmentatie. Hierbij gaat het niet alleen om fysieke uitbreidingsruimte maar ook om innovatieve open systemen voor (inter)nationale informatieuitwisseling en om uniformiteit in regelgeving (bijvoorbeeld de mogelijkheid om 24 uur per dag aan en af te voeren). Dit moet leiden tot één logistiek systeem (over spoorwegen, vaarwegen en wegen) dat goed is aangesloten op omliggende landen. Het kernnetwerk faciliteert 'synchro-modaal' transport waarbij de keuze tussen verschillende modaliteiten niet bij voorbaat vast ligt, maar op elk gewenst moment kan worden gemaakt op basis van de actuele omstandigheden (zoals vereiste spoed, realtime verkeers- en transportinformatie, waterstanden). Dit maakt een flexibele en duurzame inzet van alle modaliteiten mogelijk waarbij de beschikbare capaciteit beter wordt benut.

Ook optimaliseert het Rijk het gebruik van de hoofdvaarwegen zodat de capaciteit maximaal kan worden gebruikt en om de noodzakelijke betrouwbaarheid te kunnen bieden. Een voorbeeld van het beter benutten van de vaarwegen is het invoeren van de 'Blauwe Golf' (naar analogie van de 'Groene Golf' op wegen) door meer flexibele brugbediening en een openingsregime op afstand. Door decentraal prioriteit te geven aan watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenhavens kan de potentie van de binnenvaart maximaal worden benut. Voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen voor de belangrijkste (vaar)wegen zijn daarbij ook van belang.

Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud

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

Nationaal belang 7

het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen

Het Rijk is verantwoordelijk voor het beheren en instandhouden van de (spoor)weginfrastructuur, vaarwegen en bijbehorende voorzieningen voor gebruikers, zoals verzorgings-, parkeer- en ligplaatsen. Het instandhouden van de hoofdspoorweginfrastructuur betekent ook het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voornamelijk essentiële knooppunten en drukke corridors krijgen hierbij aandacht.

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



Kaart hoofdvaarwegennet

- Zeetoegangsgeul
- Hoofdtransportas
- Hoofdvaarweg
- Zeecorridor
- Overige vaarweg
- ⊖ Capaciteitsvraagstuk sluiscomplex
- Capaciteitsvraagstuk vaarwegprofiel
- Capaciteitsvraagstuk ligplaatsen
- Verkeersscheidingsstelsel

Voor het goederenvervoer over water zijn de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis. Om optimaal te profiteren van de kansen en een sterke internationale concurrentiepositie te waarborgen, kunnen aanpassingen en vernieuwingen (bijvoorbeeld voor verbetering van sluizen) nodig zijn.

Voor de binnenvaart (zie ook bijlage 6) heeft het Rijk de ambitie om een vlot, betrouwbaar hoofdvaarwegenet te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal 30 minuten voor schepen bij sluizen. Daarbij wordt ook de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport van de mainports en greenports over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden. Het Rijk geeft bij het beheer en onderhoud prioriteit aan de hoofdtransportassen en de belangrijkste knelpunten. Ook houdt het Rijk hierbij rekening met (de gevolgen van) klimaatverandering voor de vaarwegen en andere belangen in het watersysteem (zie nationaal belang 9). Het Rijk heeft belang bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart. Dit komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming op het hoofdvaarwegenet. Het Basisrecreatietoervaartnet (BRTN) is hierbij het uitgangspunt. Hierover worden afspraken gemaakt met medeoverheden.

In de Caribische Exclusieve Economische Zone is het Rijk verantwoordelijk voor de veilige en vlote afwikkeling van het scheepvaartverkeer rondom de eilanden en in transit naar de eilanden alsook het regelen van de maritieme zaken (zoals het aanwijzen van verkeersroutes en ankergebieden en het beschermen van cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem).

Voor de (internationale) burgerluchtvaart zijn de luchthaven Schiphol, de overige burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, de luchthavens Eindhoven (in burgermedegebruik) en Twente en het civiele luchtruim van nationale betekenis. Voor de luchthavens Eelde, Maastricht en Twente en de ruimtelijke beperkingen door buitenlandse luchthavens bekijkt het Rijk of het mogelijk is om het bevoegd gezag over te dragen aan de provincie. Voor de capaciteit en de veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht is het nodig om uitbreidingen te kunnen realiseren (zoals de parallelle Kaagbaan). Voor Schiphol vraagt dit om het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het 20KE-gebied. Op de Caribische eilanden is het Rijk bevoegd gezag voor het aanwijzen van beperkingengebieden voor luchthavens.

3.3 Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving

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

Milieukwaliteit

Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Het uitgangspunt is een gelijk beschermingsniveau voor het hele land.

Afhankelijk van het onderwerp is en blijft in de toekomst maatwerk mogelijk. Lokale maatregelen zijn nodig om gezondheidswinst te behalen en om tijdig aan de wettelijke normen te voldoen, zodat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden verbeterd voor het welzijn van bewoners en werknemers. Het Rijk streeft ernaar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron.

De nationale waterkwaliteitsnormen zijn afgeleid van de Europese Kaderrichtlijn Water en andere Europese richtlijnen met kwaliteitseisen. De bescherming en verbetering van de waterkwaliteit ligt bij het Rijk en de waterschappen. Het Rijk draagt zorg voor de rijkswateren en de waterschappen voor de regionale wateren.

Het Rijk en de waterschappen beschermen en verbeteren de waterkwaliteit door het treffen van fysieke maatregelen, het uitgeven van vergunningen en handhaving.

Nationaal belang 8

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

Luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wateroverlast, waterkwaliteit, bodemkwaliteit en het transport van gevaarlijke stoffen kennen een grote samenhang met de andere nationale belangen. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen. Deze afweging wordt mede gemaakt op basis van het Milieueffectrapport. Het Rijk stelt de nationale kaders hiervoor vast in de Wet Milieubeheer op basis van Europese richtlijnen voor projecten en programma's⁴³. Bij mogelijke negatieve milieueffecten wordt gekeken naar aanpassingen in beleid en regelgeving eventueel nodig en mogelijk zijn.

Waterveiligheid en zoetwatervoorziening

Waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoet water stellen eisen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het borgen van de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening vraagt ook in de komende decennia om ingrepen, teneinde het systeem op orde te houden, te zorgen voor voldoende zoet water en te anticiperen op klimaatverandering. Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Nederland kent daarbij ook een aantal natuurlijk hooggelegen delen in het landschap (de 'hoge gronden'). Het is belangrijk dat bij ruimtelijke plannen waaronder voor stedelijke (her)ontwikkeling rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Hiervoor is een samenhangende inzet van afwegingsinstrumenten zoals het MER en de watertoets nodig.

Nationaal belang 9

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

Het hoofdwatersysteem van Nederland bestaat uit de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer, het Markermeer en de Randmeren, de grote rivieren, de Zuidwestelijke Delta en de rijkskanalen. Omdat het watersysteem deel uitmaakt van vier internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems, Schelde) is het noodzakelijk om op nationale en internationale schaal kaders en normen te stellen en beheer te voeren, zowel als het gaat om waterkwaliteit als om waterkwantiteit. Zo wordt voorkomen dat vervuiling of piekbelasting in een stroomgebied een probleem vormt in een boven- of benedenstrooms gebied. Het regionale en hoofdwatersysteem zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en beïnvloeden elkaar wederzijds. De overheden hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een goede koppeling.

Het hoofdwatersysteem, afgezien van de zoute en brakke wateren, heeft een belangrijke functie voor de zoetwatervoorziening in Nederland. Bij watertekorten of dreigende watertekorten kan het Rijk de Nationale Verdringingsreeks in werking laten treden. Deze verdringingsreeks regelt de prioritering voor de verdeling van zoet water op basis van de criteria veiligheid, duurzaamheid en maatschappelijke en economische schade.

⁴³ Europese richtlijn 85/337/EEG, gewijzigd bij Europese richtlijnen 97/11/EG, 2003/35/EG en 2009/31/EG.

Vanuit de waterveiligheid en zoetwatervoorziening heeft het Rijk belang bij het afremmen van bodemdaling in veenweidegebieden en een goede bufferwerking in het regionale watersysteem om afwenteling op het hoofdwatersysteem te voorkomen. Provincies en gemeenten maken in samenwerking met de waterschappen afspraken over de ruimtelijke keuzes om dit belang te behartigen.

Het beheer van het watersysteem is gericht op het meebewegen met natuurlijke processen waar het kan en het bieden van weerstand waar het moet. Naast preventie als primaire pijler bij de bescherming tegen overstromingen, is het waterveiligheidsbeleid ook gericht op het beperken van de gevolgen van een overstroming door keuzes in de ruimtelijke planning en het op orde krijgen en houden van de rampenbeheersing (meerlaagse veiligheid). Het nationale waterbeleid is uitgewerkt in het Nationaal Waterplan 2009-2015 en komt aan de orde in het jaarlijkse Deltaprogramma. Hierin wordt gerapporteerd over de te nemen maatregelen en voorzieningen.

Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen (dijken, dammen, kunstwerken en duinen) die in beheer zijn bij het Rijk evenals het kustfundament. Ook stelt het Rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook die in beheer bij waterschappen. Primaire waterkeringen bieden, in combinatie met de hoge gronden, bescherming tegen overstroming vanuit de buitenwateren (de wateren waarvan de waterstand direct beïnvloed wordt bij stormvloed of hoge waterstanden van de grote rivieren, het IJsselmeer, het Markermeer en de zee). De staat van de primaire keringen wordt in een meerjaarlijkse toetsing in beeld gebracht. In het Deltaprogramma worden de opgaven voor de primaire keringen voor de korte en lange termijn inzichtelijk gemaakt. Het beleid om de hoogte van het kustfundament te laten meegroeien met de zeespiegelstijging door zand toe te voegen wordt doorgezet. Daarbij wordt zo veel mogelijk gebruikgemaakt van de natuurlijke dynamiek van het zandige systeem van de kust (zandbewegingen door golven, stroom, wind). Om dit systeem integraal te kunnen beheren, wordt het kustfundament ruimtelijk beschermd met een 'ja-mits, nee-tenzij'-regime (conform Nationaal Waterplan). Ook borgt het Rijk dat het rivierensysteem ruimte houdt om water over Rijntakken en Maas veilig af te voeren, ook voor de lange termijn. Binnen het hoofdwatersysteem wordt, waar verantwoord, ruimte voor andere functies geboden. Zo is kleinschalige en groot-schalige buitendijkse bebouwing in het IJsselmeergebied onder voorwaarden mogelijk.

In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden onder regie van de Deltacommissaris aan een totaalpakket van water- en ruimtelijke oplossingen om Nederland vanaf 2015 ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater en te zorgen voor voldoende zoet water. Daarbij wordt nagegaan of de bestaande normen, regels en afspraken met betrekking tot de waterveiligheid, zoetwatervoorziening en de ruimtelijke inrichting daarvan aangepast moeten worden. Randvoorwaarde daarbij is dat afwenteling op andere partijen, gebieden en toekomstige generaties wordt voorkomen en dat de lopende uitvoeringsprogramma's zijn uitgevoerd. Het Deltaprogramma omvat verschillende deelprogramma's.

De zes gebiedsgerichte deelprogramma's zijn:

1. **IJsselmeergebied.** In het deelprogramma IJsselmeergebied staat de toekomstige opgave voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in het IJsselmeergebied centraal. Onderzocht wordt of op termijn het peilbeheer van het IJsselmeer moet worden aangepast, rekening houdend met de andere belangen die spelen in het gebied;
2. **Rijnmond-Drechtsteden.** Het deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden werkt aan een langetermijnstrategie voor de waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorziening in synergie met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deze regio. In samenhang met de deelprogramma's Zuidwestelijke Delta en Rivieren wordt toegewerkt naar een beslissing over de Rijn-Maasdelta in 2015;
3. **Zuidwestelijke Delta.** Het doel van het deelprogramma Zuidwestelijke Delta is om in samenhang met het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en de uitvoering van de Scheldeverdragen een duurzame balans te realiseren tussen waterveiligheid, economie (waaronder zoet water) en ecologie;
4. **Kust.** Het deelprogramma Kust richt zich op het formuleren van een strategie voor de langetermijnveiligheid van de kust in samenhang met andere ontwikkelingsmogelijkheden;
5. **Rivieren.** In verband met verwachte hogere rivierafvoeren van Maas en Rijntakken zal voor het rivierengebied binnen het deelprogramma Rivieren een integrale gebiedsopgave worden geformuleerd en worden strategieën uitgewerkt vanuit opgaven (veiligheid, zoet water) en ambities (o.a. economische ontwikkeling, woningbouw, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur);



Kaart hoofwatersysteem, waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Huidige situatie, droog jaar (1/10)

- | | |
|---|---|
|  Primaire waterkering |  Oorzaak van knelpunt: verzilting inlaatpunten |
|  Behouden kustfundament |  Oorzaak van knelpunt: geen wateraanvoer uit hoofwatersysteem mogelijk |
|  Zandmotor |  Waterstromen droogste decade zomerhalfjaar (m^3/s) |
|  Hoge gronden |  Zoutindringing |
|  Verziltinggevoelig gebied |  Belangrijk inlaatpunt |
|  Rijkswater | |
|  Oorzaak van knelpunt: waterbuffer IJsselmeer overvraagd | |
|  Oorzaak van knelpunt: onvoldoende rivieraanvoer | |

6. **Waddengebied.** Het deelprogramma Waddengebied verkent hoe het Waddensysteem zal reageren op zeespiegelstijging en welke gevolgen dit heeft voor de veiligheid van de eilanden, de vastewalkust en het Eems-Dollardgebied. Tevens wordt nagegaan in hoeverre waterveiligheid beter gecombineerd kan worden met bestaande functies en waarden, zoals die van natuur.

De drie generieke deelprogramma's zijn:

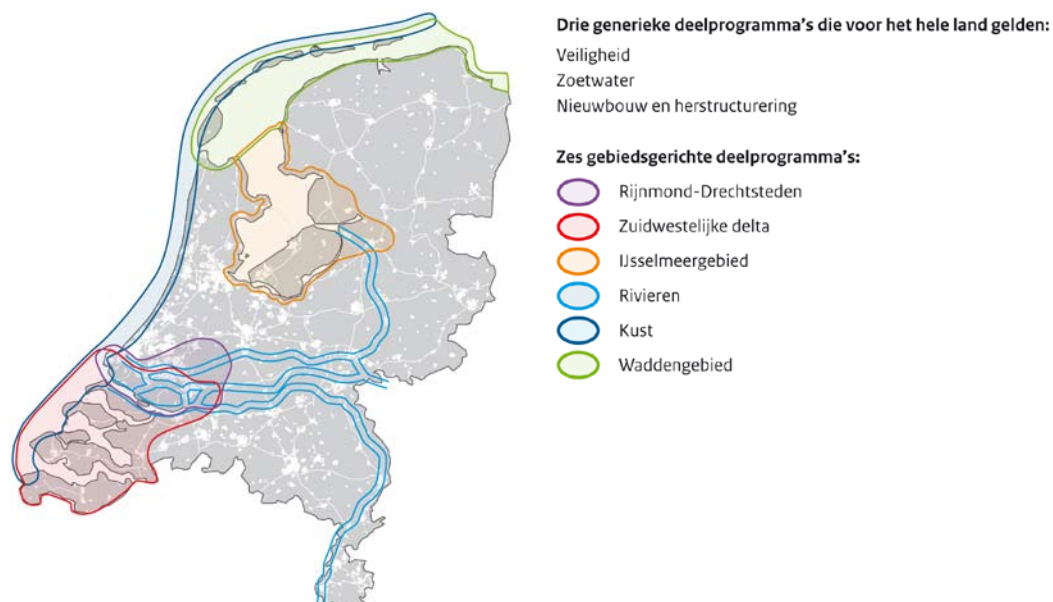
1. **Deelprogramma Veiligheid.** Actualisatie van de huidige waterveiligheidsnormen en gebiedsgerichte veiligheidsstrategieën;
2. **Deelprogramma Zoet water.** Ontwikkelen van een voorkeursstrategie voor een duurzame zoetwatervoorziening in Nederland. Deze langetermijnstrategie zal uitspraken doen over de optimale zoetwaterverdeling en de bijbehorende verantwoordelijkheden en overheidsmaatregelen. Het betreft maatregelen op internationaal, nationaal en regionaal niveau en per watergebruiker. Het kan gaan om ruimtelijke maatregelen en om economische, juridische en ruimtelijke instrumenten (bijv. beprijzen);
3. **Deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering.** Afspraken maken over de wijze waarop bij stedelijke (her)ontwikkelingen efficiënt en (kosten)effectief rekening kan worden gehouden met (het beperken van de gevolgen van) overstromingen, extreme neerslag, watertekort en periodes van hitte en droogte.

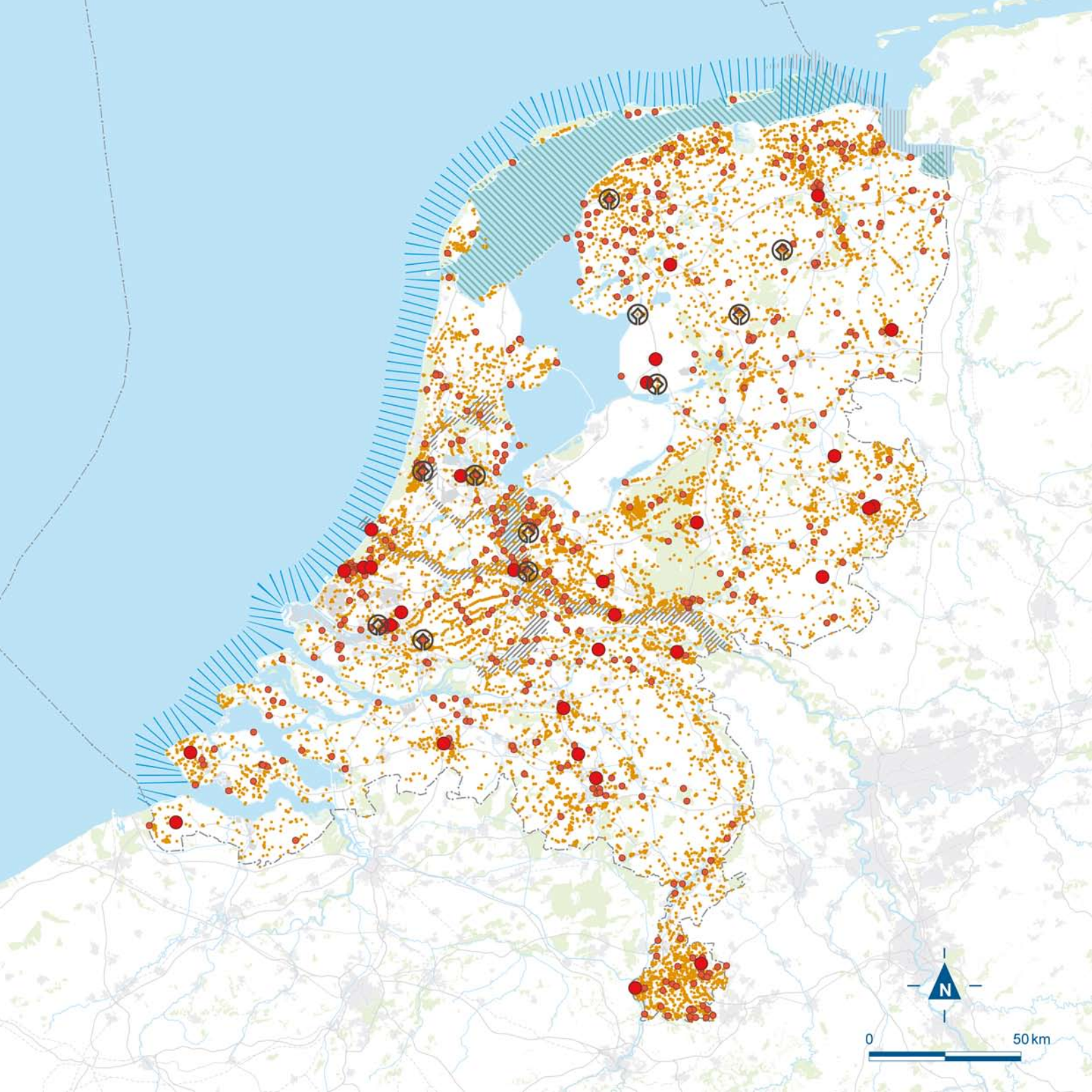
Op basis van de uitkomsten uit de deelprogramma's van het Deltaprogramma neemt het Rijk op advies van de Deltacommissaris in 2014 Deltabeslissingen over:

- Mogelijke aanpassing van de beschermingsniveaus voor primaire waterkeringen en een Deltaplan Waterveiligheid waarin de veiligheidsmaatregelen voor korte en lange termijn in samenhang zijn geprogrammeerd;
- De zoetwaterstrategie die voor een adequate watervoorziening in Nederland op de lange termijn moet zorgen;
- Het korte en lange termijn peilbeheer van het IJsselmeer gericht op de watervoorziening in Nederland en de veiligheidsopgave in het gebied;
- De bescherming van de Rijn-Maasmonding op korte en lange termijn;
- Een nationaal beleidskader voor de (her)ontwikkeling van bebouwd gebied.

De Deltabeslissingen in 2014 zijn mogelijk van invloed op de ruimtelijke reserveringen voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening in de toekomst. Deze Deltabeslissingen leiden tot een actualisatie van het Nationale Waterplan voor de periode na 2015.

Figuur 10 Deelprogramma's Deltaprogramma





Kaart erfgoed

- Wederopbouwgebied
- Stads- en dorpsgezicht
- Rijksmonument
- ▨ Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- ▨ Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed
- ⊠ Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- ▨ Handhaving van het vrije zicht op de horizon

Cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten

Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van belang voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee voor de concurrentiekracht van Nederland. Het Rijk is verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO-werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem.

Nationaal belang 10

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

UNESCO wijst op voordracht van lidstaten internationaal unieke en waardevolle gebieden, objecten en ensembles aan als cultureel of natuurlijk Werelderfgoed (zie bijlage 4). Hierover zijn internationale afspraken gemaakt, gericht op de instandhouding van deze uitzonderlijke universele waarden. Om recht te doen aan de schaal en aard van de gebieden (de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes) worden deze door het Rijk ruimtelijk beschermd, waarbij ontwikkelingen in deze gebieden mogelijk zijn mits deze de aan de uitzonderlijke universele waarde verbonden kernkwaliteiten behouden of versterken. De Waddenzee is aangewezen als natuurlijk UNESCO-werelderfgoedgebied en geborgd in de Derde Nota Waddenzee. De objecten en ensembles op de Werelderfgoedlijst UNESCO en de voorlopige lijst Werelderfgoed worden beschermd door de Monumentenwet. Voor Caribisch Nederland staan het Marine park Bonaire en het eiland Saba op de voorlopige lijst werelderfgoed vanwege de hoge natuurlijke waarde van het zee-ecosysteem rondom Bonaire en de cultuurhistorische en natuurlijke waarde van het eiland Saba.






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

Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen' (zie bijlage 4). Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

Landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten op de Noordzee, het IJsselmeer en Waddenzee blijven van nationaal belang. Het Rijksbelang voor de Waddenzee is geborgd in de Derde Nota Waddenzee en het Barro. Voor de Noordzee en het IJsselmeer blijft het Nationaal Waterplan gelden. Specifiek voor de landschappelijke kwaliteiten op de Noordzee handhaaft het Rijk het vrije uitzicht op de horizon vanaf de kust tot 12 zeemijl conform het Nationaal Waterplan en borgt dit in het Barro.



Kaart natuur

- | | | | |
|---|--|---|----------------|
|  | Ecologische Hoofdstructuur Noordzee | inclusief: | |
|  | Ecologische Hoofdstructuur overige grote wateren |  | Natura 2000 |
|  | Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land* |  | Nationaal Park |

* Op deze illustratieve kaart is de door de provincies op 31 december 2010 planologisch begrensde EHS weergegeven. De EHS wordt in 2011/2012 door de provincies herijkt. Na herijking zullen de provincies de EHS in 2021 gerealiseerd hebben.

Natuur

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden. In internationaal verband heeft Nederland zich met het Biodiversiteitsverdrag en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn⁴⁴ (Natura 2000) gecommitteerd aan afspraken over soorten (flora en fauna) en leefgebieden van soorten (habitats).

Nationaal belang 11

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

Het Rijk is verantwoordelijk voor en door de EU aanspreekbaar op het nakomen van die aangevane verplichtingen. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk⁴⁵ met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provincie- en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water en de soortenbescherming. Ook de drinkwaterbedrijven en de landbouw hebben een rol bij het natuurbeheer. Uitsluitend wanneer sprake is van nalatigheid van de provincies zal het Rijk de provincies aanspreken op het niet realiseren van de internationale verplichtingen.

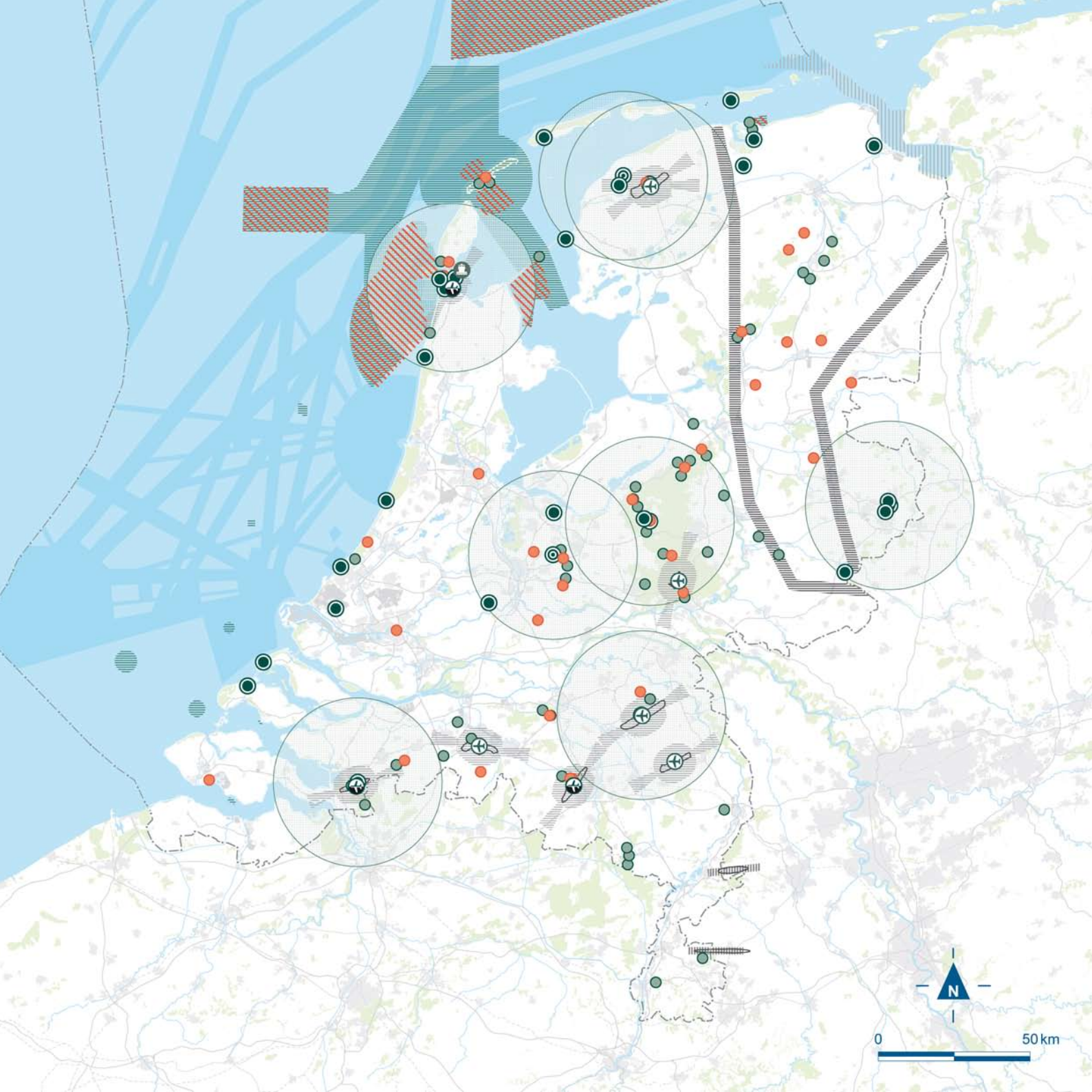
De herijkte nationale EHS is de belangrijkste Nederlandse bijdrage aan het keren van de internationale achteruitgang van biodiversiteit. De mogelijkheid voor soorten om zich tussen natuurgebieden te verplaatsen, wordt vooral gerealiseerd via landbouwgebied en ander particulier beheerd groengebied. Het Rijk zet in op verduurzaming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). Daarmee kunnen grondeigenaren worden gestimuleerd een groenblauwe dooradering van het landschap te realiseren door bijvoorbeeld natuurlijke akkerranden, sloten, recreatieve routes en kavelafscheidingen. Ook rondt het Rijk het Meerjarenprogramma Ontsnippering af voor het opheffen van knelpunten tussen de nationale EHS en bestaande rijksinfrastructuur. Daarnaast wordt nieuwe infrastructuur ingepast conform de wettelijke eisen voor inpassing van infrastructuur. Bij de realisatie van de EHS zal aandacht zijn voor de toegankelijkheid, de recreatieve waarde en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Ook wordt aansluiting gezocht bij de realisatie van andere maatschappelijke opgaven zoals waterberging. Zo wordt met de EHS ook een bijdrage geleverd aan het halen van de doelen vanuit de Kaderrichtlijn Water⁴⁶.

De herijkte nationale EHS wordt uiterlijk in 2021 door provincies gerealiseerd. Door middel van een gezamenlijk door Rijk en provincies uit te werken eenvoudige monitoringssystematiek, die niet verder gaat dan de Europese rapportageverplichting, en via de reguliere kanalen, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving, zal beleidsvoortgang en doelbereik worden gemeten. Het Rijk ontwikkelt, in samenspraak met andere partijen, een natuurvisie voor de langere termijn waarin natuurbeheer en natuurbeleving in verbinding worden gebracht met mensen in de streek. Voor de periode na 2021 wordt in 2016 nagegaan welke andere maatregelen, naast de herijkte EHS, ingezet kunnen worden om de internationale doelen te halen. De robuuste verbindingen zijn geschrapt. Ontpoldering ten behoeve van de EHS is alleen toegestaan wanneer waterveiligheid of internationale afspraken dit vereisen.

⁴⁴ Richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992) en Richtlijn inzake het behoud van de vogelstand (2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009).

⁴⁵ De term netwerk betekent hier niet noodzakelijkerwijs dat natuurgebieden fysiek verbonden zijn door bijvoorbeeld ecologische verbindingen. Er is ook sprake van een netwerk wanneer kleinere natuurgebieden als 'stapstenen' fungeren om migratie tussen grotere gebieden mogelijk te maken of als soorten zich kunnen verplaatsen via agrarisch gebied.

⁴⁶ PBL, *Ruimtelijke opgaven in beeld, Achtergrondrapport bij de Ex-ante evaluatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*, Den Haag 2011.



Kaart ruimte voor militaire activiteiten

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Militaire luchthaven | | Ruimtelijke beperking door buitenlandse luchthaven |
| | Militaire luchthaven met burgermedegebruik | | Militair(e) terrein(en) |
| | Zend- en ontvangstinstallatie buiten militair terrein | | Munitieopslagplaats |
| | Radarstation | | Vlootbasis |
| | Radarverstoringgebied | | Onveilige zone Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer |
| | Geluidszone voor militaire luchthaven | | Militaire zone Noordzee, Waddenzee |
| | Obstakelbeheergebied | | Verkeersscheidingsstelsel |
| | Laagvliegroute boven Nederlands grondgebied voor jacht- en transportvliegtuigen | | |

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

De Natura 2000-gebieden (met natuurwaarden van Europees belang) en de twintig Nationale Parken maken deel uit van de EHS en hebben een belangrijke recreatieve, educatieve en natuurwaarde. Het Rijk heeft in het verleden achttien Nationale Parken aangewezen. Samen met de twee toen al bestaande particuliere Nationale Parken vormen zij het stelsel van twintig Nationale Parken (zie kaart op pagina 56) die de topgebieden van typisch Nederlandse natuur vertegenwoordigen. Het beleid ten aanzien van Nationale Parken is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

De Noordzee en de grote wateren (Waddenzee, Eems, Dollard, IJsselmeer, randmeren, grote rivieren en Deltawateren) behoren ook tot de EHS. Deze wateren vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Op de EHS in de grote wateren en de Noordzee is het 'nee, tenzij'-regime niet van toepassing. De Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeergebied, de Deltawateren en de grote rivieren zijn onder de Vogel- en Habitatrichtlijn grotendeels aangewezen als Natura 2000-gebied. Voor delen van de Noordzee geldt hetzelfde. Het regime uit de Natuurbeschermingswet 1998 is onverkort op deze gebieden van toepassing. De overige delen van de Noordzee kennen geen specifiek planologisch regime en vallen onder het integrale Noordzeebeleid en -beheer (uitgewerkt in het Nationaal Waterplan). Voor de EHS in de Waddenzee is in de Derde Nota Waddenzee een specifiek regime uitgewerkt. In Caribisch Nederland speelt het behoud en de bescherming van het mariene milieu (ecosysteem), specifiek de Sababank.

Ruimte voor militaire activiteiten

De locaties voor militaire activiteiten ten behoeve van de krijgsmacht vormen een nationale verantwoordelijkheid. Het Rijk wil voldoende ruimte bieden voor deze activiteiten voor gereedstelling en instandhouding. Deze activiteiten hebben daarbij soms beperkende gevolgen voor andere ruimtelijke functies en zij dienen dan ook zorgvuldig te worden ingepast. Militaire activiteiten moeten waar nodig worden afgestemd op andere nationale belangen zoals de Ecologische Hoofdstructuur, energienetwerken of nationale economische zwaartepunten. De vliegbasis Eindhoven is hiervan een voorbeeld waarbij het militaire gebruik deels heeft plaatsgemaakt voor de burgerluchtvaart, ter versterking van de Brainport Zuidoost-Nederland.

Nationaal belang 12

ruimte voor militaire terreinen en activiteiten

Het directe en indirecte militaire ruimtegebruik is divers en omvat een vlootbasis, kazernes, militaire luchthavens, logistieke inrichtingen, oefen- en schietterreinen op land en op zee, laagvliegroutes, zend- en ontvanginstallaties, helikopterlaagvlieggebieden en munitieopslagplaatsen. Ook op de Caribische eilanden en in de Caribische Exclusieve Economische Zone is ruimte nodig voor militaire activiteiten en functies. Rondom sommige locaties zijn beperkingenzones aangewezen. Het gaat dan bijvoorbeeld om externe veiligheidscontouren, geluidscontouren, gebieden met bouwhoogtebeperkingen en onveilige zones op zee.

Defensie heeft zeven radarstations in gebruik. Deze vervullen taken voor zowel het militaire apparaat (verkeers- en gevechtsleiding) als voor de nationale veiligheid. Om de werking van deze radarstations niet te beperken, zijn om deze stations radarverstoringengebieden aangewezen waarbinnen windmolens en hoge gebouwen beperkt mogelijk zijn.

Het Rijk ontwikkelt momenteel een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring met als doel voldoende ruimte te creëren voor de verdere ontwikkeling van windenergie (ten behoeve van het halen van de nationale doelstellingen op het gebied van windenergie) en tegelijk voldoende radardekking te kunnen garanderen voor het uitvoeren van militaire activiteiten. Met het ontwikkelen van deze nieuwe toetsingsmethode wil het Rijk de toetsingsgebieden voor andere hoogbouwprojecten verkleinen om zo de ontwikkeling van hoogbouw in Nederland niet onnodig te beperken.

3.4 Goed systeem van ruimtelijke ordening

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen, aanleg en herstructurering moet in elk geval aandacht zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed. Het Rijk hanteert bij nationale infrastructurele en gebiedsontwikkelingsprojecten de werkwijze van Sneller en Beter, waarmee participatie en belangenbehartiging van burgers en bedrijven een nadrukkelijker plaats krijgt bij de besluitvorming.

Nationaal belang 13

zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer;
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

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

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

Als onderdeel van de verantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening ondersteunt het Rijk de andere overheden door middel van kennis en experimenten en bij de ontwikkeling van alternatieve vormen van financiering en nieuwe verdienmodellen die het bereiken van de nationale ruimtelijke doelen kunnen bevorderen en ruimtelijke ontwikkelingen (meer gericht op herontwikkelen en beheer) financierbaar maken. Ook zal het Rijk de mogelijkheden van stedelijke herverkaveling onderzoeken zodat private partijen gemakkelijker zelfstandige kleinschalige locaties kunnen ontwikkelen zonder dat het gehele gebied in één hand c.q. één grondexploitatie hoeft te worden gebracht.

De principes van het advies van de Commissie Elverding⁴⁷ gebruikt het Rijk ook bij het komen tot een eenvoudig en samenhangend wettelijk stelsel (rondom ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur, landbouw, archeologie en monumenten). Dit zal voor de zomer van 2012 ondermeer leiden tot een voorontwerp van de nieuwe omgevingswet (Programma Eenvoudig Beter). Tevens wordt de Crisis- en Herstelwet permanent gemaakt.

Het Rijk houdt vast aan het huidige systeem van kostenverhaal. In technische zin wordt het kostenverhaal geoptimaliseerd door het onderzoeken van een forfaitaire bijdrage voor bovenplanse kosten⁴⁸. Dit zou de opties 'bovenplanse kosten' en 'bijdragen aan ruimtelijke ontwikkeling' in de toekomst kunnen vervangen. Uitgaven voor groen, landschap, parken, natuur, water en herstructurering komen hier in ieder geval voor in aanmerking.

Daarnaast worden de mogelijkheden van nieuwe allianties (publiek-publiek en publiek-privaat) benut⁴⁹. Het Rijk zet samen met decentrale overheden de interbestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de gevolgen van bevolkingsdaling voort en maakt, in die gevallen waarin de noodzaak is aangetoond, wet- en regelgeving krimpbestendig.

⁴⁷ Commissie Elverding, *Sneller en Beter, advies Commissie Versnelling Besluitvorming infrastructurele Projecten*, Den Haag 2008.

⁴⁸ ECORYS Nederland BV in samenwerking met VDz-Advies, *Financieringsmiddelen uit gebiedsontwikkeling en bestemmingswijzigingen*, (bijlage bij TK 2009/10, 27581, nr. 39), Rotterdam 2010. Voorts is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om particuliere grondposities in kaart te brengen. Het 'vervolgonderzoek naar een transparante grondmarkt' is geplaatst op www.rijksoverheid.nl.

⁴⁹ De mogelijkheden voor tol en PPS voor infrastructuurprojecten zijn beschreven in: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Prioritering investeringen mobiliteit en water, TK 32660 nummer 83*, Den Haag 2011.

3.5

Een integrale aanpak – eenvoudig, sneller en beter

In de voorgaande paragrafen zijn de 13 nationale belangen beschreven. Op de uitvoering van deze belangen is het Rijk aanspreekbaar en zet het Rijk meerdere instrumenten in: kaders, bestuurlijke afspraken, financiële instrumenten en kennisontwikkeling en -deling. Het borgen van nationale belangen in kaders (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)) doet het Rijk met terughoudendheid. In de realisatieparagraaf is opgenomen welke instrumenten het Rijk per nationaal belang inzet. Het Rijk hanteert daarbij een integrale, rijksbrede aanpak samen met het bedrijfsleven, marktpartijen en andere overheden. Daarbij hoort ook de internationale afstemming en kennisuitwisseling over nationale belangen.

In de MIRT-gebiedsagenda's komen de nationale en decentrale belangen samen en worden deze door Rijk en regio integraal met elkaar afgestemd. Deze agenda's hebben een dynamisch karakter om flexibel te kunnen inspelen op nieuw beleid en veranderende opgaven. De huidige MIRT-gebiedsagenda's moeten worden aangepast op het beleid in de SVIR. Deze documenten vormen de agenda van de bestuurlijke overleggen MIRT.

Ook de afstemming van investeringen van Rijk en regio lopen via deze MIRT-overleggen. Rijksinvesteringen vinden de komende jaren vooral plaats in het hoofdnetten van wegen, spoorwegen en vaarwegen evenals het water(systeem). Hiervoor zet het Rijk het Infrastructuurfonds en het nog op te richten Deltafonds in. Voor aanleg en verbetering van primaire waterkeringen in beheer bij waterschappen vanaf 2014 betaalt het Rijk conform het Bestuursakkoord Water de helft.

3.6

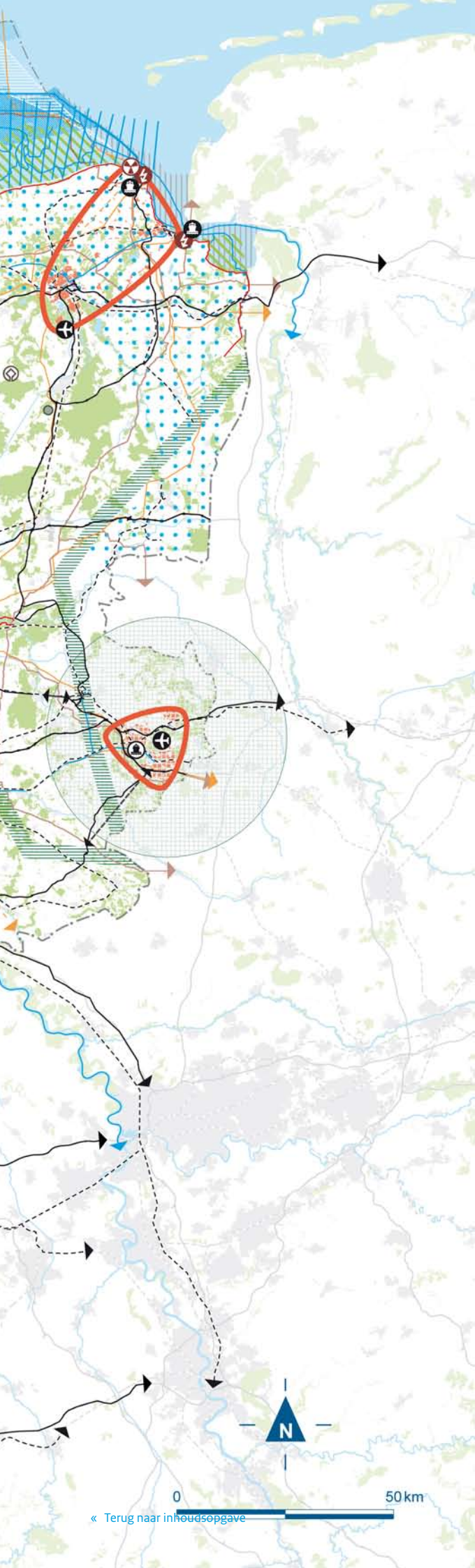
De nationale ruimtelijke hoofdstructuur en Nederland in Noordwest Europa

De rijksdoelen en nationale belangen leiden deels tot generieke instrumenten, bijvoorbeeld de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor een ander deel zijn de nationale belangen geografisch te duiden. De kaart op de volgende pagina's geeft de nationale ruimtelijke hoofdstructuur weer (*achterin is deze kaart uit te klappen*).

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

Na de nationale ruimtelijke hoofdstructuur volgt een kaart met daarop de grensoverschrijdende nationale belangen (stedelijke regio's, buisleidingen, energienetwerk, infrastructuur, water en natuur) van Nederland in Noordwest-Europa. Op deze kaart zijn de knooppunten in internationale netwerken van innovatie, kennis, handel en diensten en de verbindingen naar economische gebieden verder in Europa en de wereld te zien. Dankzij de aanwezigheid van deze knooppunten en netwerken (waaronder het logistieke netwerk) profiteert Nederland van zijn ligging in de grootste Delta van Noordwest-Europa.





Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

Concurrerend

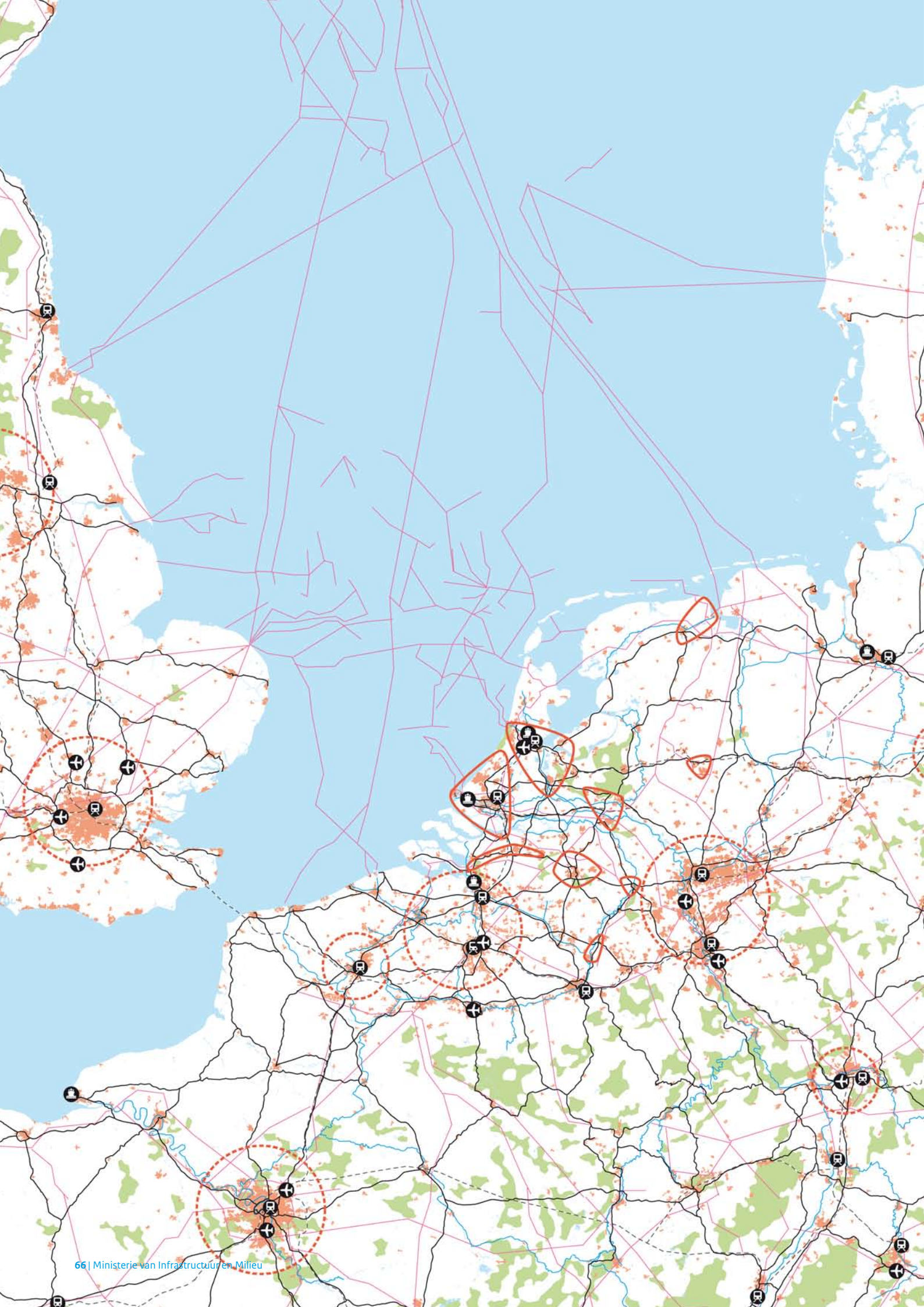
- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Mainport en HSL-station Schiphol
- 20Ke Geluidscontour
- Mainport Rotterdam
- Brainport Zuidoost-Nederland
- Greenport
- Zuidas
- Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500 MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
- Buisleidingenstrook
- Buisleiding
- Gerealiseerd windturbinepark op zee
- Aangewezen windenergiegebied op zee
- Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt
- Kansrijk gebied windenergie

Bereikbaar

- HSL/ICE station
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld)
- Mogelijke nieuwe verbinding hoofdspoorwegennet (tracé nog niet vastgesteld)
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet
- (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet













Leefbaar en veilig

- Hoofdwatersysteem
- Behouden kustfundament
- Primaire waterkering
- Handhaving van het vrije zicht op de horizon
- Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
- Zone met militaire beperkingen
- Radarverstoringgebied
- Militaire luchthaven
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik
- Vlootbasis
- Groot oefengebied en/of schietterrein





Kaart Nederland in Noordwest Europa

-  Luchthaven met meer dan 5 mln. passagiers in 2010
-  HSL/ICE station
-  Zeehaven
-  Stedelijke regio in Nederland met een concentratie van topsectoren
-  Economisch centrum in het buitenland
-  Hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Hoofdwatwegennet
-  Olie- en gasleiding
-  Stedelijk gebied
-  Natuurgebied
-  Water



4 Nationale belangen en opgaven – gebiedsgericht

Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de rijksopgaven in dit hoofdstuk gebiedsgericht beschreven. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Daarom is samenwerking op deze nationale opgaven van groot belang. De samenhang tussen nationale en decentrale opgaven en de aanpak hierbij wordt samen met decentrale overheden vormgegeven in de MIRT-gebiedsagenda's. De kaarten in dit hoofdstuk zijn uitsneden uit de nationale ruimtelijke hoofdstructuur aangevuld met de regionale opgaven.

4.1 Noordwest-Nederland

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

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd;
- Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden;
- Het mogelijk maken van de drievoudige schaalprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw) samen met betrokken overheden (RRAAM);



Kaart Noordwest-Nederland

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren  Agro & Food  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen  Creatieve Industrie  Life Sciences & Health  Hoofdkantoren  Logistiek (enkel internationaal weergegeven)  Versterken van mainport Schiphol  20 Ke Geluidscontour | <ul style="list-style-type: none">  Greenport Aalsmeer, Noord-Holland Noord  Nieuw Sleutelproject Amsterdam Centraal  Ontwikkeling Zuidas  Luchthaven van nationale betekenis (Lelystad)  Havens Amsterdam (inclusief zeetoegang IJmond)  Gebiedsontwikkeling RRAAM, Zaan-IJ-oever, SMASH  Verbeteren bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam | <ul style="list-style-type: none">  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Amsterdam Havengebied-Noordzeekanaal, Velsen, Hemweg, Diemen en Flevo)  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)  Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt  Gerealiseerd windturbinepark op zee  Handhaving van het vrije zicht op de horizon  Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV |
|--|---|---|

- Het ruimtelijk mogelijk maken van de ontwikkeling Zaan-IJoevers in de regio Amsterdam (binnenstedelijke gebiedsontwikkeling: ontwikkelen aantrekkelijk woonwerkmilieu) samen met andere overheden;
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma⁵⁰), het behouden van het kustfundament, het verbeteren van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer (Natura 2000) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Kust, IJsselmeergebied en Waddengebied van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het voor de lange termijn behouden van een adequate zeetoegang van de IJmond (Zeeluis IJmuiden);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergiernetwerk (380 kV) en buisleidingennetwerk;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in de kop van Noord Holland, Flevoland en het IJsselmeer/Markermeer;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden.

Het gebied van en rond de Metropoolregio Amsterdam kent een grote ruimtedruk. De regio staat voor een forse woningbouwopgave, zowel kwantitatief als kwalitatief. In het gebied van de Noordvleugel (exclusief het Utrechtse deel) is er tot 2040 vraag naar bijna 290.000 extra woningen om in de groei van het aantal huishoudens te voorzien. Tegelijkertijd is er de opgave om woningen die niet meer voorzien in de behoefte te vervangen (tot 2040 ruim 140.000 woningen⁵¹).

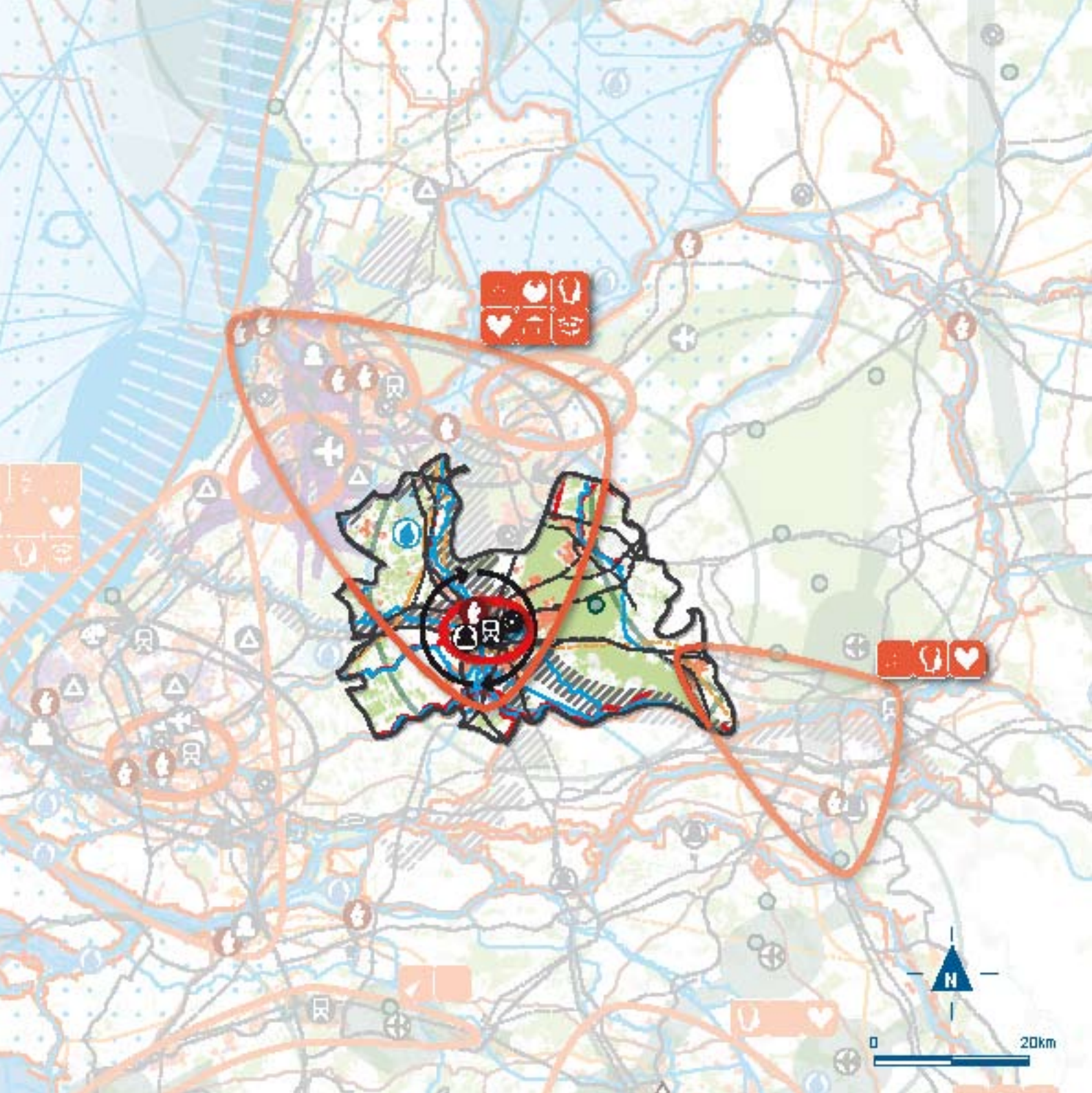
Gezien de potentiële groei van de Amsterdamse haven is er druk op de bestaande ruimte. Om die potentiële groei te faciliteren, doen Rijk en regio onderzoek om te bekijken of inbreiding volstaat of dat uitbreiding nodig is. Voor 2015 komen Rijk en regio met een integrale visie op de Amsterdamse haven waarbij zij alle aanwezige belangen waaronder economie en cultureel erfgoed afwegen, mede op basis van uitkomsten van de planstudie Zeetoegang IJmuiden (in 2012).

De Metropoolregio Amsterdam heeft internationaal een sterke economische positie. Schiphol is de belangrijkste vestigingsplaatsconditie voor internationale bedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers en cruciaal voor het aantrekken van bedrijfsfuncties op het gebied van research & development, sales en logistiek voor vrijwel alle topsectoren in Nederland (waaronder de creatieve sector rond Amsterdam/Brainport Zuidoost-Nederland, de zakelijke dienstverlening in het cluster Zuidas en de topsector Life Sciences & Health). Naast de Mainport Schiphol dragen de Zeehavens Amsterdam, de luchthaven Lelystad en de economische sectoren handel en Logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening (waaronder vooral Zuidas), Agro & Food





⁵⁰ Ministerie van Infrastructuur en Milieu et al., *Bestuursakkoord Water*, Den Haag 2011. In het Bestuursakkoord Water is afgesproken dat deze opgave voor de helft door de waterschappen wordt gefinancierd.

⁵¹ ABF Research, Primos 2011.

	Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)		Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed (de Waddenzee)		Militair luchthaventerrein
	Buisleidingenstrook		Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (de Grachtengordel van Amsterdam, Schokland, Sanatorium Zonnestraal, Teylers)		Militair luchthaventerrein met burgermedegebruik
	(Inter)nationaal hoofdwegennet		Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land		Vlootbasis
	Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld)		Behouden kustfundament		Militair(e) terrein(en)
	(Inter)nationaal hoofdspoorwegennet		Primaire waterkering		Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten
	(Inter)nationaal hoofdvaarwegennet		Waterveiligheidsopgave		Radarverstoringsgebied
	Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (de Beemster, de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie)		Aandachtsgebied zoetwatervoorziening		



Kaart Utrecht

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
|  | Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren |  | Goed laten functioneren van de draaischijf Nederland |  | Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (Stelling van Amsterdam, Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie) |
|  | Agro & Food |  | (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500 MW (Utrecht) |  | Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (het Rietveld-Schröderhuis) |
|  | Tuinbouw en Uitgangsmaterialen |  | Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV |  | Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land |
|  | Creatieve Industrie |  | Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) |  | Primaire waterkering |
|  | Life Sciences & Health |  | Buisleidingenstrook |  | Waterveiligheidsopgave |
|  | Hoofdkantoren |  | (Inter)nationaal hoofdwegennet |  | Aandachtsgebied zoetwatervoorziening |
|  | Logistiek (enkel internationaal weergegeven) |  | (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet |  | Militair(e) terrein(en) |
|  | Nieuw Sleutelproject Utrecht |  | (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet |  | Radarverstoringsgebied |
|  | Binnenhaven van nationale betekenis | | | | |
|  | Lange termijn regionale ontwikkeling A12-Zone | | | | |

(Zaanstreek en Greenport Noord-Holland Noord), ICT (Amsterdam is de op een na grootste Internet-exchange van de wereld) en nieuwe media, de Creatieve Industrie en flowers en food (Greenport Aalsmeer en opkomende Greenport Noord-Holland Noord) bij aan de sterke internationale positie.

Te midden van de stedelijke en economische dynamiek bevinden zich rondom het stedelijke gebied enkele unieke cultuurhistorische waarden. Het Rijk beschermt de werelderfgoedgebieden (De Beemster, de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie⁵²) ruimtelijk door voor te schrijven dat ruimtelijke ontwikkelingen de kwaliteiten van deze werelderfgoederen moeten behouden of versterken. Via de monumentenwet worden de werelderfgoedobjecten en ensembles Sanatorium Zonnestraal (Hilversum), Teylers (Haarlem), voormalig eiland Schokland en de Grachtengordel Amsterdam beschermd.

Op het IJsselmeer, Markermeer en IJmeer is de Europese Natura 2000-regelgeving van toepassing vanwege de unieke natuurwaarden in het gebied. Het IJsselmeer is daarnaast van (inter)nationaal belang omdat het een groot laaglandmeer is met landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (als voormalige Zuiderzee) en een unieke weidsheid en openheid (rust, leegte, duisternis). In het Nationaal Waterplan (NWP) benoemt het Rijk vier opgaven voor het IJsselmeergebied: waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ecologie en ruimte voor buitendijks bouwen. Binnen het Deltaprogramma worden deze opgaven gecombineerd met regionale ambities en wordt onderzocht of het IJsselmeerpeil op termijn moet meebewegen met de zeespiegel. In het NWP is bepaald dat het peil van het Markermeer-IJmeer en de Veluwerandmeren niet gekoppeld is aan dat van het IJsselmeer. Voor het Markermeer-IJmeer en de Veluwerandmeren dient rekening gehouden te worden met een maximale opzet van het zomerpeil van 30 centimeter. Hiermee wordt ondermeer de eventuele westwaartse (buitendijkse) uitbreiding van Almere en de ecologische schaa sprong van het Markermeer mogelijk gemaakt.

De Waddenzee is door UNESCO aangewezen als natuurlijk werelderfgoedgebied. De hoofddoelstelling is de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied.

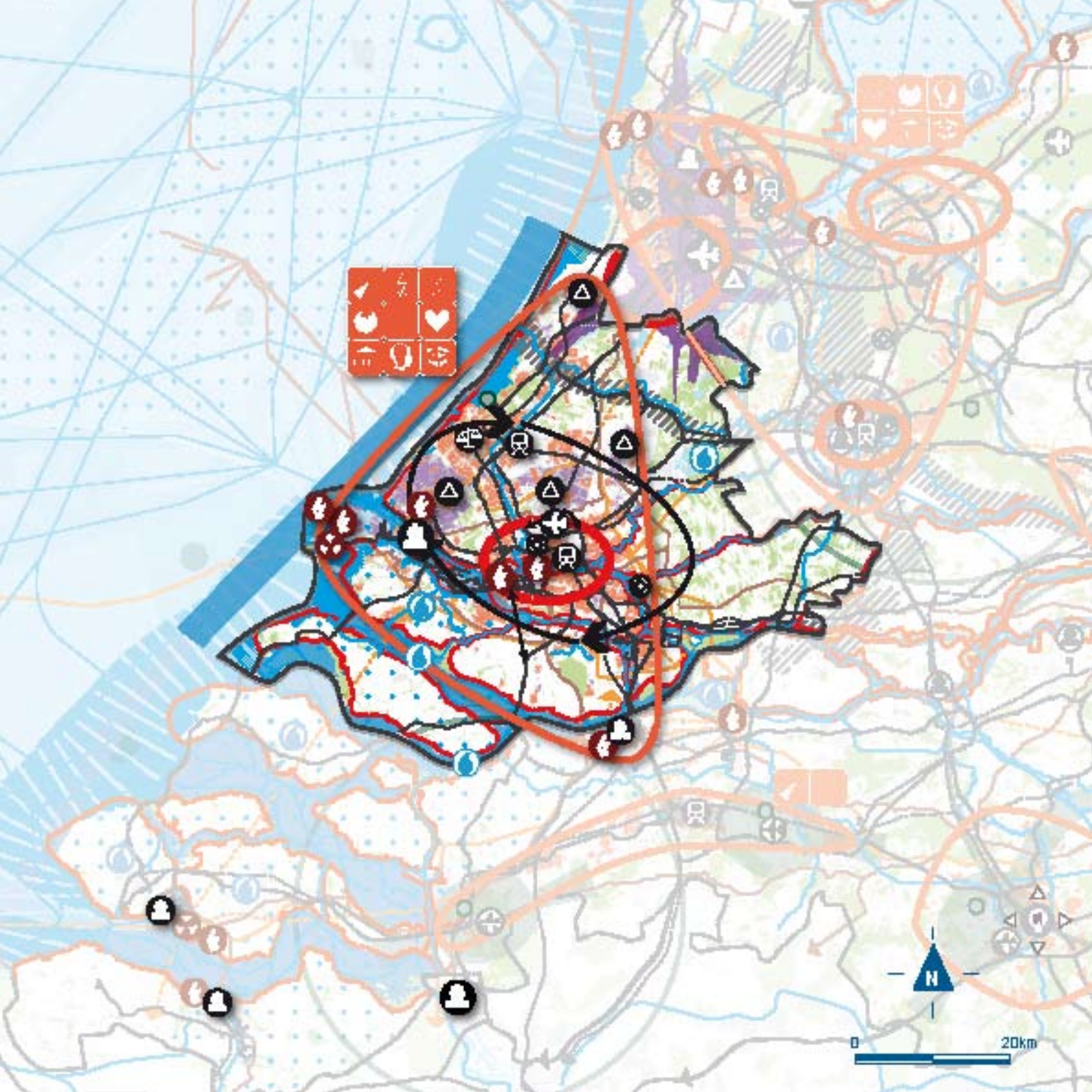
4.2 Utrecht

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
























- Het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief een goed regionaal openbaar vervoer en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren (Lek en Neder-Rijn) van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) en het indien nodig ruimtelijk accommoderen van de inzet van de regio op geothermie (waaronder warmtekoudeopslag) in de ondergrond;
- Het op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone.

De economische kracht van Utrecht zit voornamelijk in de hoogopgeleide bevolking, de kennisintensieve (zoals de Universiteit Utrecht, het KNMI en het onderzoekscentrum RIVM) en creatieve sectoren, de zakelijke en financiële dienstverlening en Life Sciences & Health (Utrecht Science Park). Maar ook de centrale ligging en landschappelijke en cultuurhistorische waarden dragen bij aan de economische kracht. Er is een sterke relatie met Food Valley in en rond Wageningen.

⁵² De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de voorlopige lijst Werelderfgoed.



Kaart Zuidvleugel/Zuid-Holland

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren |  | Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam en de logistieke delta |  | (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Maasvlakte I en II, Westland, Rijnmond/Rotterdams havengebied, Galileistraat en Moerdijk) |
|  | Chemie |  | Greenports (Westland-Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek) |  | (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale |
|  | Energie |  | Nieuw Sleutelproject Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal |  | Kansrijk gebied windenergie (illustratief) |
|  | Agro & Food |  | Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid |  | Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt |
|  | Tuinbouw en Uitgangsmaterialen |  | Luchthaven van nationale betekenis (Rotterdam The Hague Airport) |  | Handhaving van het vrije zicht op de horizon |
|  | High Tech Systemen en Materialen |  | Gebiedsontwikkeling Rotterdam-Zuid |  | Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV |
|  | Life Sciences & Health |  | Verbeteren bereikbaarheid | | |
|  | Hoofdkantoren | | | | |
|  | Creative Industrie | | | | |
|  | Logistiek (enkel internationaal weergegeven) | | | | |

De regio Utrecht kent een grote ruimtedruk vanwege de grote behoefte aan woningen in combinatie met de beperkte ruimte daarvoor. Daarnaast kent de regio Utrecht een hoge kwaliteit van het omliggende landschap (met onder andere kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur) en aanwezige cultuurhistorische waarden (de Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie⁵³). Via de monumentenwet wordt het werelderfgoedobject Rietveld Schröderhuis beschermd.

De economie en het aantal huishoudens zal in Utrecht naar verwachting tot 2040 blijven groeien. Tot 2040 is er in de regio Utrecht nog vraag naar ruim 100.000 woningen en bovendien vragen rond de 20.000 woningen om vervanging.^{54 55} Vanwege de complexiteit en omvang van de binnenstedelijke opgave en de relatie van deze opgave met het functioneren van de draaischijf Utrecht maken Rijk en regio hierover afspraken. Daarnaast hebben Rijk en regio in beginsel afgesproken om een deel van de woningbehoefte van de regio Utrecht (15.000 woningen) in Almere op te vangen.

4.3 Zuidvleugel/Zuid-Holland

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

- Het verbeteren van Den Haag internationale stad, de stad/Mainport Rotterdam en de Greenports Westland-Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid, het faciliteren van de woningbouwopgave, het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel, het oppakken van het nationale programma Rotterdam-Zuid en het opstellen van de Rijksstructuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden;
- Vernieuwen en versterken van de Mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen in lijn met de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam;

⁵³ De Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de voorlopige lijst Werelderfgoed.

⁵⁴ Wanneer het gehele Utrechtse deel van de Noordvleugel in beschouwing wordt genomen, dan liggen de opgaven hoger. Tot 2040 moeten er dan ruim 140.000 woningen worden bijgebouwd. De vervangingsopgave in dit gebied in de periode tot 2040 behelst een circa 30.000 woningen.

⁵⁵ ABF Research, Primos 2011.

	Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)		Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
	Buisleidingenstrook		Behouden kustfundament
	(Inter)nationaal hoofdwegennet		Zandmotor
	Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld)		Primaire waterkering
	(Inter)nationaal hoofdspoorwegennet		Waterveiligheidsopgave
	(Inter)nationaal hoofdvaarwegennet		Aandachtsgebied zoetwatervoorziening
	Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie)		Militair(e) terrein(en)
	Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (molencomplex Kinderdijk-Elshout, Van Nellefabriek Rotterdam)		

- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma), het behouden van het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Rijnmond-Drechtsteden, Kust, Rivieren en Zuidwestelijke Delta van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen van nationaal belang van en naar de Mainport Rotterdam;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden (waaronder de Biesbosch en de Nieuwkoopse plassen). Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Limes).

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



Ook in de Zuidvleugel ligt een grote woningbouwopgave. Tot 2040 moeten er in dit gebied nog ongeveer 270.000 woningen worden bijgebouwd⁵⁶ en ongeveer 220.000 woningen worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor de helft in het gebied rond Den Haag, dat een hoge ruimtedruk kent. Ook in de regio Rotterdam en het gebied rond Leiden slaat een aanzienlijk deel van de uitbreidingsopgave neer (respectievelijk 25% en 10%). In de regio Rotterdam is echter vooral sprake van een kwalitatieve mismatch tussen gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus. Tot 2040 zullen hier ruim 100.000 woningen moeten worden vervangen.

De economie in de Zuidvleugel rust op drie pijlers: het Haven Industrieel Complex in de Rotterdamse regio met een concentratie van de topsectoren Logistiek, Energie, Chemie (proces- en petrochemie), Hoofdkantoren (het internationaal cluster van recht, vrede en veiligheid in Den Haag en Rotterdam Central District) en Water (de Mainport Rotterdam); de Greenports Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop (concentratie van de topsectoren Agro & Food en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen); en de concentraties van bedrijven en kennisinstellingen in de topsectoren High Tech Systemen en Materialen en Life Sciences & Health (nanotechnologie TU Delft, Bio Science Park Leiden). Een goede onderlinge verbinding van deze gebieden en goede achterlandverbindingen zijn nodig om het vestigingsklimaat van de Zuidvleugel te versterken. Bij dat vestigingsklimaat hoort ook de instandhouding van erfgoederen op de (voorlopige) lijst Werelderfgoed: de Limes, de Van Nelle-fabriek (Rotterdam) en het Molencomplex Kinderdijk-Elshout (Kinderdijk).

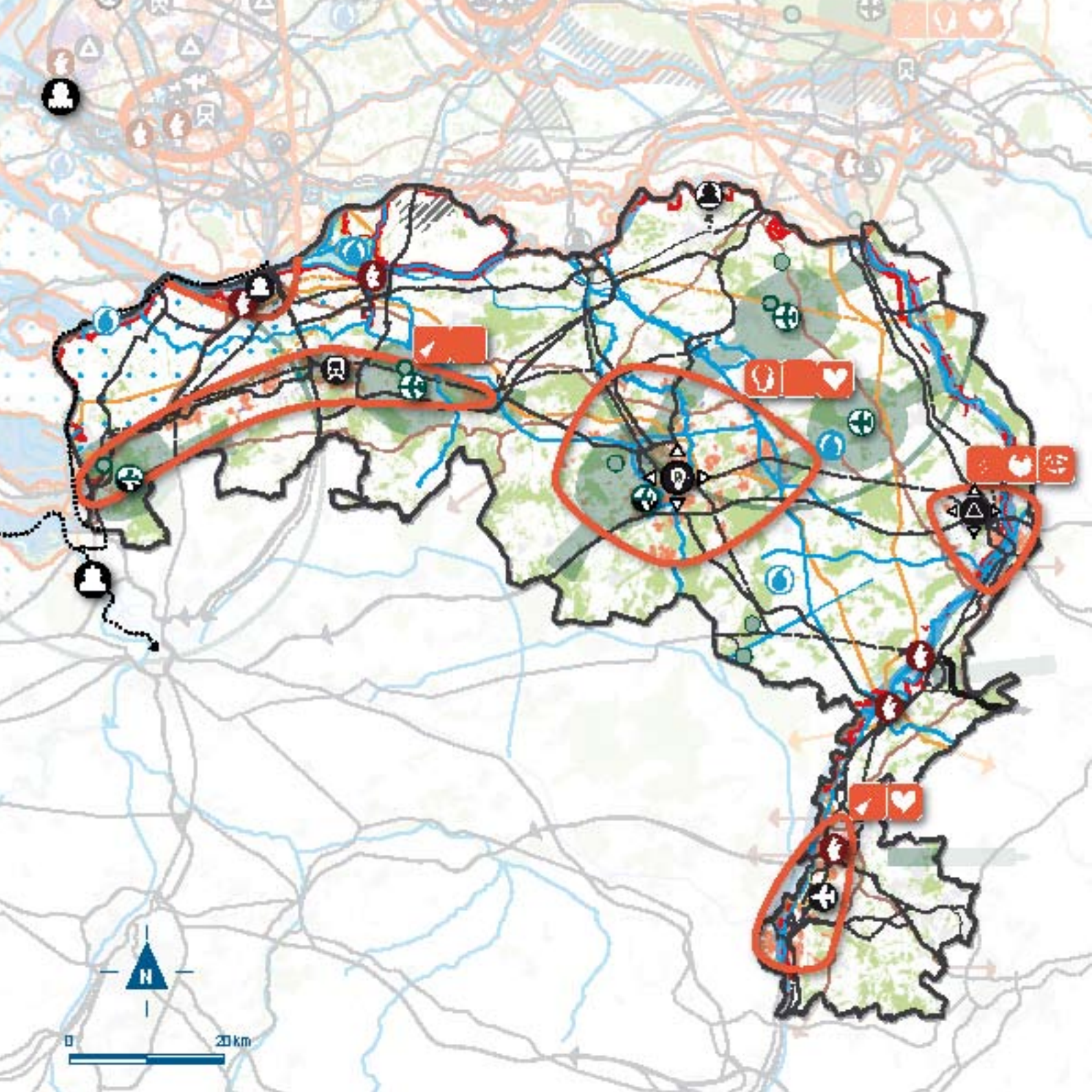
Uit de koppeling tussen de Greenports en de Mainport Rotterdam is meerwaarde te behalen. Grootschalige functieverandering van de tuinbouwfunctie in het Westland-Oostland door woningbouw kan negatieve economische effecten hebben⁵⁷. Voor de toekomst is verbinding tussen het havencomplex en kennis-intensieve stedelijke bedrijvigheid belangrijk. Herstructurering van Stadshavens moet ook in dat licht gezien worden.

Rotterdam The Hague Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en is de uitwijkmogelijkheid voor Schiphol in geval van calamiteiten.

De (economische) kracht van de Zuidvleugel kan worden vergroot als de steden Rotterdam en Den Haag meer als een metropoolregio zouden functioneren. Door de verschillende steden beter te verknopen, groengebieden rond de steden toegankelijker te maken en de economisch belangrijke gebieden beter te ontsluiten, inclusief (internationale) achterlandverbindingen, wordt de ruimtelijk-economische structuur van de regio versterkt.

⁵⁶ ABF Research, Primos 2011.

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



Kaart Brabant en Limburg

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren  Creatieve Industrie  High Tech Systemen en Materialen  Life Sciences & Health  Chemie  Agro & Food  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen  Logistiek (enkel internationaal weergegeven) | <ul style="list-style-type: none">  Faciliteren van de ontwikkeling van de logistieke delta  Greenport  Nieuw Sleutelproject Breda  Luchthaven van nationale betekenis (Maastricht Aachen Airport)  (Internationale) bereikbaarheid brainport Zuidoost-Nederland (inclusief Eindhoven Airport)  (Internationale) bereikbaarheid greenport Venlo  Verbeteren bereikbaarheid binnenvaart | <ul style="list-style-type: none">  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Moerdijk, Amer Geertruidenberg, Buggenum, Maasbracht en Geleen)  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)  Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)  Buisleidingenstrook  (Inter)nationaal hoofdwegennet  (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet |
|---|--|--|

4.4 Brabant en Limburg

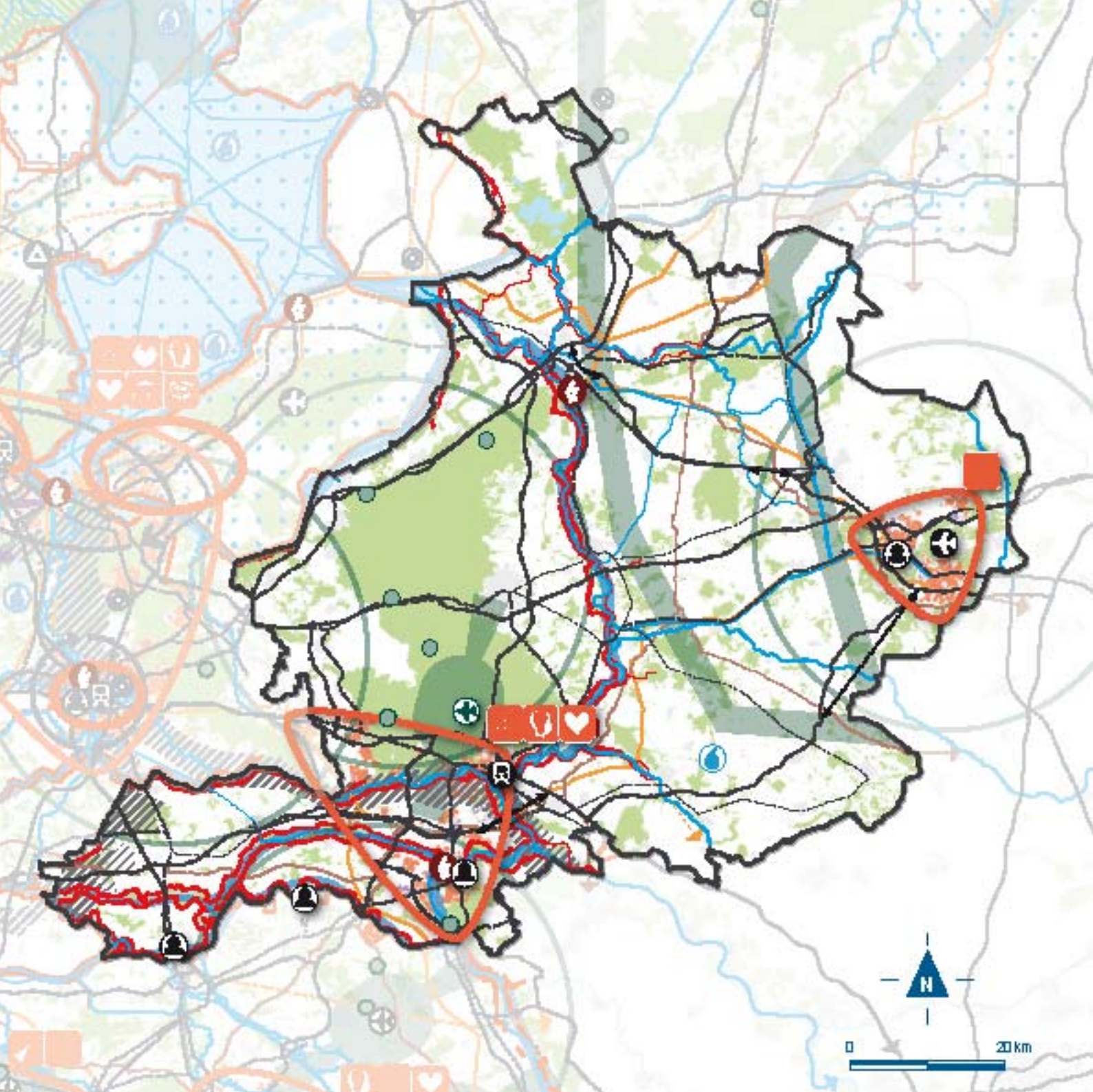
De MIRT-regio Brabant en Limburg omvat de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost-Nederland als belangrijk economisch gebied. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland (waaronder Brainport Avenue rond Eindhoven) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport en uitvoering Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Zuidwestelijke Delta, Rijnmond-Drechtsteden en Rivieren van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het (internationaal) buisleidingennetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Ruhrgebied ruimtelijk mogelijk maken;
- Onderzoek uitvoeren naar het goederenvervoer op het spoor op de langere termijn inclusief uitvoeren afspraken uit de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam hierover;
- Uitvoeren onderzoek naar ruimtelijke en infrastructurele opgaven rond de Greenport Venlo;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) over de grens;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in het westelijk deel van Noord-Brabant.

In de regio Eindhoven moeten vanwege de groei van het aantal huishoudens in de periode tot 2040 nog circa 40.000 woningen worden bijgebouwd en ook een kleine 30.000 woningen worden vervangen die niet meer voldoen aan de woonwensen⁵⁸. Het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers behoeft versterking met hoogwaardige woonmilieus, stedelijke voorzieningen, voldoende aanbod van cultuur en sport en grensoverschrijdende verbindingen. Ook de diversiteit aan toegankelijke groengebieden rond de steden en een robuust netwerk voor natuur vormen voor deze regio een belangrijke vestigingsfactor. In Parkstad Limburg is het aanpakken van de krimpopgave noodzakelijk om leegstand en verpaupering te voorkomen.

⁵⁸ ABF Research, Primos 2011.

	Mogelijk nieuwe verbinding hoofdspoorwegennet (tracé nog niet vastgesteld)		Militair luchthaventerrein
	(Inter)nationaal hoofdvaarwegennet		Militair luchthaventerrein met burgermedegebruik
	Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (Nieuwe Hollandse Waterlinie)		Militair(e) terrein(en)
	Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land		Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten
	Primaire waterkering		Radarverstoringgebied
	Waterveiligheidsopgave		
	Aandachtsgebied zoetwatervoorziening		



Kaart Oost-Nederland

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren Agro & Food Creatieve Industrie Life sciences & Health High Tech Systemen en Materialen Nieuw Sleutelproject Arnhem Luchthaven van nationale betekenis (Twente) Binnenhaven van nationale betekenis Verbeteren van de achterland-verbindingen t.b.v. de mainports Rotterdam en Schiphol | <ul style="list-style-type: none"> (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Nijmegen en Harculo) Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) Buisleidingenstrook (Inter)nationaal hoofdwegennet Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld) (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet | <ul style="list-style-type: none"> Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed (Limes, Nieuwe Hollandse waterlinie) Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land Primaire waterkering Waterveiligheid riviereengebied Aandachtsgebied zoetwatervoorziening Militair luchthaventerrein Militair(e) terrein(en) Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten Radarverstoringgebied |
|--|---|--|

Brainport Zuidoost-Nederland bestaat uit een functioneel netwerk van samenwerkende bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Het is de belangrijkste toptechnologieregio van ons land met een sterke concentratie van de topsectoren High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Energie, Chemie, Agro & Food en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen met de daaraan gelieerde Logistiek. Het ruimtelijk centrum van de Brainport is gelegen in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond met een grote concentratie van hightechbedrijven, de Technische Universiteit Eindhoven, de High Tech Campus Eindhoven en de High Tech Automotive Campus in Helmond. Daarnaast zijn de regio's van DSM in Sittard-Geleen als chemiecluster, het medische cluster in Maastricht, Greenport Venlo als cluster van Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen en Logistiek en in West- en Midden-Brabant Maintenance Valley belangrijk voor de concurrentiekracht.

Brabant en Limburg kennen een aantal achterlandverbindingen over weg, water en spoor die van groot belang zijn voor de haven van Rotterdam en de greenports in de Zuidvleugel (voornamelijk via A58 en de in het kader van PHS te realiseren Boog bij Meteren) alsook voor de Mainport Schiphol via de A2-as. Voor het optimaal functioneren van de Mainport Rotterdam zijn een samenhangend havenindustriële complex en sterke (multimodale) verbindingen en achterlandknoepen tussen de mainports Antwerpen, Rotterdam en Ruhrgebied noodzakelijk. De zeehaven van Moerdijk functioneert als een satellithaven van de Rotterdamse haven en is een belangrijk knooppunt in dit complex. Opgave is om zowel de logistieke ontwikkelingen in Moerdijk als in de rest van Brabant vorm te geven conform de gedachten van de logistieke delta.

4.5 Oost-Nederland

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

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de Mainports Rotterdam en Schiphol. Hiervoor wordt onder meer een MIRT-onderzoek naar het goederenvervoer over spoor op de lange termijn uitgevoerd, evenals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren van het Deltaprogramma ten behoeve van het formuleren van een integrale strategie voor het rivierengebied. In Oost-Nederland gaat het deelprogramma Rivieren over de Waal, Neder-Rijn, Lek, IJssel en IJssel-Vechtdelta;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergiernetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet en het buisleidingennetwerk.

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

Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van dit gebied. In Oost-Nederland manifesteren zich voornamelijk de volgende drie economische topsectoren: Agro & Food (Food Valley in en rond

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



Kaart Noord-Nederland

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren Chemie Energie Luchthaven van nationale betekenis (Eelde) Havens van nationale betekenis (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Burgum, Delfzijl en Eemshaven) (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale | <ul style="list-style-type: none"> Kansrijk gebied windenergie (illustratief) Handhaving van het vrije zicht op de horizon Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) Buisleidingenstrook Aanwijzen ondergrondse opslag (Inter)nationaal hoofdwegennet Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld) | <ul style="list-style-type: none"> (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed (de Waddenzee) Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed (ir. D. F. Woudagemaal, Eise Eisinga Planetarium, de Koloniën van Weldadigheid) Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land Primaire waterkering Aandachtsgebied zoetwatervoorziening |
|--|---|---|

Wageningen), Life Sciences & Health en Creatieve Industrie (Health Valley in en rond Arnhem-Nijmegen) en High Tech Systemen en Materialen (nanotechnologie in Twente). Food Valley heeft een sterke relatie met de Utrechtse regio en de regio Arnhem-Nijmegen. Mode en design in Arnhem maakt deel uit van de daar aanwezige topsector Creatieve Industrie.







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

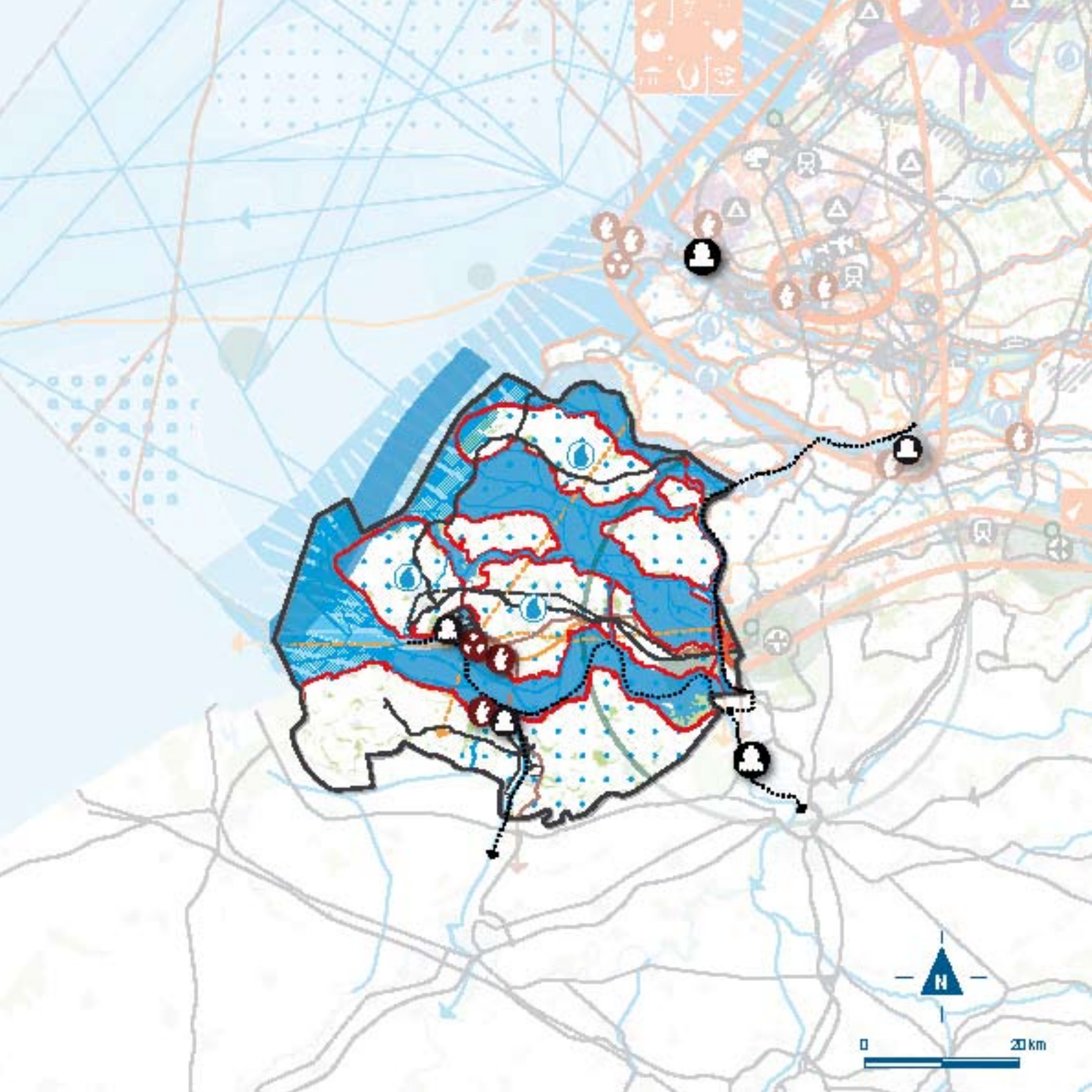
4.6 Noord-Nederland

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

- Het versterken van Energyport (Noord-)Nederland als internationaal energieknooppunt en kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie, en:
 - het aanwijzen van locaties voor de vestiging van energiecentrales in de Eemshaven;
 - het robuust en compleet maken van het internationale hoofdenergienetwerk, waaronder de verbinding van Eemshaven via Ens naar Diemen (Noord-West 380kV-verbinding);
 - het aanwijzen van leidingstroken voor buisleidingen en het ruimtelijk reserveren van locaties voor ondergrondse opslag;
 - het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Noord-Nederland;
- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen en vaarwegen), buisleidingen en het hoofdenergienetwerk in Noord-Nederland;
- De ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging (o.a. door versterking van de Afsluitdijk en bijbehorende sluiscomplexen, Hoogwaterbeschermingsprogramma en deelprogramma's Zoetwatervoorziening, IJsselmeer en Waddengebied van het Deltaprogramma);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee).

De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de sterke (inter)nationale positie in een aantal topsectoren: Energie, Chemie en Water(technologie). Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energieinfrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van

-  Waterveiligheid
-  Behouden kustfundament
-  Militair luchthaventerrein
-  Militair(e) terrein(en)
-  Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten
-  Radarverstoringgebied



Kaart Zuidwestelijke Delta

- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | Faciliteren van de ontwikkeling van de logistieke delta | | Handhaving van het vrije zicht op de horizon | | Behouden kustfundament |
| | Verbeteren bereikbaarheid binnenvaart | | Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV | | Waterveiligheid en -kwaliteit en herstel estuariene dynamiek |
| | (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500MW (Borssele/Vlissingen en Terneuzen/Sas van Gent) | | Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) | | Primaire waterkering |
| | (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale | | Buisleidingenstrook | | Aandachtsgebied zoetwatervoorziening |
| | Kansrijk gebied windenergie (illustratief) | | (Inter)nationaal hoofdwegennet | | Ruimtelijke beperking door militaire activiteiten |
| | Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt | | (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet | | Radarverstoringsgebied |
| | | | (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet | | |
| | | | Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land | | |

elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. Energyport heeft de ambitie om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie.

De combinatie van een landelijk gebied rondom de aanwezige steden met een diversiteit aan landschappen en meren draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bij dat vestigingsklimaat hoort ook de instandhouding van erfgoederen op de (voorlopige) lijst Werelderfgoed: Eise Eisinga Planetarium (Franeker), Koloniën en Weldadigheid (Veenhuizen, Wilhelmina- en Frederiksoord), het ir. Woudagemaal (Lemmer) en de Waddenzee. Tegelijk is er in Noord-Nederland in een aantal gebieden sprake van bevolkingskrimp.

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

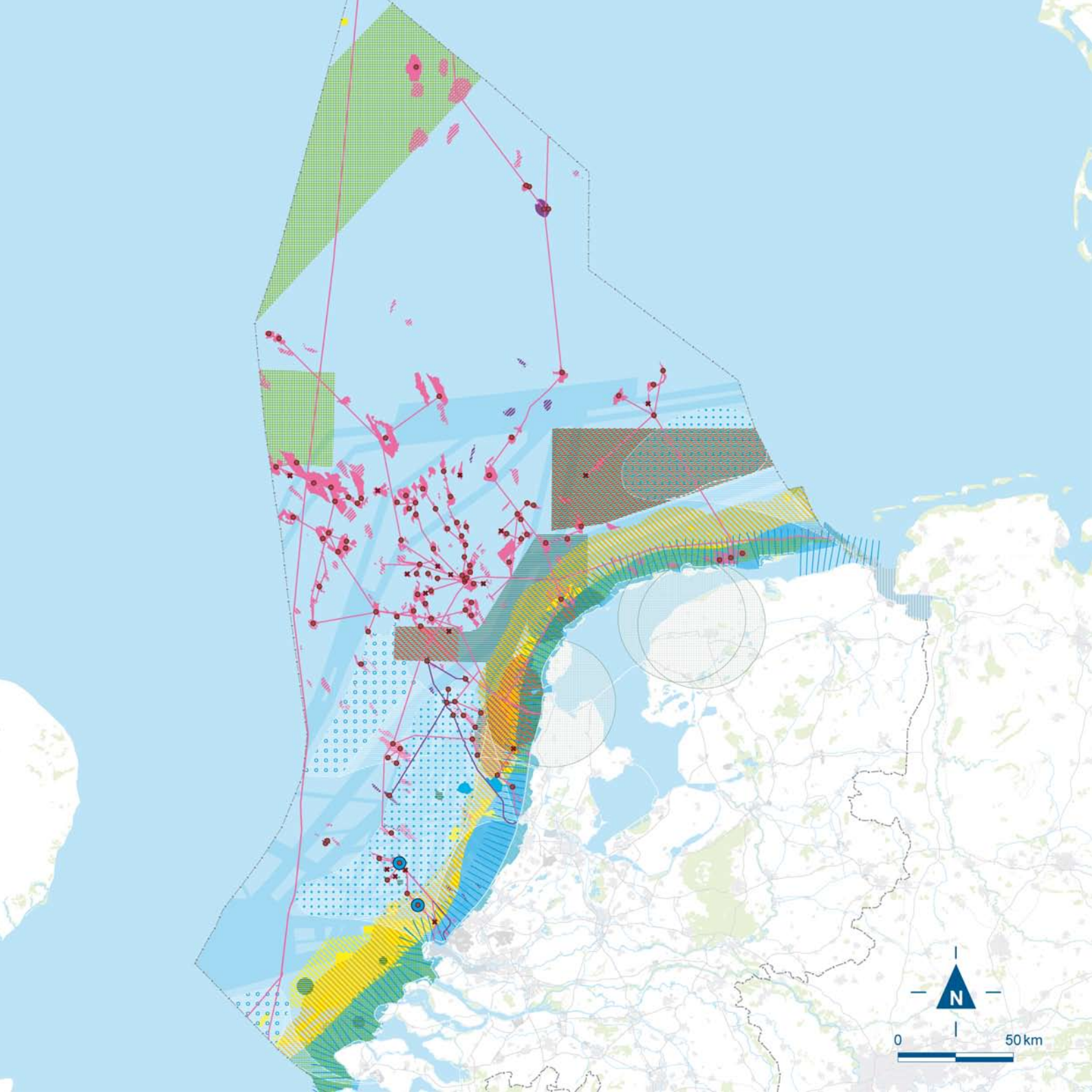
4.7 Zuidwestelijke Delta

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

- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma), het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Zuidwestelijke Delta en Kust van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden die een groot deel van de Zuidwestelijke Delta beslaan;
- Uitvoeren van de MIRT-VAR-afspraken voor het faciliteren van de ontwikkeling van 'de logistieke delta' (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium i.s.m. Vlaamse Gewest);
- Zorg dragen voor bereikbaarheid voor de binnenvaart en aansluiting op het internationale transportnetwerk van de Zeeuwse havens;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergiernetwerk tussen Borssele en Midden-Brabant (Zuidwest 380kV-verbinding, waarbij de verbinding tussen Sloegebied en Rijnmond als alternatief wordt beschouwd van de 380kV-verbinding van Borssele naar Noord-Brabant conform het SEV III) en het buisleidingennetwerk;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden.

Klimaatadaptatie in relatie tot waterveiligheid en zoetwatervoorziening is een van de grootste opgaven voor de Zuidwestelijke Delta voor het herstel van de estuariene dynamiek als drager voor een duurzaam water- en ecosysteem. Ook is in de regio Zuidwestelijke Delta in een aantal gebieden sprake van bevolkingskrimp, hetgeen leidt tot opgaven in de regionale woning-, bedrijventerreinen- en voorzieningenmarkt. De deltawateren vormen een kans voor economische sectoren zoals visserij en aquacultuur, recreatie en toerisme. De aan de Westerschelde gesitueerde havens van Terneuzen/Kanaalzone en Vlissingen faciliteren bedrijvigheid in onder andere de topsectoren Chemie (inclusief biobased economy), Logistiek, Water en Energie (zoals getijdenenergiewinning). Een goede toegang over water en land is belangrijk. De Zeeuwse havens vormen samen het derde havencomplex van Nederland.

Door de Zuidwestelijke Delta loopt de belangrijke internationale achterlandverbinding van de haven van Rotterdam met Antwerpen/Parijs, die met de geplande uitbreiding van de Seine-Scheldeverbinding nog in



Kaart Noordzee en kust

- | | | |
|--|--|--|
| ● Productielocatie | ▨ Onveilige zone Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer | ■ Olie: producerend |
| ✱ Onderwaterplatform | ▨ Militaire zone Noordzee, Waddenzee | ▨ Olie: uitgeproduceerd |
| ● Pilots CO ₂ -opslag | ▨ Zandwinning | ▨ Natura 2000 |
| — Gasleiding | ▨ Reserveringsgebied zandwinning | ▨ Behouden kustfundament |
| — Olieleiding | ▨ Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand | ▨ Verkeersscheidsstelsel |
| ▨ Gerealiseerd windturbinepark op zee | ▨ Gas: niet producerend | ▨ Handhaving van het vrije zicht op de horizon |
| ▨ Aangewezen windenergiegebied | ▨ Gas: producerend | |
| ▨ Kansrijk windenergiegebied | ▨ Gas: uitgeproduceerd | |
| ▨ Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt | ▨ Olie: niet producerend | |
| ▨ Radarverstoringgebied | | |

betekenis zal toenemen. De delta is ook belangrijk voor verdere samenwerking van de havens Rotterdam, Antwerpen, Moerdijk en de Zeeuwse havens. Samen met het Vlaamse Gewest werkt het Rijk aan de uitvoering van de Scheldeverdragen voor een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

4.8 Noordzee en kust

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

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

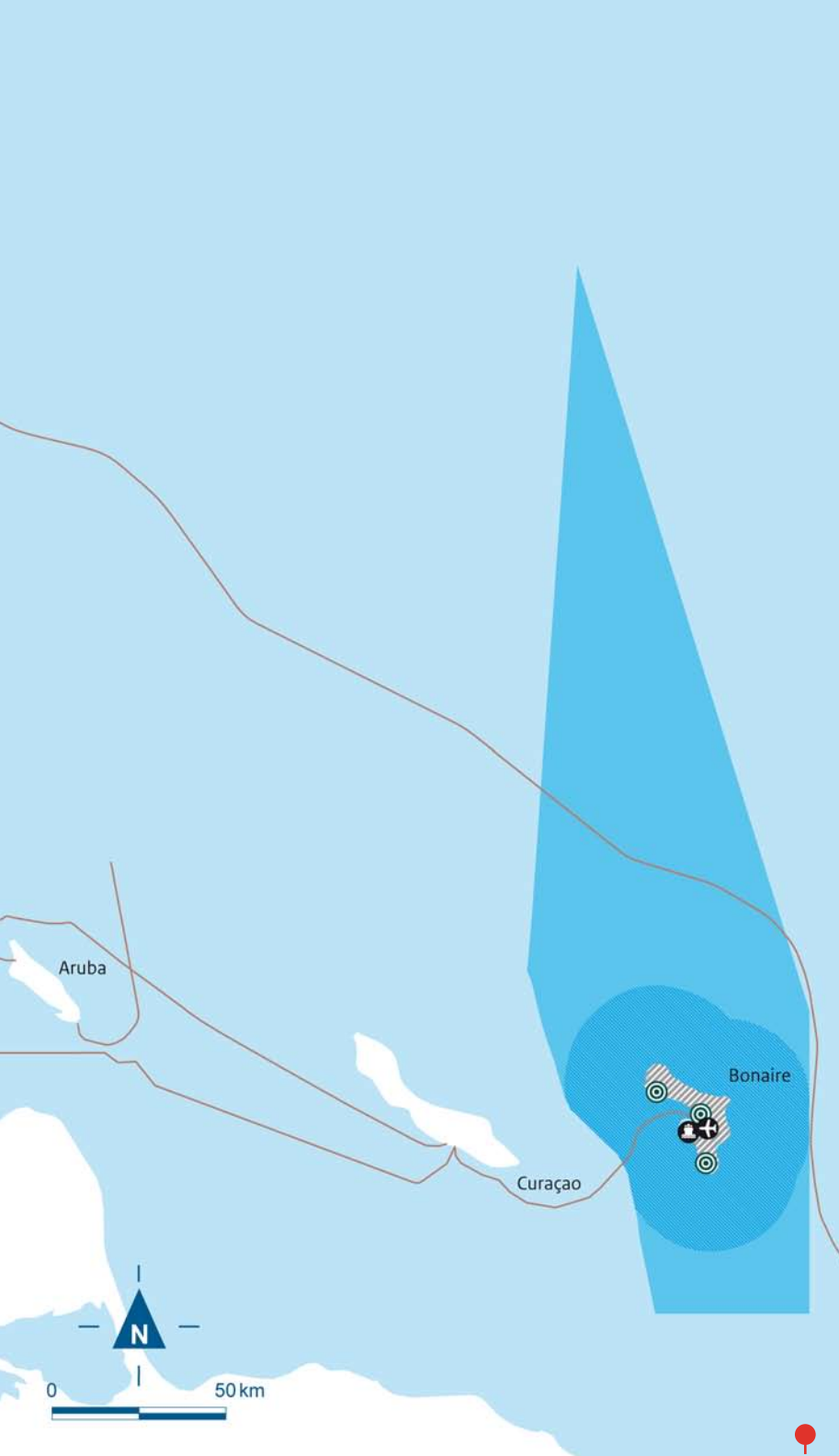
Voor de Noordzee spelen de volgende ruimtelijke nationale opgaven:

- Het waarborgen van een vlotte en veilige afwikkeling van scheepvaartverkeer op doorgaande vaarroutes;
- Het behoud van het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Kust en Waddengebied van het Deltaprogramma;
- Het behouden en beschermen van Natura 2000-gebieden en het mariene ecosysteem;
- Het waarborgen van voldoende oefenmogelijkheden voor de krijgsmacht;
- Het handhaven van het vrije zicht op de horizon vanaf de kust tot 12 zeemijl;
- Het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Het aanwijzen van ruimte voor zandwinning ten behoeve van kustsuppletie en ophoogzand;
- Het aanwijzen van ruimte voor windenergie op zee, winning van olie en gas en ruimte voor CO₂-opslag;
- Het beschermen van archeologische waarden (verdrongen nederzettingen, scheepswrakken en andere archeologische waarden).










Onder de kust wordt verstaan het geheel van de ondiepe zee, strand, duinen/zeedijken en de strook landwaarts met een functionele relatie met de kust. De belangrijkste rijksopgave is duurzame handhaving van de veiligheid van het achterland tegen overstromingen vanuit de zee. De kustveiligheid wordt geborgd in combinatie met behoud en ontwikkeling van functies in de kust (zoals ecologie, recreatie, beroepsvisserij, zeehavens, zeescheepvaart), zolang deze functies de waterveiligheid niet in gevaar brengen. Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma richt zich op het formuleren van een strategie voor de lange-termijnveiligheid van de kust in samenhang met andere ontwikkelingsmogelijkheden.

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

⁶¹ Toegelicht in de begrippenlijst (zie bijlage).



Kaart Caribisch Nederland

-  Luchthaven
-  Zeehaven
-  Radarstation
-  Zend- en ontvangstinstallatie buiten militair terrein
-  Buisleiding
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurgebied Sababank
-  Caribische Exclusieve Economische Zone
-  Territoriale zee



4.9

Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone

De Caribische eilanden binnen het Koninkrijk der Nederlanden liggen aan de rand van de Caribische Zee. Deze eilanden bestaan uit een noordelijk en een zuidelijk deel. Het onderscheid wordt vaak ook gemaakt als: de Bovenwindse eilanden (Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius) en de benedenwindse eilanden (Aruba, Curaçao en Bonaire). Ze worden gescheiden door een afstand van tussen de 540-1000 km. De havenactiviteit van Sint Eustatius is vanwege de hoeveelheid overslag een belangrijke economische activiteit van de Caribische eilanden.

Rondom de Caribische eilanden liggen de territoriale wateren van elk eiland. Buiten de territoriale wateren ligt de Nederlandse Caribische Exclusieve Economische Zone (CEEZ, 12 tot 200 zeemijl vanaf de basiskustlijn). Deze bestaat uit twee gebieden, de een behorend bij de Bovenwindse eilanden, de ander behorend bij de Benedenwindse eilanden.

De Caribische eilanden vallen uiteen in twee groepen: landen binnen het Koninkrijk der Nederlanden (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) en openbare lichamen (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) binnen het Nederlands Staatsbestel. De tweede groep wordt aangeduid als Caribisch Nederland. Alle eilanden, zowel de landen als de bijzondere gemeenten zijn bevoegd gezag voor het ruimtelijke beleid op hun eiland en in hun eigen territoriale wateren. Hierbij geldt een uitzondering voor militaire activiteiten en het aanwijzen van beperkingengebieden voor luchthavens. Voor Caribisch Nederland wordt afzonderlijk van deze structuurvisie een Overzicht van Ruimtelijke Rijksbelangen opgesteld dat als hulpmiddel dient bij de voorbereiding en advisering over ruimtelijke plannen in Caribisch Nederland. Ook zal een overzicht worden gemaakt van verplichtingen met ruimtelijke consequenties die voortkomen uit de wet- en regelgeving BES, zoals de drink- en zoetwatervoorziening, de afvalwaterzuivering en de erfgoederen op de voorlopige lijst Werelderfgoed.

Het Rijk is het bevoegd gezag in de Caribische Exclusieve Economische Zone en daarmee verantwoordelijk voor het integrale beleid en beheer hiervan. De Caribische Zee is van grote internationale economische betekenis voor de scheepvaart, de visserij, de winning van delfstoffen en de opwekking van windenergie. Daarnaast is het van belang voor oefeningen van de krijgsmacht en bevat het belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden.

In relatie tot de nationale belangen voor cultuurhistorisch erfgoed en natuur zoals die spelen in Nederland en de Noordzee zijn het Marinepark Bonaire (voorlopige lijst Werelderfgoed) en de Sababank (aanwijzing minister Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) in de territoriale wateren van Bonaire en Saba van nationaal belang.

Voor de Caribische Exclusieve Economische Zone spelen de volgende ruimtelijke nationale opgaven:

- Het behoud en de bescherming van het mariene milieu (ecosysteem) en het deel van de Sababank dat hierin is gelegen;
- Het waarborgen van voldoende oefenmogelijkheden voor de krijgsmacht;
- Het ruimtelijk mogelijk maken van maritieme zaken (zoals het aanwijzen van verkeersroutes en ankergebieden en het beschermen van cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem);
- Het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
- Het beschermen van archeologische waarden (verdronken nederzettingen, scheepswrakken en andere archeologische waarden);
- Het veilig en vlot afwikkelen van het scheepvaartverkeer rondom de eilanden en in transit naar de eilanden.



5 Verantwoording en monitoring

5.1

Relatie structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere Rijksstructuurvisies

Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit⁶², de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: Structuurvisie (voorheen PKB) Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda voor een Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De SVIR is de ‘kapstok’ voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De volgende Rijksstructuurvisies (voorheen PKB’s) blijven (voor zover ruimtelijk) als uitwerking van de SVIR bestaan:

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

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

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

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

5.2 Reikwijdte

De structuurvisie beslaat het volledige Koninkrijk der Nederlanden, zowel het land als de wateren (territoriale zone⁶³ en exclusieve economische zone⁶⁴). Daarbij horen ook Caribisch Nederland en de Caribische Exclusieve Economische Zone. De eilanden Aruba, Curaçao en Sint Maarten (inclusief hun territoriale zone) vallen hier niet onder. Voor het Eems-Dollardgebied zijn de afspraken uit het Eems-Dollardverdrag (1960) het kader.

Het planmilieueffectrapport (plan-MER), dat inzicht geeft in de milieuaspecten van de afwegingen zoals gemaakt in deze structuurvisie, is gebruikt bij de besluitvorming. Aan de hand van de ontwerp SVIR heeft het Rijk gesprekken gevoerd met burgers, maatschappelijke organisaties en medeoverheden in binnen en buitenland.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is digitaal beschikbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl.

5.3 Monitoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt verzocht om in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de bestaande tweejaarlijkse monitor van de Nota Ruimte om te bouwen naar een tweejaarlijkse monitor Infrastructuur en Ruimte. Daarmee vervalt de huidige monitor Nota Mobiliteit. De monitor Infrastructuur en Ruimte zal primair de realisatie van de nationale belangen onderzoeken, afgezet tegen de gestelde ambities. Op basis hiervan wordt verantwoording afgelegd aan de Tweede Kamer en kunnen eventuele aanpassingen in het beleid worden gedaan. In overleg met decentrale overheden wordt bekeken hoe de monitoring van de essentiële onderdelen uit bijlage 6 in deze systematiek wordt geïntegreerd.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor expertise en scenario-ontwikkeling en voor het signaleren van trends en ontwikkelingen in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein. Decentrale overheden worden betrokken bij de kennisontwikkeling en -deling op het gebied van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, met het oog op het voorkomen van fragmentatie en duplicatie. Het Rijk en decentrale overheden verkennen hoe gezamenlijke kennisontwikkeling en -deling vorm gegeven kan worden.

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

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

5.4 Toezicht

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

Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Het Rijk zal, als daarom wordt gevraagd door gemeenten, in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure haar nationale belangen toelichten en, indien nodig, daarover advies geven. Het Rijk zal systeem- of themagerichte onderzoeken uitvoeren. Deze onderzoeken moeten informatie opleveren over de feitelijke toepassing van wet- en regelgeving in bestemmingsplannen en provinciale verordeningen. Met die informatie kan beoordeeld worden of het systeem werkt zoals het bedoeld is.

Ook blijft het Rijk (conform de huidige systematiek) als beheerder of eigenaar (bijvoorbeeld vanuit de rol van weg- en waterbeheerder of eigenaar van defensie terreinen) opkomen voor zijn directe belangen bij bestemmingsplannen.

5.5 Waterparagraaf

Door het Rijk en de Unie van Waterschappen is een watertoets uitgevoerd op de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In deze paragraaf wordt toegelicht welke afwegingen ten aanzien van water zijn gemaakt.

Het is nog te vroeg om een uitspraak te kunnen doen over de gevolgen van maatregelen uit de SVIR op het nationale en regionale watersysteem. Met het opstellen van MIRT-gebiedsagenda's krijgen het Rijk en de regio een gedeeld beeld van de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke opgaven en de effecten daarvan op het onderling samenhangende hoofd- en regionale watersysteem. Zo kunnen het Rijk en de regio hun ruimtelijke investeringen goed op elkaar afstemmen en optimaliseren. Hierbij is het van belang dat er geen afwenteling plaatsvindt van regionale opgaven op nationale opgaven en vice versa.

Op basis van het wateradvies zijn wateraspecten die van belang zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen waar nodig explicieter opgenomen in de SVIR, bijvoorbeeld waar het gaat om een integrale aanpak en het meenemen van wateraspecten bij alle ruimtelijke ontwikkelingen, de onderlinge samenhang tussen de verschillende nationale belangen en de samenhang tussen het regionale en hoofdwatersysteem. Waterkwantiteit en zoetwater zijn als opgaven explicieter weergegeven. Tevens is waterkwaliteit expliciet benoemd onder milieukwaliteit. Ten aanzien van de rolverdeling is de SVIR in lijn gebracht met het Bestuursakkoord Water.



Realisatieparagraaf

In deze bijlage is per nationaal belang de aanpak uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Dit overzicht is voor dit moment limitatief naast de concrete investeringen in het MIRT. Per nationaal belang volgt een tabel met daarop een toelichting. Voor elk rijksbelang worden de vier rijksinstrumenten kaders, bestuurlijke prestatieafspraken, financieel en kennis in acties verwoord.

Nationaal belang 1 een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• Structuurvisie (voorheen PKB) Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR);• Barro: ruimte reserveren voor de veiligheid op vaarwegen;• Woonvisie (benoemen rijksdoelstellingen goed werkende woningmarkt);• Nog op te stellen c.q. af te ronden:<ul style="list-style-type: none">- Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH);- Rijksstructuurvisie gebiedsontwikkeling Zuidas;- Rijksstructuurvisie RRAAM;- Rijksstructuurvisie Haaglanden;- Rijksstructuurvisie Nieuwe Westelijke oeververbinding.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none">• Doorzetten regionale, integrale aanpak voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid via het MIRT;• Het in nauw overleg met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en decentrale overheden ontwikkelen van een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor de negen topsectoren;

Instrument	Uitwerking
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Voor een aantal stedelijke regio's inzetten van een bestuurlijk trio t.b.v. het uitwerken van gebiedspakketten in het kader van het programma Beter benutten; • In de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) afspraken maken over de programmering van de verstedelijking; • Stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, RRAAM, SMASH, Brainport Avenue rond Eindhoven, Rotterdam-Zuid/Stadshavens); • Vormgeven aanpak stedelijke regio's van de mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de greenports en de valleys; • Uitvoeren afspraken bereikbaarheidspakket Zuidvleugel; • Ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden van de greenports; • Uitvoeren onderzoek naar ruimtelijke en infrastructurele opgaven rond de Greenport Venlo; • Ruimtelijk mogelijk maken ontwikkeling Zaan-IJoevers; • MIRT-onderzoek Olympische spelen.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • De stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen krijgen prioriteit vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020; • Bijdrage aan regionale initiatieven voor integrale ontwikkeling Westflank Haarlemmermeer en herstructurering Stadshavens.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren onderzoek regionaal openbaar vervoer Utrecht mede t.b.v. robuustheid Draaischijf NL; • Het College van Rijksadviseurs (CRA) inzetten voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur tussen de gebiedsagenda's van Noordwest, Utrecht, Zuidvleugel en Brabant; • Ontwikkelen kennisprogramma Ruimte en Economie (samen met o.a. PBL en CPB) en monitoren concurrentiekracht; • Uitvoeren verkenning Olympische Hoofdstructuur 2012-2016.

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

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: <ul style="list-style-type: none"> - Ruimte reserveren voor bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen vanaf 500 MW; - Ruimte reserveren voor de globale trajecten van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning vanaf 220 kV; - Ruimte reserveren voor eventuele locaties voor kernenergie; • Rijkscoördinatieregeling voor grote energieinfrastructuur projecten; • SEV III: actualisatie in 2012 inclusief ruimtelijke consequenties (grootschalige) duurzame elektriciteitsopwekking en decentrale opwekking, waarbij ook rekening wordt gehouden met koelwatervoorziening van energiecentrales; • Afspraken over het geschikt maken van elektriciteitsinfrastructuur voor decentrale opwekking; • Structuurvisie Nationaal Waterplan: actualisatie in 2014 op basis van deltabeslissing; • Nog op te stellen Rijksstructuurvisie 'Windenergie op land'; • Rijksinpassingsprocedure voor de locaties die opgenomen zullen worden in Rijksstructuurvisie 'Windenergie op land' voor initiatieven met een vermogen van 100 MW en hoger.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurlijke afspraken met provincies over het aanwijzen van locaties voor grootschalige windenergie t.b.v. het realiseren van 6000 MW voor windenergie op land in 2020.

Instrument	Uitwerking
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • SDE+ (maximaal € 1,4 miljard per jaar) ter bevordering duurzame energie.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Kennisontwikkeling en -deling over de relatie tussen energietransitie en ruimte (samen met decentrale overheden, PBL en CRA); • In 2015 bezien in hoeverre er voor de langere termijn nieuw ruimtelijk beleid nodig is voor verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee; • Mogelijk faciliteren duurzame energiefuncties door o.a. aanpassen van wet- en regelgeving en kennisontwikkeling en -deling.

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

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: hoofdverbindingen (leidingstroken) van maximaal 70 m breed vrijhouden voor het mogelijk maken van en voorkomen van belemmering bij de aanleg van buisleidingen; • Rijksstructuurvisie Buisleidingen.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Afspraken met Vlaanderen en Duitsland over de benodigde grensovergangen voor buisleidingen van nationaal belang.
Financieel	n.v.t.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Kennisontwikkeling en -deling in samenspraak met VELIN en RIVM.

Nationaal belang 4 efficiënt gebruik van de ondergrond

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

Nationaal belang 5 een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Spelregels van het MIRT en de Tracéwet; • Essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit (zie bijlage 6); • Barro en onderliggende ministeriële regeling: aanwijzen reserveringsgebieden voor nieuwe verbindingen en uitbreidingen rijksinfrastructuur; • Opstellen structuurvisies in het kader van de Tracéwet; • Klimaatbrief 2050 en opstellen duurzaamheidsagenda; • Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • In bestuurlijke overleggen MIRT afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> - Prioritering wederzijdse investeringen (2021-2028) in versterking bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen (mede aan de hand van de bereikbaarheidsindicator en uitkomsten NMCA); - Het versterken van multimodale en logistieke knooppunten en het goed verbinden van modaliteiten voor personenvervoer; - Noodzakelijke oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen en een goede ruimtelijke inpassing op basis van gebiedsgerichte verkenningen samen met de regio's; - Verbeteringen (regionale) spoorverbindingen; - Inpassingskosten bij infraprojecten waarbij er sprake is van cofinanciering; • Uitvoeren Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waaronder onderzoek naar het goederenvervoer op het spoor en op de langere termijnen het uitvoeren van integrale capaciteitsanalyses.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet Infrastructuurfonds voor investeringen in infrastructuur; • Vergroten mogelijkheden allianties (publiek-privaat en publiek-publiek) tot (voor)financiering en (mede)bekostiging van infrastructuur; • Overheveling BDU naar algemene fondsen; • Fiscale stimulering zuinige auto's conform de 'Autobrief' van het Ministerie van Financiën.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator in samenwerking met medeoverheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties; • Uitvoeren Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA); • Stimuleren zuinige voertuigen door het initiëren van onderzoek.

Nationaal belang 6 betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none">• Bro: Opnemen passende multimodale ontsluiting als voorwaarde bij ruimtelijke ontwikkeling in ladder voor duurzame verstedelijking;• Wet Personenvervoer.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none">• Afspraken met regionale overheden en bedrijfsleven over gebiedspakketten binnen programma Beter benutten, waarin wordt gekeken naar onder andere:<ul style="list-style-type: none">- Het inzetten van technische innovaties en (kleine) infrastructurele maatregelen;- Innovatieve maatregelen die de vraag op piekmomenten vermindert;- Generieke en regionale maatregelen voor flexibilisering van de vraag;- Het invoeren van de 'Blauwe Golf' voor vaarwegen;• In bestuurlijke overleggen MIRT afspraken maken over:<ul style="list-style-type: none">- Afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (multimodale en logistieke knooppuntontwikkeling);- Het wegnemen van belemmeringen en het treffen van maatregelen die een decentrale reizigersgerichte benadering mogelijk maakt;- Ruimere opstelling spitsstroken;- Koppeling en afstemming tussen zeehavens, binnenhavens en achterland-verbindingen en het vergroten van de maatschappelijke meerwaarde Zeehavens (o.a. door verbeteren marktomstandigheden en stellen van heldere randvoorwaarden);- Voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen;• Visie nationaal kernnet goederenvervoer (o.a. kwaliteitseisen vrachtvervoer, afspraken over betere benutting, verbetering en toevoeging overslag-terminals, inzichten Eenvoudig Beter voor regelgeving);• Samenwerking met decentrale overheden ten aanzien van optimale afstemming goederenstromen (bijvoorbeeld t.b.v. verbetering stedelijke distributie);• Met NS en ProRail afspraken maken over:<ul style="list-style-type: none">- Verbeteren toegankelijkheid in het openbaar vervoer;- Fietsvoorzieningen en transferia;• Bijdragen aan nieuwe en opwaarderen oude P+R-terreinen en mede bijdragen aan uitbreiding fietsenstallingen bij stations.
Financieel	<ul style="list-style-type: none">• Bestaande fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woonwerksituatie;• Stimuleren afspraken tussen werkgevers en werknemers in het platform Slim Werken, Slim Reizen en door toegesneden fiscale regels.
Kennis	<ul style="list-style-type: none">• Ondersteuning van kennisfunctie fietsbeleid via o.a. KpVV, RDW (diefstallen-registratie) en Fietsersbond (fietsbalans);• Programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad/Steden en aanverwante onderzoekprogramma's onder de vlag van VerDUS;• Het ondersteunen van het bij elkaar brengen en beschikbaar stellen van data zodat marktpartijen integrale en gebruiksvriendelijke applicaties voor reisinformatie kunnen ontwikkelen;• Opstellen position paper ITS;• Inzetten technische innovatie (bijv. geleiding) voor betere benutting.

Nationaal belang 7 het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015; • Concessie en beheerplannen infrabeheerder voor hoofdspoorweg-infrastructuur; • Beheer en onderhoudsplannen hoofdwegenet (Referentiekader beheer en onderhoud); • Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en het 20KE-gebied: actualisatie in 2013; • Nog op te stellen: separate AMvB grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol; • Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland; • Jaarlijkse actualisering meerjarenplannen Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen en uitvoeren internationale verdragen (bijv. Duitse aansluiting Betuweroute, HSL-Zuid, HST-connect); • Afspraken met NS en ProRail over het verminderen van de complexiteit van de dienstregeling en de hoofdspoorinfrastructuur; • Afspraken maken met medeoverheden over het borgen van het bestaande netwerk van recreatieve vaarwegen uit het Basisrecreatietoernaartnet; • Met de decentrale overheden voor 2015 komen tot een integrale visie op de Amsterdamse haven (inclusief zeetoegang IJ-mond); • Afspraken over mogelijke aanpassingen en vernieuwingen hoofdvaarwegen en havens (bijvoorbeeld voor verbetering van sluizen); • Ontwikkelen efficiënt multimodaal logistiek netwerk rond de Mainport Rotterdam in lijn met de afspraken uit MIRT-VAR; • Met decentrale overheden onderzoeken of de bevoegd-gezagrol bij buitenlandse luchthavens (vliegbasis Geilenkirchen, luchthaven Brüggen en civiele luchthaven Niederrhein/Weeze) en voor luchthavens Eelde, Twente en Maastricht kan worden overgedragen; • Uitvoeren 'Alders convenanten en afspraken' over de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Eindhoven; • Versterken van de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet Infrastructuurfonds en Deltafonds voor beheer en onderhoud hoofdinfrastructuur van weg en vaarwegen; • Subsidie Beheer en Instandhouding aan de infrabeheerder voor hoofdspoorweginfrastructuur en decentraal spoor; • Bij aanlegbesluiten rekening houden (ook budgettair) met de toekomstige effecten op beheer en onderhoud; • Verdere efficiency beheer en onderhoud door schaalvergroting contracten.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen rapportages en analyses over feitelijke toestand van netwerken en functie van netwerkdelen mede ten behoeve van kosteneffectief beheer en onderhoud (assetmanagement); • Ontwikkeling van River Information Services (RIS), waarbij een koppeling wordt gemaakt met de informatiesystemen van andere (decentrale) overheden.

Nationaal belang 8 verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit (zie bijlage 6); • Wet Milieubeheer, besluit Milieueffectrapportage en Europese richtlijnen voor projecten en programma's. <p><i>Geluid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren SWUNG 1 (hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet). Hierin is tevens de EU-richtlijn omgevingslawaai geïmplementeerd; • Uitvoeren SWUNG 2 (niet-rijksbronnen en woningbouw in de nabijheid van het hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet). Voorlopig geldt voor deze bronnen nog de Wet geluidhinder. <p><i>Lucht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering Europese richtlijn Luchtkwaliteit via Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL); • Vaststellen nationale emissieplafonds op basis van NEC-richtlijn; • Doorwerking aangescherpte NEC-richtlijn voor 2020 op basis van herziening Göteborg Protocol in 2011/2012. <p><i>Externe veiligheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuering Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI); • Continuering Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (BEVB); • Uitvoeren AMvB Transportroutes externe veiligheid (basisnet vervoer gevaarlijke stoffen). <p><i>Bodem en (grond)water</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuering Besluit bodemkwaliteit (toepassen bouwstoffen, grond en baggerspecie); • Europese Kaderrichtlijn Water.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Continuering bestuurlijke afspraken met VNG en IPO voor luchtkwaliteit en emissieplafonds; • Continuering en realisatie afspraken convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties; • Bestuursakkoord Water; • Afspraken over maatwerk beschermingsniveau; • Afspraken over aanpak aan de bron.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren saneringopgave NSL voor rijksinfrastructuur uit Infrastructuurfonds; • Uitvoeren spoedeisende bodemsaneringen; • Uitvoering sanering in het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen met Externe Veiligheidgelden; • Subsidies voor geluidsaneringen voor gemeentelijke wegen en provinciale wegen; • Meerjarenprogramma Geluidsanering 2010-2020.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • SWUNG 1-voorlichting en jaarlijkse monitoring hoofdwegennet en hoofdspoorwegennet vanaf 2013; • Openbaar geluidsregister hoofdwegennet en hoofdspoorwegen; • Vijfjaarlijkse rapportage (aan EU) geluidkaarten en actieplannen; • Kennisontwikkeling en -deling SWUNG 2; • Jaarlijkse monitoring NSL voor rapportage aan EU; • Monitoring en trendanalyses door infrabeheerders (RWS en ProRail) Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

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

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Waterwet, waterbesluit, waterschapswet en diverse bestaande beleidsregels; • Europese Kaderrichtlijn Water, geïmplementeerd in het Besluit Kwaliteits-eisen en monitoring water onder de Wet Milieubeheer; • Structuurvisie Nationaal Waterplan (actualisatie in 2015); • Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015; • Europese richtlijn overstromingsrisico's en Kaderrichtlijn Mariene Strategie; • BRO: watertoets; • Barro: <ul style="list-style-type: none"> - Ruimtelijke bescherming primaire waterkeringen; - Ruimtelijke bescherming kustfundament; - Ruimtelijke bescherming capaciteit grote rivieren en ruimtelijke reserveringen; - Vastleggen kader voor kleinschalig en grootschalig buitendijks bouwen in IJsselmeergebied; - Structuurvisie (voorheen PKB) Derde Nota Waddenzee: ruimtelijke bescherming Waddenzee; • Structuurvisie (voorheen PKB) Ruimte voor de Rivier; • Spelregels van het MIRT; • Deltawet: Jaarlijks Deltaprogramma; • Besluit Milieueffectrapportage.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen en uitvoeren generieke en gebiedsgerichte deelprogramma's Deltaprogramma samen met decentrale overheden; • Nemen Deltabeslissing op basis van uitkomsten deelprogramma's Deltaprogramma in 2014; • Afstemming tussen MIRT-gebiedsagenda's en Stroomgebiedbeheerplannen; • Opstellen overstromingsrisicobeheerplannen samen met de waterschappen; • Uitvoering bestuursakkoord Water; • Uitvoeren Hoogwaterbeschermingsprogramma samen met de waterschappen; • Afspraken tussen provincies, gemeenten en waterschappen over de ruimtelijke keuzes ten behoeve van het afremmen van bodemdaling en een goede bufferwerking in het regionale watersysteem.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Projecten worden gefinancierd uit het op te richten Deltafonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (Rijk en waterschappen); • Financiering aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen in beheer van de waterschappen (50% vanaf 2011 conform Bestuursakkoord Water).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Kennisontwikkeling in het kader van het Nationaal Waterplan en Deltaprogramma; • Meerjaarlijkse toetsing primaire keringen door de beheerders. De provincies brengen hierover verslag uit aan het Rijk.

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

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: <ul style="list-style-type: none"> - Borgen ruimtelijk regime voor in stand houden en versterken van kernkwaliteiten van de gebieden de Beemster, de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Nederlandse deel van de Limes; - Borging vrij uitzicht vanaf de Noordzeekust tot 12 zeemijl uit de kust; - Continuering ruimtelijke doorwerking Derde Nota Waddenzee; • Structuurvisie Nationaal Waterplan (actualisatie in 2015); • Monumentenwet: bescherming rijksmonumenten en stads- en dorpsgezichten, bescherming archeologische waarden, bescherming objecten en ensembles Werelderfgoedlijst UNESCO en voorlopige lijst Werelderfgoed; • Structuurvisie (voorheen PKB) Derde Nota Waddenzee: borging natuurwaarden; • Visie Erfgoed en Ruimte.
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Met decentrale overheden: ruimtelijke bescherming en ontwikkeling wederopbouwgebieden op basis van in Visie Erfgoed en Ruimte beschreven kernkwaliteiten; • Met gemeenten: afspraken over een ontwikkelingsgerichte bescherming in bestemmingsplannen van de wederopbouwgebieden; • Doorzetten vereenvoudiging bestuurlijke organisatie Waddenzee; • Houden trilateraal overleg internationale Waddenzee; • Decentralisatie van het Waddenfonds; • Onderhandelingsakkoord decentralisatie Natuur: overdracht van de taak landschap aan provincies.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzetten op verduurzaming van het Europese Landbouwbeleid (GLB), waaronder beloning van (bovenwettelijke) maatschappelijke prestaties op het terrein van bijvoorbeeld natuur, milieu, waterbeheer en landschap.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning van mogelijkheden voor inzet van particulier beheer en financiering vanuit de markt; • Monitoring feitelijke kwaliteitsontwikkeling cultuurhistorische waarden als onderdeel van de monitoring van ontwikkelingen (PBL); • Kennis- en methodeontwikkeling voor standaardisatie van de inbreng van natuur, landschap en cultuurhistorie in MKBA; • Kennisontwikkeling en -deling samen met Belvedere-leerstoelen, uitvoeren Kennisprogramma's RCE (o.a. KICH), opstellen handreiking ruimtelijke kwaliteit, ondersteunen kwaliteitsteam IJsselmeer, Waddenacademie.

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

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: ruimtelijke bescherming nationale EHS (op land) in een 'nee, tenzij'-regime, inclusief saldobenadering, kleinschalige herbegrenzing en compensatie; • Natuurbeschermingswet: Natura 2000-gebieden (circa 50% van de EHS); • Beleidskader spelregels EHS; • Biodiversiteitsverdrag en Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen; • Structuurvisie (voorheen PKB) Derde Nota Waddenzee: borging natuurwaarden; • Europese Kaderrichtlijn Water; • Visie Erfgoed en Ruimte.

Instrument	Uitwerking
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Decentralisatie uitvoering/beheer en financiering herijkte EHS (ILG) in Onderhandelingsakkoord decentralisatie Natuur, inclusief evaluatie doelbereik natuur met het oog op maatregelen na 2021; • Afspraken over inpassing bij aanleg, verbreding en grootschalig onderhoud van infrastructuur in de MIRT-overleggen.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Inzetten op verduurzaming van het Europese Landbouwbeleid (GLB), waaronder beloning van (bovenwettelijke) maatschappelijke prestaties op het terrein van bijvoorbeeld natuur, milieu, waterbeheer en landschap. Inzet op particulier beheer en financiering vanuit de markt; • Uitvoeren Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Inzet kennisontwikkeling ten aanzien van natuur en het bereiken van de (inter)nationale natuurdoelen; • Meten beleidsvoortgang en doelbereik aangaande nationale herijkte EHS, in relatie tot internationale verplichtingen, op basis van een door Rijk en provincies gezamenlijk uit te werken eenvoudige monitoringssystematiek, die niet verder gaat dan Europese rapportageverplichting; • In samenspraak met andere partijen voor de langere termijn ontwikkelen van een natuurvisie waarin natuurbeheer en natuurbeleving in verbinding worden gebracht met mensen in de streek; • Voor de periode na 2021 in 2016 nagaan welke andere maatregelen, naast de herijkte EHS, ingezet kunnen worden om de internationale doelen te halen.

Nationaal belang 12 ruimte voor militaire terreinen en activiteiten

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: ruimtelijke bescherming en aanwijzing van de essentiële militaire locaties, gebieden en beperkingenzones.
Bestuurlijke prestatieafspraken	n.v.t.
Financieel	n.v.t.
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen van een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring.

Nationaal belang 13 zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

Instrument	Uitwerking
Kaders	<ul style="list-style-type: none"> • Vereenvoudiging en integratie omgevingsrecht en permanent maken van de Crisis- en Herstelwet (CHW); • Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening: <ul style="list-style-type: none"> - Voorschrift in Bro ten aanzien van motivering afweging belangen van de waterhuishouding (watertoets), het milieu en cultureel erfgoed; - Aanvullen Bro met ladder voor duurzame verstedelijking; • Technische aanpassing forfaitair bedrag kostenverhaal; • Krimpbestendig maken van regelgeving; • Nota GIDEON voor landelijke voorzieningen voor ruimtelijke informatie; • Handreiking ontwerpen in het MIRT; • Rijksvastgoedstrategie gericht op realisatie beleidsdoelstellingen door inzet rijksvastgoed tegen marktconforme prijzen.

Instrument	Uitwerking
Bestuurlijke prestatieafspraken	<ul style="list-style-type: none"> • Internationale afstemming over nationale belangen; • Aanpassen van de MIRT-gebiedsagenda's; • Doorzetten bestaande afspraken tussen Rijk en decentrale overheden over het verbeteren van de samenhang tussen diverse basisregistraties; • Afspraken over het toepassen van de werkwijze Sneller en Beter; • Doorzetten interbestuurlijk programma bevolkingsdaling en uitvoering Voortgangsrapportage Bevolkingsdaling met aandacht voor de nieuwe krimpgebieden.
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteuning van ontwerpprojecten (o.a. Ontwerpend onderzoek in 7 rijksprojecten (Zuidas, Groen Blauwe Delta, Rotterdam Zuid, Rijnmond-Drechtsteden, Olympische Hoofdstructuur, Knooppunten, Almere).
Kennis	<ul style="list-style-type: none"> • Inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen; • Op basis van de huidige architectuurnota stimuleren en inzetten van kennis en expertise van ontwerp en architectuur (ontwerpinfrastructuur) door ontwerpend onderzoek, onderwijs, advies, reflectie, tentoonstelling en debat (o.a. i.s.m. Sfa, NAI, Architectuur Lokaal, IABR en TU Delft); • Uitwerken en uitvoeren van nieuwe architectuurnota op basis van evaluatie van huidig architectuurbeleid; • In beeld brengen en breed verspreiden van best practices van besluitvormingsprocessen (Eenvoudig Beter); • Samen met decentrale overheden verkennen hoe gezamenlijke kennisontwikkeling en -deling vorm te geven; • Opstellen handreiking en financiële ondersteuning platform duurzame gebiedsontwikkeling; • Actief ondersteuning van provincies en gemeenten in krimpregio's door middel van kennis, experimenten, het samen uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen en wegnemen van belemmerende regelgeving; • Met decentrale overheden en marktpartijen ontwikkelen van alternatieve financieringsvormen, nieuwe verdienmodellen en mogelijkheden van nieuwe allianties; • Uitvoeren thematische verkenningen naar o.a. voedselvoorziening en landbouw; • Uitvoeren twejaarlijkse monitor Infrastructuur en Ruimte (door PBL en KiM); • Participatie door het Rijk in programma NederLandBovenWater; • Beheren en toegankelijk maken geodata en -informatie; • Grensoverschrijdende kennisdeling; • Opstellen overzicht ruimtelijke rijksbelangen voor Caribisch Nederland; • Onderzoeken mogelijkheden stedelijke herverkaveling samen met private partijen; • Onderzoeken forfaitaire bijdrage voor bovenplanse kosten; • Met decentrale overheden verkennen hoe gezamenlijke kennisontwikkeling en -deling vormgegeven kan worden; • Expertise en scenario-ontwikkeling, signaleren van trends en ontwikkelingen in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein; • Indien nodig in de voorbereidende fase van de bestemmingsplanprocedure advies en toelichting geven aan gemeenten t.a.v. de nationale belangen; • Opzetten nieuwe pilots CHW (o.a. Utrecht Centraal, Binckhorst, Stadshavens, Zaanstad, Rotterdam-Hofbogen).

Bijlagen

Bijlage 1

Overzicht doelen en nationale belangen SVIR

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

Bijlage 2

Overzicht verandering Nationale Ruimtelijke Belangen

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

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurlijke afspraken stedelijke netwerken • Nota Pieken in de Delta • Topperregeling • Nota Ruimte budget • MIRT-pilots gebiedsontwikkeling • GSB • Actieprogramma Ruimte en Cultuur • Rijksbetrokkenheid bij verstedelijkingsafspraken buiten stedelijke regio's rondom mainports • Beleid op steden en randgemeenten • Structuurvisie Randstad 2040 • Nationale doelstelling herstructurering bedrijventerreinen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vormgeven aanpak stedelijke regio's van de mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de greenports en de valleys • Crisis- en Herstelwet verankeren in reguliere wetgeving • Verstedelijkingsafspraken regio's rondom mainports (Noord- en Zuidvleugel) • Vereenvoudiging en integratie omgevingsrecht • Prioriteit Infrastructuurfonds na 2020 voor stedelijke gebieden rond main-, brain- en greenports en achterlandverbindingen • Rijksstructuurvisie Zuidas • Rijksstructuurvisie RRAAM • Uitvoeren NSP's
<ul style="list-style-type: none"> • PKB Nota Mobiliteit en Mobiliteitsaanpak • Basiskwaliteit hoofdverbindingssassen 	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: reserveringsgebieden aanwijzen voor nieuwe verbindingen en uitbreidingen hoofdinfrastructuur weg en spoor • Barro: ruimte reserveren voor de veiligheid op vaarwegen • Grondreservering parallelle Kaagbaan Schiphol via separate AMvB • Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
<ul style="list-style-type: none"> • Hoeksche Waard 	
<ul style="list-style-type: none"> • Manifest greenports • Nota Ruimte Budget 	
<ul style="list-style-type: none"> • Bundelingsgebieden en -percentages • Centrumvorming • Verdichtingspercentages • Locatiebeleid • Planologisch kader buitengebied • Ruimte voor woningbouw beperkt tot natuurlijke aanwas • Balans rood/groen/blauw • Bundeling verspreid glas 	<ul style="list-style-type: none"> • Bro: ladder voor duurzame verstedelijking
	<ul style="list-style-type: none"> • SWUNG 1 • SWUNG 2 • AMvB Transportroutes externe veiligheid (basisnet vervoer gevaarlijke stoffen) • Aanscherping NEC-richtlijn voor 2020 op basis van herziening Göteborg Protocol in 2011/2012
<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk kwaliteit rivieren, IJsselmeergebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: ruimtelijke bescherming primaire waterkeringen, kustfundament, capaciteit grote rivieren en ruimtelijke reserveringen • Bestuursakkoord Water

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

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
	<ul style="list-style-type: none"> Barro: borging vrij uitzicht vanaf de Noordzeekust tot 12 zeemijl uit de kust
	<ul style="list-style-type: none"> Bestuurlijke afspraken met decentrale overheden over afstemming tussen MIRT-gebiedsagenda's en stroomgebiedbeheersplannen Bestuursakkoord Water
<ul style="list-style-type: none"> Indicatieve begrenzing EHS Robuuste verbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> Barro: bescherming nationale EHS (op land) in 'nee, tenzij'-regime
<ul style="list-style-type: none"> Bestuurlijke afspraken over integrale uitvoeringsprogramma's Nota Ruimte Budget Implementatieprogramma Nationale landschappen Agenda Landschap Samenwerkingsagenda Mooi NL Beleidsbrief verrommeling Actieprogramma Ruimte en Cultuur Rijksprogramma Groene Hart 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> Actieprogramma Ruimte en Cultuur 	<ul style="list-style-type: none"> Barro: borgen ruimtelijk regime voor werelderfgoederen Visie Erfgoed en Ruimte
<ul style="list-style-type: none"> Programma groen en de stad (incl. GIOS) Stimuleringsfonds volkstuinen 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> Beleidsbrief verrommeling Programma Mooi NL Programma groen en de stad (incl. GIOS) ILG 	n.v.t.
	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> Nota Belvédère Kwaliteitsagenda Landschap Handreiking Kwaliteit Landschap ILG 	<ul style="list-style-type: none"> Visie Erfgoed en Ruimte Bestuurlijke afspraken met gemeenten over ruimtelijke bescherming en ontwikkeling wederopbouwgebieden
<ul style="list-style-type: none"> Structuurvisie snelwegpanorama's Actieprogramma Ruimte en Cultuur 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> Programma groen en de stad (incl. GIOS) Ruimtelijke uitspraken in de Agenda voor een Vitaal Platteland ILG / ISV 	n.v.t.
<ul style="list-style-type: none"> SV Randstad 2040 Programma Randstad Urgent Rijksprogramma Groene Hart 	Zie 1
Zie 24 t/m 29	Zie 1

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

Vervallen instrumenten/acties	Nieuwe instrumenten/acties
• Programma Randstad Urgent	n.v.t.
• Programma Randstad Urgent • Nota Ruimte Budget	Zie 1
• Programma Randstad Urgent	n.v.t.
	n.v.t.
• Programma Randstad Urgent • Nota Ruimte Budget	n.v.t.
Programma Randstad Urgent	n.v.t.
• Nota Ruimte budget	n.v.t.
• Bouwgrondstofftoets	Zie 4
• Nota Belvedere	<ul style="list-style-type: none"> • Barro: ruimte reserveren voor locaties voor opwekking energie en verbindingen • Actualisatie SEV III • Rijksstructuurvisie 'Windenergie op Land'
	Zie 4
• Financiering Kennis voor klimaat-hotspots • Pilotprojecten klimaatbuffers	Zie 9
• PKB Nota Mobiliteit (met uitzondering delen in bijlage 6)	Zie 1, 5 en 6
	Zie 9
	Zie 1
• PKB SMT2	<ul style="list-style-type: none"> • Structuurvisie Derde Nota Waddenzee • Barro: continuering ruimtelijke doorwerking Derde Nota Waddenzee • Barro: ruimtelijke bescherming en aanwijzing van de essentiële militaire locaties, gebieden en beperkingenzones • Barro: vrijhouden leidingstroken voor hoofdverbindingen • Rijksstructuurvisie Buisleidingen • Rijksstructuurvisie Ondergrond

Bijlage 3

Kaart hoofdwegennet november 2011



Kaart hoofdwegennet november 2011

- Maximaal aantal rijstroken per rijrichting
- 1 rijstrook
 - 2 rijstroken
 - 3 rijstroken
 - 4 rijstroken
 - 5 en meer rijstroken
 - Spits- of plusstrook
 - Knooppunt

Bijlage 4

Nationale landschappen, UNESCO-werelderfgoed en wederopbouwgebieden

Nationale landschappen

Het Rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig Nationale landschappen. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap.

De navolgende kaart toont die 20 Nationale landschappen met hun kernkwaliteiten.

UNESCO-werelderfgoed

Aangewezen als cultureel UNESCO-werelderfgoedgebied zijn:

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

De Waddenzee is aangewezen als natuurlijk UNESCO-werelderfgoedgebied.

Op de voorlopige lijst Werelderfgoed staan de gebieden:

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

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

Wederopbouwgebieden

Het Rijk heeft 30 wederopbouwgebieden geselecteerd (zie kaart op pagina 117), waarover voor de bescherming in bestemmingsplannen bestuurlijke afspraken worden gemaakt. In de Visie Erfgoed en ruimte worden de kernkwaliteiten van deze gebieden toegelicht.



Kaart Nationale Landschappen

1. Groene Hart

- Diversiteit
- Openheid
- Veenweidekarakter
- Rust en stilte

2. Middag-Humsterland

- Terpen, kwelderruggen en dijken
- Blokverkaveling
- Openheid

3. Zuidwest-Zeeland

- Kleinschalige openheid
- Groen karakter
- Duinen, kreekruigen, kommen
- Polderpatroon en kreekrestanten
- Verdedigingswerken
- Overgang kust - dekzand

4. Hoeksche Waard

- Openheid
- Polderpatroon
- Kreken en dijken

5. Noordlike Fryske Wâlden

- Strokenverkaveling

- Kleinschaligheid
- Pingoruïnes en dijkwallen

6. Drentsche Aa

- Kleinschaligheid
- Meanderende beken
- Essen, bossen, heides en moderne ontginningen

7. IJsseldelta

- Oudste geometrische verkaveling
- Openheid
- Huisterpen en kreekruigen

8. Noordoost-Twente

- Kleinschalig, geaccidenteerd landschap
- Groen karakter
- Beken, essen, kampen en moderne ontginningen

9. Graafschap

- Kleinschaligheid
- Groen karakter, buitenplaatsen
- Waterhuishouding

10. Winterswijk

- Kleinschalige openheid
- Groene karakter

- Microreliëf

11. Gelderse Poort

- Kleinschalige openheid
- Groen karakter
- Oeverwallen en dijken

12. Veluwe

- Schaalcontrast open - besloten
- Actieve stuifzanden
- Groot, aaneengesloten bos

13. Rivierengebied

- Schaalcontrast open - besloten
- Rivier - uiterwaard - oeverwal - kom
- Overgang stuwwal - rivier

14. Laag Holland

- Openheid
- Geometrisch patroon droogmakerijen
- Strokenverkaveling

15. Zuidwest-Fryslân

- Schaalcontrast open - besloten
- Middeleeuwse verkaveling, waterlopen en meren
- Stuwwallen en terpen

16. Het Groene Woud

- Groen karakter
- Kleinschalige openheid
- Beken, essen, kampen, bossen en heides

17. Zuid-Limburg

- Schaalcontrast open - besloten
- Groen karakter
- Reliëf en ondergrond
- Cultureelhistorisch erfgoed

18. Arkemheen-Eemland

- Openheid
- Slagenverkaveling
- Veenweidekarakter

19. Nieuwe Hollandse Waterlinie

- Forten, dijken, kanalen en inundatiekommen
- Groen karakter
- Openheid

20. Stelling van Amsterdam

- Forten, dijken, kanalen en inundatiekommen
- Stille ring rond Amsterdam
- Openheid



Kaart Wederopbouwgebieden

- Landelijk gebied
- Naoorlogse wijk
- Wederopgebouwde kern

Landelijk gebied:

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

Naoorlogse woonwijken:

9. Westelijke Tuinsteden, Amsterdam
10. Plan Kerschoten, Apeldoorn
11. Uitbreidingsplan Heuvel, Breda
12. 't Hoo!, Eindhoven
13. Emmermeer, Angelslo, Emmerhout, Emmen
14. Mariahoeve, Den Haag
15. De Wijert Noord, Groningen
16. Vrieheide, Heerlen
17. Klein Driene I en II, Hengelo
18. Plan Zuid, De Pettelaar, Den Bosch
19. De Heuvel en Prinsenhof, Leidschendam - Voorburg
20. Pottenberg, Maastricht

21. Nagele, Noordoostpolder
22. Ommoord, Rotterdam
23. De Halve Maan, Utrecht

Wederopgebouwde kernen:

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

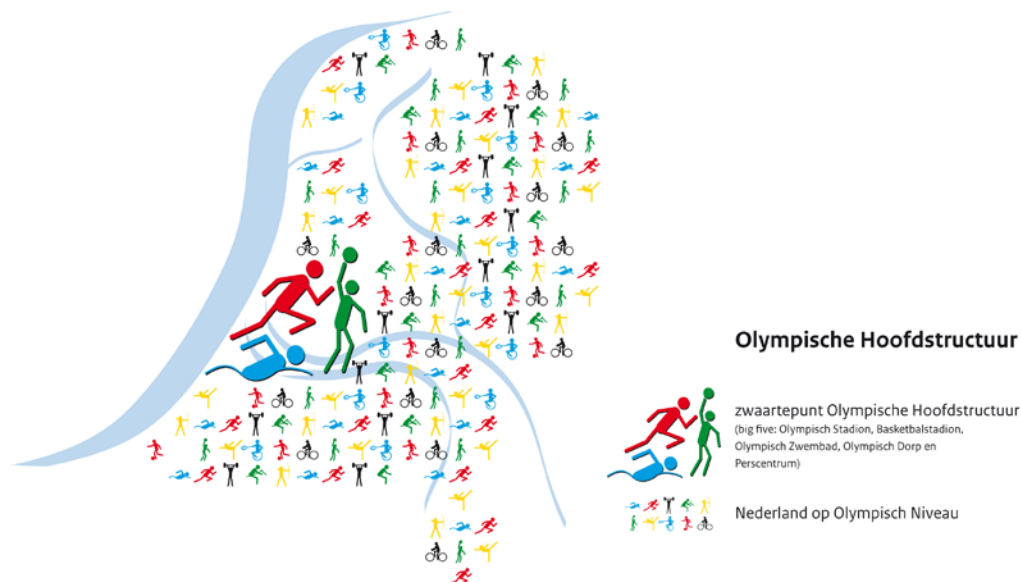
Bijlage 5

De Olympische Hoofdstructuur

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

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

Aan de Spelen is altijd de naam van een stad verbonden. Het zwaartepunt van het programma (de zogenaamde 'big five': Olympisch stadion, basketbalstadion, Olympisch zwembad, Olympisch dorp en perscentrum) zal liggen in die stad/stedelijke regio. Amsterdam en Rotterdam hebben beiden aangegeven voor het organiseren van de Spelen in aanmerking te willen komen.



De resultaten van de studie naar de Olympische Hoofdstructuur en de Verkenning van de Maatschappelijke Kosten en Baten zijn in het kader van het Olympisch Plan en met het zicht op de besluitvorming in 2016 bepalend. De resultaten uit de studie naar de Olympische Hoofdstructuur hebben aanleiding gegeven om bij de vervolgstappen twee van de vijf varianten af te laten vallen. Dit betreft de meest gespreide varianten waar de focus ligt op Rotterdam en Den Haag en de variant waar het zwaartepunt verspreid over de Randstad ligt. De overgebleven drie varianten zijn geconcentreerd in Amsterdam (IJspele en Amstelspele) en in Rotterdam (Stadsspele). Een concentratie van de belangrijkste Olympische voorzieningen biedt meer mogelijkheden voor versterking van bestaande ontwikkelingen en wordt door het IOC gunstiger beoordeeld, mede vanwege de beperkte reistijden.

Een belangrijke vervolgstap is een gebiedsuitwerking in de vorm van een MIRT-onderzoek die onder regie van Amsterdam en Rotterdam plaats vindt. Deze gebiedsuitwerking is een gezamenlijk proces, getrokken door de twee steden en in samenwerking met het Rijk en de overige alliantiepartners. In november 2011 is dit in de bestuurlijke overleggen MIRT bekrachtigd.

Het MIRT-onderzoek bestaat uit twee fasen. De eerste fase zal worden gebruikt om medio 2012, voor de start van de Olympische Spelen van Londen, in alliantieverband de keuze van de naamgevende stad vast te stellen. Dit zal gebeuren op basis van marketing-, draagvlak- en ruimtelijke legacy-aspecten en risico's. De keuze van de stad is een gezamenlijke keuze van de sportsector, Rijk, lokale overheden en de sociale partners binnen de Alliantie Olympisch Vuur.

In de tweede fase zal verder uitwerking worden gegeven aan de voorbereiding van de ruimtelijke kant van het besluit over het bid, met een doorvertaling naar concrete maatregelen en de noodzakelijke vervolgstappen, om zo in 2013 in het kader van het BO MIRT nadere afspraken te maken over het vervolg en de consequenties voor de MIRT Gebiedsagenda's.

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

Bijlage 6

Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven

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

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

Bereikbaarheid over de weg

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

Openbaar vervoer

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

In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op ten minste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per openbaar vervoer redelijk is, waar het oplossend vermogen van het openbaar vervoer ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale openbaarvervoernetwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. De betrokken decentrale overheden⁶⁵ geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en decentrale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, evenals van het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer.

Binnenvaart

De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het Rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Daarmee worden onverwachte stremmingen zo veel mogelijk voorkomen en voldoen de vaarwegen aan de afgesproken afmetingen.

Het streefbeeld is dat hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdverbindingssassen), ten minste geschikt zijn voor klasse VIb-schepen en vierlaagscontainervaart, de doorgaande nationale hoofdvaarwegen ten minste voor klasse Va-schepen en vierlaagscontainervaart en de overige hoofdvaarwegen ten minste geschikt zijn voor klasse IV en drielaagscontainervaart. Verder moeten er op de hoofdvaarwegen, ook voor schepen met gevaarlijke stoffen, voldoende ligplaatsen zijn en moet de bediening van de kunstwerken zo veel mogelijk afgestemd worden op de wensen vanuit de markt en, waar van toepassing, op de netwerkanalyses.

⁶⁵ Het gaat hierbij vooralsnog om de provincies en WGR+-regio's.

Fiets

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

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

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

Marktomstandigheden verbeteren, randvoorwaarden stellen en handhaven

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

Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel⁶⁶ is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

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

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

⁶⁶ De doelstelling voor verkeersdoden is in 2008 met instemming van de andere overheden bijgesteld van maximaal 580 tot maximaal 500 verkeersdoden in 2020; dit onder voorwaarde dat de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden uitgevoerd en dat de voertuigtechnologie de verwachtingen waarmaakt. De indicator ziekenhuisgewonden is met instemming van andere overheden in 2010 aangepast in ernstig verkeersgewonden.

Veiligheid in de binnenvaart

Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse binnenwateren is in 2020 door permanente verbetering verder verminderd tot onder de 115 per jaar⁶⁷. De Rijksoverheid bevordert het veiligheidsbewustzijn onder overheidsdiensten, bedrijven en burgers en stimuleert het gebruik van informatie- en communicatietechnologie. Het Rijk bevordert het gebruik van veilige vaartuigen en de overheden benutten de mogelijkheden van nautisch veilige infrastructuur (bijvoorbeeld in de Tweede Maasvlakte). De Rijksoverheid versterkt de samenwerking met decentrale overheden op het gebied van verkeersmanagement en ruimtelijke ordening op en langs het water. Het Rijk streeft naar zo veel mogelijk scheiding van beroepsvaart en recreatievaart.

De betrokken decentrale overheden:

- Houden bij het opstellen van provinciale verkeers- en vervoers en andere plannen en bij het beoordelen van bouw- en bestemmingsplannen onder meer rekening met de voor de veiligheid en vaarfunctie benodigde ruimte langs de vaarweg;
- Faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart, zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;
- Maken bij de ontwikkeling van de River Information Services (RIS) ook een koppeling met de informatiesystemen van andere (decentrale) overheden;
- Zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

Sociale veiligheid

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

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

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming⁶⁸.

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

⁶⁷ Het aantal ongevallen met significante gevolgen is in de Rijksbegroting van 2011-2012 (artikel 33) gewijzigd van onder de 275 naar onder de 115 per jaar.

⁶⁸ Deze passage komt te vervallen op het moment dat de Wet basisnet in werking treedt.

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

Security: bescherming van vitale infrastructuren

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

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

Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit

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

Klimaat

EU-doelstellingen voor klimaat en energie zijn vastgelegd voor 2020, te weten 20% CO₂-reductie, 20% aandeel hernieuwbare energie en vanaf 2010 jaarlijks 2% energie-efficiëntieverbetering. Het Kabinet Rutte heeft deze doelstellingen overgenomen. Tevens zijn er recent voor de langere termijn (2050) ook doelstellingen vanuit de Europese Commissie geformuleerd⁶⁹.

Geluid

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

⁶⁹ Deze passage is volledig vernieuwd in verband met de invoering van nieuw klimaatbeleid.

Afkortingenlijst

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

Begrippenlijst

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

Achterlandverbindingen

De internationale verbindingen voor personen en goederen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) van de gebieden van de mainports, brainport en greenports met het achterland (België, Duitsland en de rest van Europa). De voor het goederenvervoer belangrijkste achterlandverbindingen behoren tot het internationale kernnetwerk logistiek.

Afwenteling

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

Agglomeratievoordelen

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

Algemene maatregel van bestuur

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

Bereikbaarheid

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

Besluit ruimtelijke ordening

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

(Olympisch) Bid

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

Brainport

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

Concurrentiekracht/concurrentiepositie

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

CradlezCradle

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

Delta

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

Deltabeslissing

Structurerende en (rand)voorwaardelijke beslissing die politiek van aard is en richting geeft aan de ontwikkelingen in meerdere deelprogramma's van het Deltaprogramma.

Deltaprogramma

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

Digitalisering

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

Duurzame mobiliteit

Mobiliteit met stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen.

Duurzame ontwikkeling

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

Energierecycling

Het proces van terugwinning van gebruikte energie die normaal gesproken verloren gaat, gewoonlijk door omzetting naar elektriciteit of warmte.

Energietransitie

De overstap naar niet-fossiele energiebronnen en efficiënter energiegebruik.

Estuarium

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

Exclusieve Economische Zone

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

Externe veiligheid

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

EU2020-strategie

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

Forfaitaire bijdrage

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

(MIRT-)Gebiedsagenda

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

Globalisering

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

Greenport

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

Herbestemming

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

Herstructurering

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

Hoofdverbindingzas

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

Hoofdwatersysteem

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

Hoofdwegennet

Het samenhangend geheel van A-wegen en N-wegen die in beheer zijn bij het Rijk en die doorgaans gezien hun functie van nationaal belang zijn, en dat ook wel wordt aangeduid als het rijkswegennet.

Individualisering

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

Infrastructuurfonds

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

Intelligent Transport Systems (ITS)

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

Internet-exchange

Verdeelcentrum of knooppunt in het netwerk van internetverbindingen.

Ketenmobiliteit

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

Kleineveldenbeleid

Er zijn veel onderzoeken en boringen nodig om een gasveld (met kleine hoeveelheden aardgas) te vinden. Daarnaast is het relatief duur om een gasveld in productie te brengen, zeker op zee. Daarom heeft de Rijksoverheid in 1974 het kleineveldenbeleid geïntroduceerd. In de Gaswet is vastgelegd dat gasproducenten de mogelijkheid hebben het gas in een bepaald tempo tegen redelijke voorwaarden en marktconforme vergoedingen te verkopen aan GasTerra (afzetgarantie).

Klimaatbestendigheid

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

Klimaatverandering

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

Knooppunt

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

Kostenverhaal

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

Krimp(regio)

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

Kustfundament

Het kustfundament omvat het gehele zandgebied, nat én droog, dat als geheel van belang is als drager van functies in het kustgebied. Het kustfundament wordt zeewaarts begrensd door de doorgaande NAP –20m-lijn (20 meter onder Normaal Amsterdams Peil). Aan de landzijde omvat het kustfundament alle duingebieden én alle daarop gelegen harde zeeweringen. De landwaartse grens valt bij smalle duinen en dijken samen met de grens van de waterkering uitgebreid met de ruimtereservering voor tweehonderd jaar zeespiegelstijging en omvat daar waar de duinen breder zijn dan de waterkering het gehele duingebied.

Logistieke delta

Concept voor de ontwikkeling van een gezamenlijk netwerk van havens, logistieke knopen (terminals) en hoogwaardige verbindingen in combinatie met het stimuleren van de ontwikkeling van industriële activiteiten in het netwerk⁷⁰.

Mainport

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

Mantelwoning

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

Meegroeiwoning

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

Meergeneratiewoning

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

Metropool(regio)

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

Milieukwaliteit

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

Mobiliteit

Verzamelbegrip voor vervoersbewegingen.

Multimodaal

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

Nationaal belang

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

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

⁷⁰ MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam, *Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR*, Den Haag 2011.

⁷¹ RIVM/Milieucompodium.

Natuurwaarden

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

Ontgroening

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

Ontvlechting

Het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer.

Ontwerp

Een combinatie van een integrerende, oplossingsgerichte aanpak door middel van beeldtaal.

Raamwet omgevingsrecht

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

Randstad

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

Regionaal openbaar vervoer

Stads- en streekvervoer onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden.

Rijksvastgoedstrategie

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

Robuust mobiliteitssysteem

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

Ruimtelijke hoofdstructuur

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

Ruimtelijke kwaliteit

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

Stedelijk gebied

Een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Stedelijke regio

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

Topsectoren⁷²

Unieke (internationaal onderscheidende) sterke economische sectoren in Nederland.

Topsector Agro & Food

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

Topsector Chemie

De topsector Chemie omvat de vervaardiging van chemische, kunststof- en rubberproducten. Binnen de chemie wordt onderscheid gemaakt naar petrochemie, basis- en fijnchemie en farmachemie. Olie, gas en energie zijn traditioneel belangrijke inputs voor de chemie.

Topsector Creatieve Industrie

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

Topsector Energie

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

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

Topsector High Tech Systemen en Materialen

De topsector High Tech Systemen en Materialen (HTSM) omvat een aantal nauw met elkaar verweven maak-industrieën: de machine- en systeemindustrie, de transport-middelenindustrie en de opto-elektronische industrie. Het gaat om het ontwerpen, ontwikkelen en produceren van geavanceerde, precieze en intelligente hightech-producten voor een groot aantal verschillende markten.

Topsector Life Sciences & Health

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

Topsector Logistiek

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

Topsector Tuinbouw en Uitgangsmaterialen

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

Topsector Water

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

Tracébesluit

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

Trans-Europese Netwerken

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

Transformatie

Verandering van de functie of bebouwing van het stedelijk gebied.

Urbanisatie

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

Valley

Stedelijke regio met een unieke combinatie van een of meerdere topsectoren.

Vergrijzing

Stijging van het aandeel ouderen in de bevolking.

Verstedelijking

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

Verstedelijkingsafspraken

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

Vestigingsklimaat

Omstandigheden die de vestiging van burgers of bedrijven in specifieke landen, regio's of steden beïnvloeden. Dit kunnen zowel fysieke als niet-fysieke omstandigheden zijn, zoals bereikbaarheid en woningaanbod, maar ook opleidingsniveau en werkgelegenheid.

Waterveiligheid

Bescherming tegen overstromingen en gevolgen van overstromingen.

Wet ruimtelijke ordening

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

Zorgvuldig ruimtegebruik

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

Colofon

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tekst

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp en realisatie

VormVijf, Den Haag

Cartografie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu,
directie Ruimtelijke Ontwikkeling,
afdeling Ruimtelijk Ontwerp

Fotografie

Beeldbank Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Robert M. Berger (pag. 68, 94)

Tineke Dijkstra Fotografie (pag. 4, 13, 28, 76)

Rob Poelenjee (pag. 30, 90)

Siebe Swart (omslag)

Druk

Drukkerij Ando, Den Haag

Maart 2012

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Maart 2012