

Vergaderjaar 1990–1991

21 879

Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra

Nr. 2

DEEL 1: ONTWERP-PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
2.	VERSTEDELIJKING EN MOBILITEIT	9
2.1.	Entree	9
2.2.	Uitgangspunten en algemeen beleid	10
2.2.1.	Stadsgewestelijk inrichtingsbeleid	12
2.2.2.	Lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen	16
2.2.3.	Restrictief beleid	20
2.2.4.	Selectie van stadsgewesten	21
2.3.	Gebiedsgerichte uitspraken	24
2.3.1.	Kwantitatieve opgave	25
2.3.2.	Aard van de uitspraken	26
2.3.3.	Regio's op eigen kracht	27
2.3.4.	Stedenring Centraal Nederland	29
2.3.5.	Hoofdkeuzen voor de vier grote stadsgewesten	32
2.3.6.	Verstedelijking en milieu	56
2.4.	Instrumentatie	57
2.4.1.	Verbeterde bestuurlijke samenwerking	57
2.4.2.	Stimulansen voor bestuurlijke samenwerking	58
2.4.3.	Organisatie van de besluitvorming	60
2.5.	Relatie met de PKB	62
3.	KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN	64
3.1.	Entree	64
3.2.	Uitgangspunten en beleidsinhoud	65
3.2.1.	Ruimtelijke kwaliteit	65
3.2.2.	Ontwikkeling en perspectief	65
3.2.3.	Kompas voor de ruimtelijke ontwikkeling	67
3.2.4.	Gebiedsgerichte oriëntatie	75
3.2.5.	Beleidskeuze in hoofdlijnen	79
3.2.6.	Koerskeuze per streek	83
3.3.	Instrumentatie	90
3.3.1.	Strategie voor koersverandering	90
3.3.2.	Koersverandering per gebied	93
3.3.3.	Doorwerking naar het sectorbeleid	96
3.3.4.	Doorwerking naar beleid van andere overheden	97
3.4.	Relatie met de PKB	98
4.	LEEFBAARHEID	99
4.1.	Entree	99
4.2.	Uitgangspunten en beleidsinhoud	100
4.3.	Instrumentatie	101
4.4.	Relatie met de PKB	103

5.	VIERDE NOTA EN STRUCTUURSCHETS	104
5.1.	Entree	104
5.2.	Nederland internationaal	104
5.2.1.	Oost-Europa	104
5.2.2.	Hoofdtransportassen	109
5.2.3.	Knooppuntaanduidingen	113
5.3.	Bevolkings spreiding en open ruimten	113
5.4.	ROM-gebieden	116
5.5.	Bestemmingsplannen buitengebied	121
5.6.	Integratie van planologische kernbeslissingen	122
5.7.	Werkplan	123
6.	RUIMTELIJKE INVESTERINGEN	125
6.1.	Entree	125
6.2.	Bestaande rijksmiddelen ruimtelijk beleid	125
6.3.	Ruimtelijke investeringsprioriteiten	127
6.4.	De kosten van verstedelijking en mobiliteit	129
6.5.	Overige kosten Vierde nota Extra	129
6.6.	Publiek-private samenwerking	131
6.7.	Relatie met de PKB	134
PKB NATIONAAL RUIMTELIJK BELEID		
I.	Inleiding	136
II.	Uitgangspunten van beleid	138
1.	Algemeen	138
2.	Ruimtelijke hoofdstructuur	138
3.	Doorwerking	141
III.	Beleidskeuzen voor de dagelijkse leefomgeving	144
1.	Stedelijk gebied	145
2.	Geleiding van de mobiliteit	149
3.	Zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval	151
4.	Landelijk gebied	153
IV.	Beleidskeuzen voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	160
1.	Regio's op eigen kracht	161
2.	Stedelijke knooppunten	162
3.	Stedenring Centraal-Nederland	164
4.	Randstad	166
5.	Nederland-Waterland	167
6.	Behoud en vernieuwing landelijk gebied	168
7.	ROM-gebieden	170
V.	Regionale beleidsuitspraken	171
1.	Groningen, Friesland en Drenthe	171
2.	Overijssel en Gelderland	175
3.	Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland	179
4.	Noord-Brabant, Zeeland en Limburg	188

INLEIDING

Nederland bereidt zich voor op de 21e eeuw. De Vierde nota over de ruimtelijke ordening heeft ons, wat de ruimtelijke kant betreft, op een inspirerende manier over het jaar 2000 heen doen kijken. Het verleggen van de horizon, zowel qua ruimte als qua tijd, heeft belangrijke vernieuwingen teweeg gebracht.

De Vierde nota heeft de ruimtelijke ordening nieuwe eigenschappen meegegeven. Eén daarvan is de aandacht voor **economische gezondheid** en voor de **internationale concurrentiepositie** van ons land. In zowel het beleidsvoornemen als de regeringsbeslissing over de Vierde nota heeft dat terecht uitvoerige aandacht gehad. De recente ontwikkelingen in het Oostblok onderstrepen de actualiteit van dit aandachtsveld.

Een tweede verworvenheid is het **wervend toekomstperspectief** als middel om de geesten in beweging te krijgen. Vanuit de ruimtelijke invalshoek heeft de Vierde nota velen ertoe gebracht om de mogelijkheden van de eigen plaats of regio te leren zien en benutten.

Nauw daarmee verweven is het streven naar **ruimtelijke kwaliteit**. Op veel punten heeft de Vierde nota aangegeven dat juist de samenhang in het gebruik, de beleving en de toekomst van de ruimte een meerwaarde met zich meebrengt.

Het kabinet neemt de denkrichting en hoofdkeuzen van de Vierde nota over als basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van alle landsdelen. Met de uitvoering van het beleid van de Vierde nota dat al in de Tweede Kamer is besproken, mag niet worden gewacht. Daar wordt nu aan gewerkt. Op specifieke thema's is echter een aanvulling nodig.

Inspelen op de toekomst vereist afgewogen beleid voor de **samenleving als geheel**. Zoals de kracht van een ketting gelijk is aan die van de zwakste schakel, zo wordt de veerkracht van onze samenleving in belangrijke mate meebepaald door de vitaliteit van de kwetsbare punten. Op dat beginsel stoelt het eerste hoofdelement waarmee het beleid van de Vierde nota wordt aangevuld: naast de gerichtheid op sterke punten is meer aandacht voor de zwakke functies en bevolkingsgroepen nodig.

Het uitzicht op de 21e eeuw betekent meer dan alleen kansen zien en benutten. Vooral in het spanningsveld tussen **economie en ecologie** zullen zware afwegingen moeten plaatsvinden. De Vierde nota heeft terecht bepleit dat ruimtelijke kwaliteit mede de economie van ons land ten goede komt, maar op verschillende plaatsen dreigt het benutten van alle economische kansen ten koste te gaan van de gezondheid van onze omgeving. Wanneer niet wordt bijgestuurd in bijvoorbeeld het primaat van bereikbaarheid met de auto, zouden steeds verdergaande aanvullingen in het wegennet nodig zijn en zou de uitstoot van schadelijke stoffen de regeringsdoelstellingen ver te boven gaan. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat de milieudoelstellingen uit het NMP+ zo duidelijk mogelijk doorklinken in het ruimtelijk beleid. Daarnaast moet, om de drink- en industriewatervoorziening ook in de toekomst veilig te stellen, in ons grondgebruik reeds nu rekening worden gehouden met de aanwezigheid van grondwatervoorraden.

Daarbij moet ook het belang van **de minst draagkrachtige bevolkingsgroepen** in het oog worden gehouden. Waar wij potenties tot ontwikkeling willen laten komen, moeten we erop toezien dat dat niet leidt tot problemen bij bevolkingsgroepen die van deze ontwikkeling het minst meeprofiteren. Dat is sociaal niet aanvaardbaar en kan de ontwikkeling van ons land als geheel ernstig belemmeren.

In het internationale krachtenveld zal vooral een juiste afweging onze belangrijkste sterke kant moeten zijn. Rekening houden met het milieu

legt op bepaalde punten weliswaar beperkingen op aan de ontwikkeling van de economie, maar het zal de economie op den duur ook weer ten goede komen. De Vierde nota Extra is erop gericht die afweging goed te kunnen maken.

Uitvoering

Om te zorgen dat het niet bij goede woorden blijft, is **uitvoerbaarheid** het tweede aanvullingspunt van deze nota. In het verlengde van het uitvoeringsperspectief dat de Vierde nota heeft geschetst moet een stap verder worden gezet. Juist nu ons zulke complexe vraagstukken te wachten staan is het nodig om aandacht te besteden aan samenwerking en om waar dat nodig is, grenzen te stellen waar ook daadwerkelijk de hand aan wordt gehouden.

De ruimtelijke ontwikkeling en de inrichting van onze leefomgeving is geen zaak van de rijksoverheid alleen, maar van alle burgers en overheden. De Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voorziet in een sterk gedecentraliseerd stelsel waarbij belangrijke taken en bevoegdheden aan provincies en gemeenten zijn toegekend. Bovendien gaat in de particuliere sector veel geld om dat via investeringen in gebouwen, terreinen en infrastructuur bepalend is voor de ruimtelijke inrichting van ons land. Uitvoering van het ruimtelijk facetbeleid staat of valt met de invulling ervan op de diverse sectorbeleidsterreinen, door de diverse overheden en door de particuliere sector.

Ondanks het belang dat aan de uitvoering wordt gehecht, wil de regering niet méér in eigen hand gaan nemen. Integendeel, als uitgangspunt wordt gehanteerd dat beslissingen over de ruimte zo dicht mogelijk bij de burger moeten worden genomen, op een zo laag mogelijk schaalniveau. De regering bepaalt alleen het beleid dat op nationaal niveau moet worden afgewogen. Gemeenten en provincies behouden hun eigen verantwoordelijkheid. De regering zal zich in het algemeen beperken tot het aangeven van het ruimtelijk kader en tot ondersteunende maatregelen.

Voor een aantal strategische situaties wil de regering echter een extra inspanning leveren om het beleid van de Vierde nota (Extra) ten uitvoer te brengen. Daartoe wordt in deze nota aandacht besteed aan extra impulsen voor samenwerking tussen de betrokken overheids- en particuliere partners. Bij elk beleidsterrein zijn die prikkels op de inhoud van het beleid afgestemd.

In veel gevallen gaat het om intergemeentelijke samenwerking; vooral voor de vraagstukken van verstedelijking en mobiliteit is een goede bestuurlijke samenwerking op stadsgewestelijk niveau een absolute noodzaak.

In andere gevallen is gezocht naar een mengvorm van enerzijds de horizontale coördinatie tussen beleidssectoren van het rijk en anderzijds de verticale coördinatie van beleid van de drie overheidsniveaus: de zogenaamde «diagonaal». Voorbeelden daarvan zijn de gerichte aanpak van de milieukwaliteit van een geselecteerde groep gebieden en de nadere uitwerkingen van de Vierde nota. Een ander voorbeeld is de selectie van sleutelprojecten, een instrument voor de verwezenlijking van belangrijke ruimtelijk relevante investeringen door overheden en particuliere investeerders.

In de betreffende hoofdstukken zal steeds worden aangegeven aan welke specifieke samenwerkingsvorm het rijk bijdraagt of deelneemt, en waarom zo is gekozen.

Ruimtelijk beleid na de Derde nota

In een motie van de Tweede Kamerleden Van Noord en Te Veldhuis^A is de regering verzocht het ruimtelijk beleid te vernieuwen, omdat

^A motie Van Noord/Te Veldhuis, Tweede Kamer, vergaderjaar 1984-1985, 18 048, nr. 25

voorzien maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen daarom vroeger en omdat het planstelsel nodig aan vereenvoudiging toe was. De Vierde nota is voor een groot deel aan die wens tegemoetgekomen.

De Vierde nota Extra wil dat karwei afronden. Wat betreft de **maatschappelijke ontwikkelingen** ziet de regering de beleidsinhoudelijke aanvullingen die in deze nota worden gepresenteerd als completering van het overzicht dat de Vierde nota reeds gaf. Het belangrijkste relevante terrein dat bij de behandeling van de Vierde nota en de Stellingnamebrief in de Tweede Kamer nog onontgonnen bleek, te weten de ontwikkelingen in het Oostblok, wordt bij deze aanvullingen betrokken. In hoofdstuk vijf worden daartoe feitelijke en verwachte ontwikkelingen op een rij gezet en wordt ingegaan op de consequenties voor het ruimtelijk beleid die daaruit voortvloeien.

Daarnaast zijn in de Vierde nota Extra de resultaten verwerkt van de beleidsontwikkeling die inmiddels in andere sectoren van de rijksoverheid heeft plaatsgevonden. De Vierde nota moest op diverse plaatsen verwijzen naar nog uit te brengen beleidsstukken zoals het Nationaal Milieubeleidsplan en de regeringsbeslissingen over het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Natuurbeleidsplan, de Derde nota Waterhuishouding, de Structuurnota Landbouw en de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig. Door de huidige stand van zaken is het mogelijk het ruimtelijk beleid op die punten verder in te vullen.

Wat de **vereenvoudiging van het planstelsel** aangaat moet de Vierde nota Extra de laatste stap zetten in de gefaseerde samenvoeging van vijf ruimtelijke facetnota's tot één nationaal beleidsstuk over ruimtelijke ordening. In de Vierde nota Extra wordt daarom het beleid van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden geactualiseerd en opgenomen in één kerndocument, één PKB over nationaal ruimtelijk beleid. Daarin is ook het beleid van de Vierde nota opgenomen, waar nodig aangepast aan de laatste stand van zaken.

Los van de samenvoeging tot één beleidsnota wil de regering met deze vereenvoudiging tegelijkertijd een sanering van de beleidsuitspraken doorvoeren. De terughoudende opstelling leidt niet alleen tot selectiviteit met het formuleren van nieuw beleid. Het heeft ook geleid tot het schrappen van bestaand beleid dat de afgelopen jaren niet sturend heeft gewerkt en dat ook voor deze planperiode niet nodig wordt gevonden.

Opbouw van de nota

De hoofdstukken 2, 3 en 4 beschrijven elk een **aanvulling / aanscherping** van de Vierde nota: mobiliteit en verstedelijking, koersbepaling landelijk gebied en leefbaarheid.

Hoofdstuk 5 gaat in op de **actualisering** en versoering van de reeds vastgestelde beleidsstukken over ruimtelijk beleid: de regeringsbeslissingen over de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden en over de Vierde nota.

In hoofdstuk 6 komt de **financieel-economische kant** van het ruimtelijk beleid aan de orde: investeringen en financiële aspecten van het ruimtelijk beleid.

Achterin deze nota wordt de kern van het uiteindelijke, gehele ruimtelijke beleid weergegeven onder de titel «Vierde nota over de ruimtelijke ordening, Planologische kernbeslissing nationaal ruimtelijk beleid» (**PKB nationaal ruimtelijk beleid**). Die bestaat uit:

- de inhoud van de regeringsbeslissingen over de Vierde nota en de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (zo nodig geactualiseerd en gesaneerd)

- de beleidsaanvullingen en instrumentele versterkingen die de Vierde nota Extra aanbrengt.

De PKB bevat nogal wat uitspraken die ongewijzigd zijn overgenomen uit de Vierde nota en de Structuurschets, beleidsstukken die al in de Tweede Kamer zijn besproken. Daarom is in de PKB met kleur gemarkeerd welke uitspraken een betekenisvolle toevoeging of een verandering van beleid betekenen. Ook sluiten de paragrafen over beleidsaanvulling, actualisering en instrumentele versterking telkens af met een overzicht van consequenties voor de PKB.

Op dat nieuwe beleid wil de regering de procedure van de Vierde nota Extra richten. De besluitvorming over de onderdelen van de Vierde nota die al in de Tweede Kamer zijn behandeld, moet niet worden overgedaan.

Procedure

De Vierde nota en de Structuurschets zijn inmiddels in de Tweede Kamer besproken en geamendeerd, maar de beslissing over goedkeuring ervan is aangehouden tot het moment waarop de Tweede Kamer ook de Vierde nota Extra heeft kunnen behandelen.

Voordat de Vierde nota Extra ter behandeling aan de Tweede Kamer kan worden aangeboden, is eerst een tussenstap nodig. De Vierde nota Extra is een ontwerp-PKB, het eerste stuk in de **procedure van de planologische kernbeslissing** die is vastgelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De procedure houdt in dat de regering het nieuwe beleid in deze nota onderwerp maakt van inspraak, overleg en advies.

Ten behoeve van de inspraak zal dit ontwerp een maand ter inzage liggen. Tot een maand daarna kan iedereen hierop reageren.

Tegelijkertijd vraagt de regering om advies aan de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening en voert de regering overleg met de besturen die bij dit beleid het nauwst betrokken zijn. Tot uiterlijk drie maanden na de ter inzagelegging van dit ontwerp wil de regering daar gelegenheid voor bieden. Uiterlijk zes maanden na het verschijnen van de ontwerp-PKB wil de regering een kabinetsstandpunt ter goedkeuring aan de Tweede Kamer zenden. Deze termijnen zijn niet ruim, maar de regering hecht er groot belang aan om de uitvoering van ook dit nieuwe beleid zo snel mogelijk te starten.

Nadat de Tweede Kamer het kabinetsstandpunt over de Vierde nota Extra besproken heeft, zal zij besluiten over goedkeuring van het gehele beleid van Vierde nota, Structuurschets en Vierde nota Extra. De regering zal de Tweede Kamer voorstellen, deze goedkeuring te gieten in de vorm van goedkeuring aan deel 3 (het kabinetsstandpunt) van de «PKB nationaal ruimtelijk beleid» die achterin deze nota is opgenomen. Wanneer daarna ook de Eerste Kamer goedkeuring heeft verleend, wordt de definitieve PKB gepubliceerd.

Het bestuurlijk overleg dat in deze procedure is voorzien, wil de regering zoveel mogelijk benutten om het uitvoeringsgerichte karakter van de Vierde nota Extra kracht bij te zetten. Naast de gewoonte om in het overleg te spreken over de inhoud van de beleidslijnen die de regering mede voor deze overlegpartners afkondigt, wil de regering zaken doen over de uitvoering van het beleid. Er zijn afspraken nodig over de diverse samenwerkingsvoorstellen die bij de beleidsaanvullingen worden gedaan, en over de doorwerking van deze beleidslijnen in de praktijk van de betreffende overheden.

2. VERSTEDELIJKING EN MOBILITEIT

2.1. Entree

De aantasting van het milieu neemt nog steeds toe. Automobilititeit heeft een belangrijk aandeel in de belasting van het milieu, en heeft bovendien tot gevolg dat in stedelijke gebieden bereikbaarheidsproblemen optreden.

Aandacht voor mobiliteit is niet nieuw in het ruimtelijk beleid. De Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (SLSG) bevat lokatiecriteria, die in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening zijn bevestigd en zijn opgenomen in een aangescherpt mobiliteitsbeleid dat beschreven staat in het hoofdstuk over de dagelijkse leefomgeving van de PKB van de Vierde nota. Daarnaast zijn in het hoofdstuk over het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief maatregelen weergegeven om in de Randstad en de stedelijke knooppunten specifieke openbaar vervoersvoorzieningen te bevorderen.

Verder is het terugdringen van niet-noodzakelijke automobilititeit onderbouwd met maatregelen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en het Nationaal Milieubeleidsplan plus (NMP+).

De verwachtingen over de toekomst van milieu en mobiliteit, die inmiddels in het SVV-II en het NMP+ zijn gekwantificeerd, laten zien dat alle zeilen moeten worden bijgezet om verbetering ten opzichte van de huidige situatie te bereiken. Het ruimtelijk beleid moet meehelpen het mobiliteitsvraagstuk bij de wortel aan te pakken: door lokatiekeuzen meer dan tot dusver te laten bepalen door mobiliteitsoverwegingen is het mogelijk de totale vervoersbehoefte te verminderen (korte woon-werk afstanden). Naast het reduceren van de behoefte moet het gebruik van de fiets en het collectief vervoer worden gestimuleerd. Afstemming van openbaar vervoersvoorzieningen en woon- en werklokaties is daarom nodig. Het beleid van de Vierde nota is nog steeds actueel maar moet krachtiger en actiever worden toegepast.

Wat het verstedelijkingsbeleid betreft is in de Vierde nota aangegeven dat voor ons land als geheel nog een forse woningbehoefte wordt voorzien. Ook moet rekening worden gehouden met een aanzienlijke terreinbehoefte voor bedrijvigheid. Er is daarom een lange termijn beeld nodig van de ruimtebehoefte en bouw mogelijkheden in de belangrijkste stedelijke gebieden en in het bijzonder in de Randstad. Juist in de Randstad, waar het toch al dringen is, gaat ongekantonneerde druk op de ruimte niet alleen ten koste van mobiliteitsdoelstellingen maar ook van ruimtelijke kwaliteit – die ook in de internationale context gezien hard nodig is.

In de toelichting op de regeringsbeslissing over de Vierde nota stelt de regering vast dat de bouw mogelijkheden in de stadsgewesten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht tot het midden van de jaren '90 kunnen worden gevonden binnen de ontwikkelingsrichtingen die de SLSG aangeeft. Voor de periode daarna biedt de SLSG geen kader. Mede daarom heeft de regering in deel d van de Vierde nota een herziening van de SLSG aangekondigd. Rijk, provincies, samenwerkingsverbanden en afzonderlijke gemeenten moeten samen de periode na 1995 verkennen en in de ruimtelijke beleidsstukken afwegen. De Randstadprovincies hebben met het uitbrengen van de Interprovinciale Structuurschets voor de Randstad al een belangrijke stap gezet.

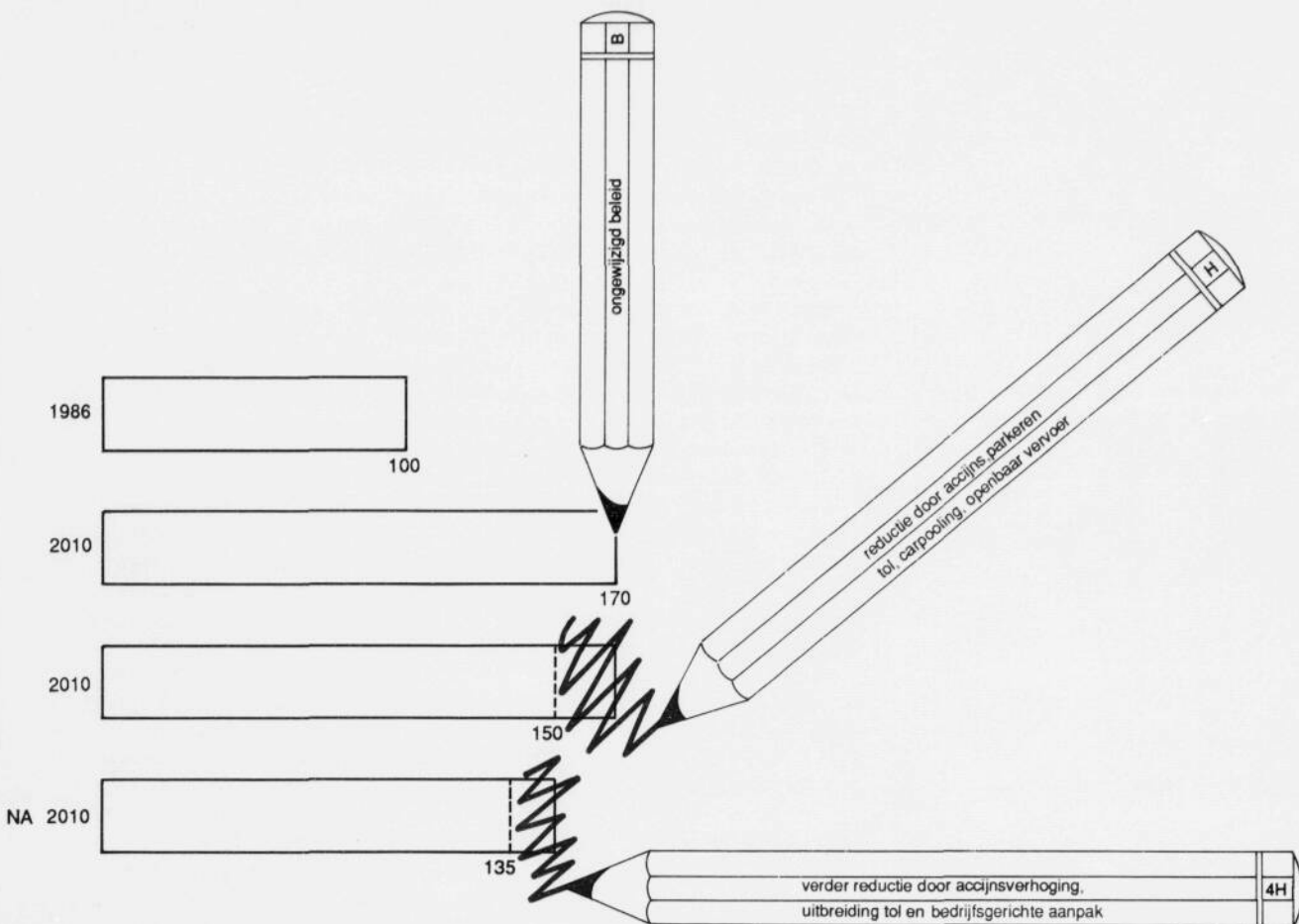
In dit hoofdstuk geeft de regering de ontwikkelingsrichtingen aan die gewenst zijn om de toekomstige ruimtebehoefte te voorzien. Daarbij staan mobiliteitsgeleiding en ruimtelijke kwaliteit centraal. Beschreven is hoe dat in de inrichtingsbeslissingen van alle betrokkenen moet doorklinken. Daarom wordt eerst ingegaan op hoe de inrichtingsprincipes als algemene richtlijnen moeten worden gehanteerd.

Vervolgens wil de regering verzekeren dat de beleidsintenties tot realiteit worden. In het verleden is de uitvoering te vaak tegengevallen. De conclusies uit de evaluatie van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden bevestigen dat. Daarom wordt aan het eind van dit hoofdstuk uitgebreid stilgestaan bij de uitvoerbaarheid van het beleid.

2.2. Uitgangspunten en algemeen beleid

De huidige mobiliteitsontwikkeling heeft gevolgen voor het milieu en raakt de ruimtelijke kwaliteit van onze omgeving. Vooral de gebruikswaarde en de toekomstwaarde staan onder druk. Er zijn gerichte maatregelen nodig om de noodzakelijke ruimtelijke kwaliteit te kunnen blijven garanderen en toch tegemoet te komen aan de behoefte aan woningen en bedrijfsterreinen. De indexcijfers voor automobilititeit die in het SVV-II worden gehanteerd, gelden als kwantitatieve doelstelling. Om die te halen is afstemming nodig van het beleid van de Vierde nota (Extra), het SVV-II en het NMP+.

Zonder nu de andere elementen van ruimtelijke kwaliteit overboord te zetten, wil de regering ruimtelijke doelmatigheid en daarmee het mobiliteitsbeleid veel sterker laten doorklinken in de geldende principes voor ruimtelijke inrichting.



ONTWIKKELING AUTOMOBILITEIT

bron : DVK , PtSVV

Ten eerste via het **lokatiebeleid**. De ontwikkeling van nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlokaties en groenstructuur zal sterker dan voorheen moeten worden gestuurd door mobiliteitsoverwegingen. Lokatieplanning wordt allereerst op nabijheid gericht om de vervoersbehoefte van mensen te verminderen en fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast wordt lokatieplanning gekoppeld aan bestaand openbaar vervoer en aan de planning van nieuwe verbindingen. Vooral in de grote stedelijke agglomeraties moet daartoe de planvorming op het terrein van infrastructuur, wonen, werken, recreatie en groenvoorzieningen geïntegreerd plaatsvinden.

Het complement daarvan is het **tegengaan van verkeerde** ruimtelijke ontwikkelingen. Bedrijvigheid zoals de distributiesector heeft goede wegontsluiting nodig maar woon-, recreatie- en bedrijfslokaties die onnodig autogebruik bevorderen zullen worden tegengegaan. De regering zal zelf scherp optreden tegen ongewenste ontwikkelingen en vraagt dat ook van andere overheden. Zonder gericht remmend beleid buiten de stadsgewesten komt stimulerend beleid binnen de stadsgewesten niet van de grond.

Ten tweede via **beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze**. De capaciteit en de kwaliteit van het openbaar vervoer moet beter, zodat een groter deel van de dagelijkse vervoersbewegingen kan worden verwerkt. De regering zal de openbaar vervoer infrastructuur daarom sterk uitbreiden, in het bijzonder op het niveau van steden en stadsgewesten. Met name in de Randstad bestaan tekortkomingen. Er zal veel aandacht worden gegeven aan fietsinfrastructuur.

Daarop aansluitend worden niet-ruimtelijke maatregelen getroffen zoals prijsbeleid, parkeerbeleid en de stimulans van fiets en collectief vervoer.

Ten derde via **samenwerking**. De regering zal de overheden en particuliere investeerders in de grootstedelijke gebieden aanzetten tot afspraken over de hoofdzaken van de ruimtelijke ontwikkeling. Alleen door gezamenlijke inspanning kan een trendbreuk worden ingezet.

2.2.1. Stadsgewestelijk inrichtingsbeleid

De verdergaande verstedelijking draagt eraan bij dat de gemeenten steeds sterker op elkaar zijn aangewezen. Sinds de introductie van het stadsgewest als ruimtelijke eenheid zijn steeds uitbreidingsruimten daarbinnen benut, met als gevolg dat ruimte voor nieuwe lokaties langzaam schaarser wordt. Er is een verhoogde inspanning nodig om woningbouw, werkgelegenheid, openbaar vervoers voorzieningen en groen in deze gebieden op elkaar af te stemmen. Voorkomen moet worden dat gemeenten op afzonderlijke onderwerpen, los van elkaar hun eigen verantwoordelijkheid nemen en daardoor belemmeringen opwerpen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk gebied als geheel.

Om dat te doorbreken is gemeenschappelijke besluitvorming nodig over de hoofdzaken van de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsgewest. In de paragraaf over instrumentatie wordt daar verder op ingegaan.

Als richtlijn voor deze besluitvorming gelden de algemene lokatiecriteria voor nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden die zijn omschreven in de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden, en die zijn overgenomen in de PKB van deze nota (PKB hst.II):

- ligging tov. het centrum van de stad (met nadruk op nabijheid)
- ontsluiting (met nadruk op openbaar vervoer)
- samenhang van wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groenstructuur
- open ruimten vrijwaren van verstedelijking, mede ten behoeve van natuur, landschap, openluchtrecreatie en landbouw
- uitvoerbaarheid.

Vooraf de eerste drie criteria zijn van oudsher op mobiliteitsbeperking gericht. De huidige problematiek wordt daar echter niet afdoende mee tegemoetgetreden. In het kader van deze stadsgewestelijke besluitvorming zijn daarom afspraken nodig over strakke hantering van de criteria. Dat betreft de gemeenten zelf bij het opstellen van plannen, en vooral de provincies en de Inspecteurs van de ruimtelijke ordening in hun planbeoordeling. Het gaat niet alleen om streek- en bestemmingsplannen op zichzelf, maar ook om de samenhang met de regionale verkeer- en vervoersplannen. Ook dit komt in de paragraaf over instrumentatie verder aan de orde. Hieronder wordt uiteengezet hoe de regering deze criteria thans wil hanteren.

Het benutten van de ontwikkelingsruimte van bestaand stedelijk gebied heeft de hoogste prioriteit. Het versterkt het draagvlak van steden en het is de beste manier om verplaatsingsafstanden kort te houden. De regering wil daarom de realiseringkansen voor woningbouw en werkgelegenheid in bestaand stedelijk gebied vergroten.

Een belangrijke achtergrond voor het nabijheidsprincipe is ook de stimulans op fietsgebruik die ervan uitgaat. Vooral in de kleinere stadsgewesten kan bij handhaving van de ruimtelijke concentratie de fiets een grote rol blijven spelen.

Pas in tweede instantie wordt gezocht naar uitbreidingsmogelijkheden buiten bestaand stedelijk gebied. Met de aantekening dat die aansluitend aan stedelijk gebied moeten worden gezocht, en dat vooral een goede stadsgewestelijke openbaar vervoersontsluiting dan vereist is. Daarnaast is aansluiting op het landelijk NS-net nodig met het oog op de bovenstadsgewestelijke relaties.

Wanneer het ook maar enigszins mogelijk is wil de regering voorkomen dat lokaties worden ontwikkeld op afstand van stedelijke woon- en werkcentra, ook wanneer deze aan een NS-lijn zijn gelegen. Het gebruik van de fiets is er veel te gering, en het openbaar vervoer gebruik komt bij deze afstanden (tot 30 à 40 km) nooit boven de 50%. Zelfs niet bij maximale werking van het prijsmechanisme.

Buiten het woon-werkverkeer wordt de auto nóg meer gebruikt. En ieder die eenmaal de auto gekozen heeft, legt meteen veel kilometers af. Al met al worden er veel meer autokilometers afgelegd dan bij geconcentreerde uitbreidingen.

Bovendien leiden verder weg gelegen lokaties tot verminderd gebruik van stedelijke voorzieningen, en dus tot aantasting van het niveau ervan.

Het geheel overziend is bereikbaarheid voor alle uitbreidingen vereist, maar van alle bereikbare lokaties verdienen nabijgelegen uitbreidingsmogelijkheden de voorkeur. Als regel geldt dat zelfs wanneer daarvoor nieuwe investeringen in het openbaar vervoer nodig zijn. Kwaliteitssprong openbaar vervoer

Het terugdringen van het autogebruik vraagt met name in de Randstad om bijzondere aandacht voor het openbaar vervoerssysteem. Dat moet niet alleen gericht zijn op wie geen ander vervoermiddel ter beschikking heeft, maar moet ook een concurrerend alternatief voor de auto bieden.

Door de geleidelijke groei van stedelijke agglomeraties is het stedelijke OV-systeem niet meer toereikend. Steeds meer en steeds verder weg gelegen uitbreidingen moesten worden ontsloten door het bestaande OV-systeem, dat telkens ad hoc werd aangepast cq verlengd. Het gevolg is dat op dit moment belangrijke verbindingen tussen perifere gebieden en het centrum worden verzorgd door vervoer dat daarvoor niet geschikt is door de lage snelheid, onder meer door gebrek aan vrije banen. Snelheid en regelmaat schieten tekort door de lange afstanden en de congestiegevoeligheid in het centrum. Wil de gehele agglomeratie nog als één stedelijk systeem functioneren, dan is een ingrijpende verbetering van het openbaar vervoer nodig.

Daarbij komt dat stedelijke systemen veel minder dan vroeger functioneren als één centrum met daarop gerichte onderdelen. Werk en voorzieningen zijn niet meer alleen in het centrum gelocaliseerd, maar ook in middenzones en aan de rand van stedelijk gebied. Het openbaar vervoer

zal opgebouwd moeten zijn als één samenhangend systeem waarin woongebieden en werklokaties een plaats hebben. Momenteel zijn vervoersnetwerken nog sterk gericht op vervoer van en naar een centrum, dus er zijn vooral in de grootste stadsgewesten ook aanvullende verbindingen nodig tussen stadsdelen onderling.

De verbeteringen van het NS-net die in Rail 21 worden beschreven, zijn voor de kwaliteitssprong onmisbaar. In de eerste plaats geeft Rail 21 zicht op verbeterde verbindingen tussen stadsgewesten, maar het agglomeraat/regio-net biedt ook verbeteringen binnen de stadsgewesten.

Door de primaire gerichtheid op het bovenstadsgewestelijke niveau kan echter niet met Rail 21 worden volstaan. Er is op stadsgewestelijk niveau een kwaliteitssprong nodig in het openbaar vervoer systeem als geheel. In de vier grootste stadsgewesten van de Randstad is een uitbreiding en kwaliteitsverhoging van de stedelijke railsystemen nodig, vanwege de ontwikkelingen van woningbouw en bedrijvigheid aldaar en vanwege de bestaande omvang van de vervoersstromen. Bovendien bieden in feite alleen de vier grote stadsgewesten in de Randstad voldoende draagvlak voor een hoogwaardig openbaar vervoer systeem. In de kleinere stadsgewesten binnen de Randstad en de stadsgewesten buiten de Randstad kan worden aangesloten op het NS-net en moeten vooral de stedelijke en regionale busnetten worden geoptimaliseerd (vrije busbanen). Dit kan worden aangevuld met gebiedsspecifieke aanpak van groepsvervoer, carpoolen en dergelijke.

Ruimtelijke kwaliteit

De voorgaande tekst probeert duidelijk te maken dat inrichten méér is dan alleen het zorgen voor voldoende ruimte voor elke functie, méér dan alleen woningen en bedrijfsgebouwen wegzetten en infrastructuur neerleggen. Wanneer beide taken worden gestuurd door mobiliteitsoverwegingen en goed op elkaar worden afgestemd, ontstaat een meerwaarde die ons land bij de huidige mobiliteitsprognoses hard nodig heeft.

Belangrijk is dat niet alleen lokaties op de juiste plaats worden ontwikkeld, maar dat ook de inrichting ervan op een zo hoog mogelijk OV-gebruik wordt afgestemd. Zowel de inrichting als het beheer van de openbare ruimte kunnen daar een belangrijke functie in vervullen. Mobiliteitsbeleid is echter uitdrukkelijk niet het enige dat met de inrichtingsprincipes wordt nagestreefd. Het gaat om een veel bredere ruimtelijke afstemming van functies.

Zo kan ook in ander opzicht de milieubelasting worden beperkt. Een goed ruimtelijk ontwerp weet om te gaan met milieubelaste zones zoals geluidscontouren van luchthavens. Bepaalde gebruiksfuncties zijn daar gevoelig voor, andere niet. De gebruikswaarde van zo'n gebied verschilt dus per functie. Vooral waar de druk op de ruimte hoog is, is het belangrijk om elk gebied maximaal te benutten zonder gebruikers in gevaarlijke of hinderlijke situaties te brengen.

Een onontbeerlijk element in inrichtingsbeleid is ook de aanwezigheid van open ruimten en groen als bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Leven in geheel versteende massa, hoe prachtig die ook ontworpen mag zijn, is ongezond. Daarom zijn er groenstructuren nodig op agglomeratieniveau om te zorgen dat mensen toegang hebben tot openbaar groen van enige omvang. Als onderdeel van deze structuren zorgen bufferzones voor geleiding: willen stedelijke agglomeraties hun eigen identiteit behouden, dan moet worden voorkomen dat ze aan elkaar groeien.

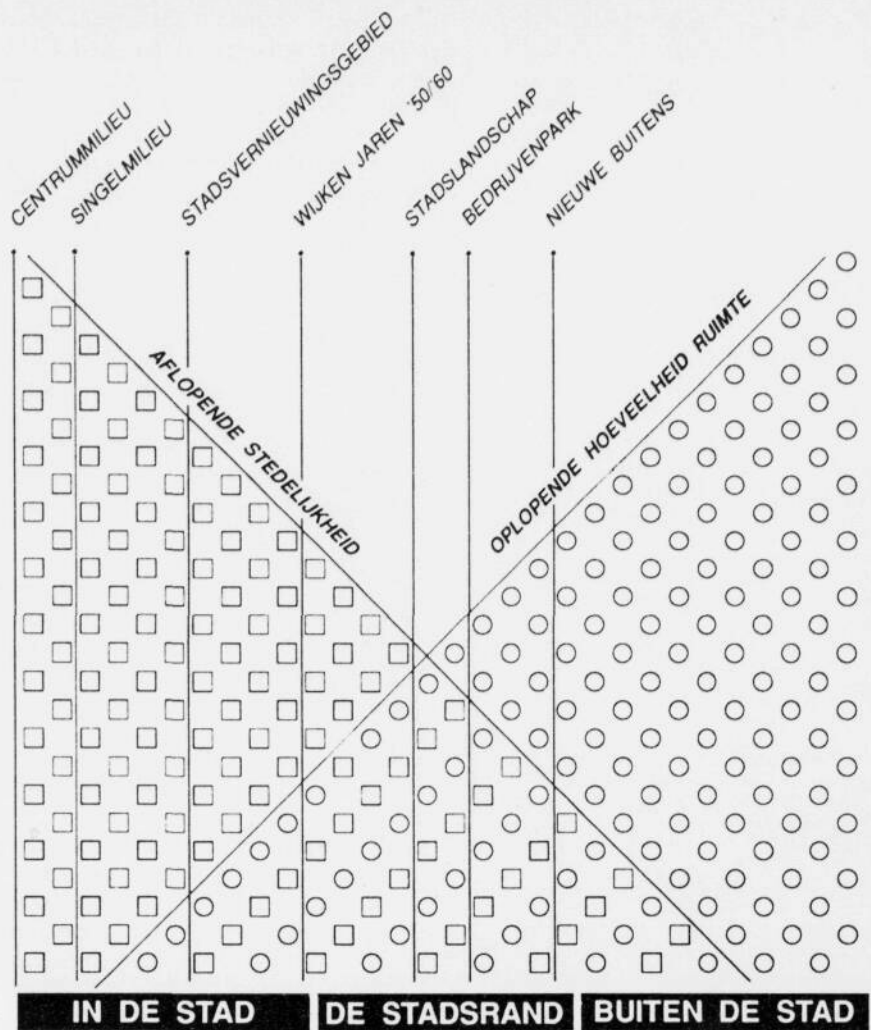
Daarnaast hebben bufferzones een functie voor stedelijke recreatie. Wanneer de koppeling tussen de stad en de groenstructuur goed plaatsvindt, zullen mensen er gemakkelijker gebruik van maken en kan bovendien de recreatie-mobiliteit worden beperkt.

Vanuit de natuur en het landelijk gebied bezien zijn groenstructuren in stedelijke zones juist belangrijk als verbinding met natuur- en recreatiegebieden. De diverse ecologische relaties die een gebied gezond houden, hebben een systeem van kerngebieden en verbindingszones nodig waarin voor de natuur zowel dagelijkse als seizoensverplaatsingen mogelijk zijn.

Ruimtelijke inrichting kan en moet ook bijdragen aan duurzaam beheer van energie, water en grondstoffen in stedelijk gebied. In die zin is het milieubelang ook een afzonderlijke ingang voor bestemmings- en andere ruimtelijke plannen. Dichte bouwvormen zijn op zichzelf al het meest energiezuinig; bovendien kan combinatie van ruimtegebruik verdergaande milieumaatregelen vergemakkelijken. Locale inzameling en recycling van afval kan worden vergemakkelijkt door er bij de inrichting rekening mee te houden.

Ruimtelijke kwaliteit is bovenal gewenst omdat daar op weg naar 2015 in toenemende mate vraag naar zal zijn. In aanvulling op de bestaande voorraad zullen nieuwe woon- en werkgebieden hoogwaardig moeten zijn. Zo niet, dan dreigt te worden «gebouwd voor de leegstand» en wordt de (inter)nationale concurrentiepositie van het betreffende stedelijke gebied ondergraven. Het belang van stedelijke milieudifferentiatie neemt toe. Het studierapport «De Randstad op weg naar 2015»¹ heeft dat gesignaleerd en heeft een milieutypologie voor de woonfunctie ontwikkeld. In de Nadere uitwerking Randstad internationaal zal aandacht worden besteed aan produktiemilieus. Twee aspecten staan daarbij centraal. Ten eerste het ontwikkelen van een samenhangende visie op de Randstad als geheel (voor zover relevant voor het vestigingsmilieu voor internationaal opererend bedrijfsleven), ten tweede het aangeven van de voorwaarden waaraan vestigingsmilieus voor dat bedrijfsleven in de Randstad zouden moeten voldoen.

¹ De Randstad op weg naar 2015, studienota verstedelijking Randstad 1995–2015. Uitgave van de Ministeries van VROM en V&W, 1990



Belangrijke aanknopingspunten voor de optimale combinatie van gebruiksfuncties en -vormen liggen doorgaans in de specifieke kwaliteit die elk gebied kenmerkt. Het bestaan en de vorm van het Groene Hart, de duinen of een rivierlandschap brengt duidelijke mogelijkheden en beperkingen met zich mee. Datzelfde geldt voor bestaande, goed ontworpen stedelijke structuren. Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstmogelijkheden worden er door bepaald. Daarmee vormen deze kenmerken de ondergrond, de basis van ruimtelijke kwaliteit.

2.2.2. Lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen

Bedrijven en voorzieningen met veel werknemers of met veel bezoekers horen gevestigd te zijn op een plaats die goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Dit is één van de intenties van de lokatiecriteria die hierboven is beschreven. De regering wil dit beleid strakker hanteren.

Daar zijn twee redenen voor. Ten eerste wordt door een druk bezochte functie op een verkeerde lokatie in feite onnodig gebruik van de auto bevorderd. Ten tweede is de bereikbaarheid in het geding. Door teveel autoverkeer slibben hoofdtransportassen eerder dicht dan nodig is. Snelweglokaties moeten worden gereserveerd voor functies die zo'n plek

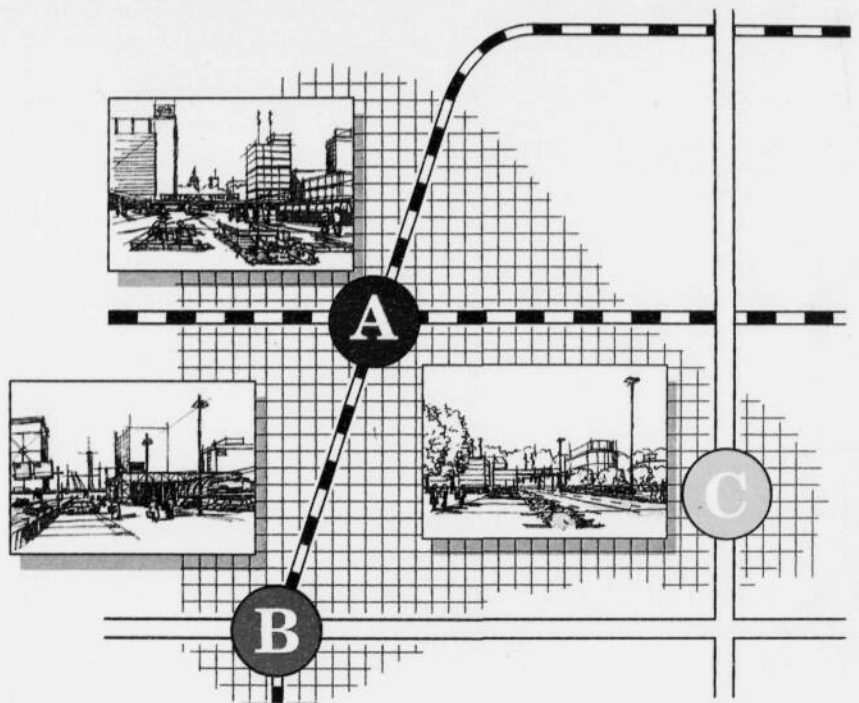
echt nodig hebben: productie-, transport- en distributiebedrijven. Het basisprincipe is: «het juiste bedrijf op de juiste plaats».

² Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, Werkdocument Ministerie van VROM, V&W, EZ, mei 1990

Met het onlangs gepubliceerde Werkdocument² wordt een gemeenschappelijke aanpak beoogd van rijk, provincies en gemeenten bij de situering, de inrichting en de ontsluiting van lokaties voor bedrijven en voorzieningen (grote onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, recreatieve attracties enzovoorts).

Aan de provinciale besturen en gemeentebesturen is gevraagd om samen met het rijk uitwerking aan dit beleid te geven onder meer door per stadsgewest plannen van aanpak op te stellen. Dit moet leiden tot afspraken op regionaal niveau over de uitvoering van het beleid, rekening houdend met de specifieke situaties. Waar mogelijk zal dit gebeuren in het kader van reeds ingestelde dan wel nog te vormen vervoerregio's.

Voor het slagen van deze aanpak is medewerking nodig van regionale vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, van de plaatselijke openbaar vervoersbedrijven en van maatschappelijke instellingen, die verantwoordelijk zijn voor de realisatie van voorzieningen (ziekenhuizen, scholen enzovoorts). Met deze partijen is intensief overleg noodzakelijk.



	type A	type B	type C
arbeidsintensiteit	< 40 m ² per werknemer	40-100 m ² per werknemer	> 100 m ² per werknemer
bezoekersintensiteit	dagelijkse stroom bezoekers, baliefuncties e.d. < 400 m ² per bezoeker.	regelmatig contact met klanten of relaties die het bedrijf bezoeken 100-300 m ² per bezoeker.	incidenteel contact met klanten of relaties die het bedrijf bezoeken > 300 m ² per bezoeker.
afhankelijkheid van zakelijk autovervoer	< 20% van het personeel is afhankelijk v.d. auto	20-30% van het personeel is afhankelijk van de auto	> 30% van het personeel is afhankelijk v.d. auto.
belang van wegontsluiting voor goederenvervoer	nauwelijks belangrijk	mogelijk belangrijk	belangrijk

Via verschillende lijnen wil de regering de gewenste verandering in gang zetten. Allereerst wordt actief bijgedragen aan de aangekondigde «plannen van aanpak» in de stadsgewesten of vervoerregio's. Door een actieve rol in het overleg en door de inzet van instrumenten. Zo moeten de mogelijkheden voor bedrijven met veel personeel of bezoekers op de juiste lokaties worden verruimd. Essentieel is dat de inzet van instrumenten aan voorwaarden wordt gebonden. Investerings in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, inzet van parkeerbeleid, prioriteit bij milieusanering, ondersteuning met voorbeeldplannen, telkens wordt de eis gesteld dat provincies en gemeenten ook hun (ruimtelijke ordenings-)instrumenten zodanig inzetten dat een adequaat lokatiebeleid tot stand komt. De tweede voorwaarde is dat passende bestuurlijke samenwerking tot stand komt. Plannen die op een dergelijke manier tot stand komen hebben «een streepje voor».

De regering wil dat nieuwe bestemmingsplannen ongewenste vestigingen voorkómen. Bij de beoordeling van deze plannen (bijvoorbeeld in de Provinciale Planologische Commissie) zullen de rijksvertegenwoordigers een scherpe toetsing uitvoeren op het lokatiebeleid. Zonodig zal het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) worden ingezet. Dat wil zeggen dat bij blijvend verschil van mening bezwaar zal worden gemaakt en beroep zal worden aangetekend. Bij de behandeling van vrijstelling ex art. 19 WRO zal een soortgelijke handelwijze worden gevolgd. Om op dit punt een stringent beleid te kunnen voeren is tijdige beschikbaarheid van goede alternatieven op passende lokaties van vitaal belang.

Bij eigen vestigingsbeslissingen zal het rijk het goede voorbeeld geven. Voor ziekenhuizen, onderwijsinstellingen en de huisvesting van rijksdiensten wordt gekozen voor lokaties die goed zijn ontsloten of worden ontsloten door het openbaar vervoer (bv. het project JR 120: een samenwerkingsverband van de Rijksgebouwendienst en het Ministerie van Justitie voor de huisvesting van justitiële diensten, waaronder de rechterlijke macht).³

In het kader van de uitvoering van het Werkdocument «Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen» wordt in het overleg met provincies en gemeenten over de genoemde «plannen van aanpak» bezien hoe de extra grondkosten voor deze instellingen kunnen worden beperkt.

Daarnaast zal het uiterste worden gedaan om te zorgen dat «verkeerde» vestigingsmogelijkheden in bestaande bestemmingsplannen niet worden gerealiseerd. Er wordt een actie in gang gezet om vastgestelde plannen te wijzigen die deze mogelijkheden niet uitsluiten. Een eerste inventarisatie leert dat deze plannen vooral in de Stedenring Centraal Nederland zijn gelegen.

In deze plannen is bestemmingswijziging nodig. Het bereikbaarheidsprofiel van de lokatie moet worden gekoppeld aan het mobiliteitsprofiel van de toegestane bedrijvigheid. Want terreinen die met het oog op productie en distributiefunctie geschikt zijn, mogen niet dichtslibben met andersoortige bedrijvigheid.

Het accent bij deze wijzigingsoperatie zal liggen op plannen in de Stedenring Centraal Nederland waarvoor geldt dat:

- ze grotendeels nog niet uitgegeven zijn;
- een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting ook op de lange termijn niet waarschijnlijk is;
- er een grote kans bestaat dat de plannen daadwerkelijk worden «ingevuld» met arbeids- en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid;
- ze omvangrijke stromen woon-werkverkeer oproepen.

In het kader van de uitwerking van het lokatiebeleid (plannen van aanpak zoals voorzien in het Werkdocument) zullen de prioritaire

³ Huisvesting justitiële diensten, brief van de Ministers van VROM en Justitie, Tweede Kamer 1990-1991, 21 840, nr. 1

terreinen worden geselecteerd waarvoor bestemmingswijziging moet plaatsvinden. In samenwerking met alle betrokkenen, inclusief de private sector, zal naar een oplossing worden gezocht. In het uiterste geval zal het middel van de aanwijzing ex art. 37 WRO niet worden geschuwd.

De OV-bereikbaarheid van grootschalige recreatieve voorzieningen behoort ook tot dit lokatiebeleid. Nieuwe attractieparken en andere voorzieningen die grote aantallen bezoekers trekken, moeten worden gesitueerd op plaatsen die goed door het openbaar vervoer (kunnen) worden ontsloten. De gemeenten wordt verzocht om in voorkomende gevallen na te gaan hoe een verbetering van de OV-bereikbaarheid van deze voorzieningen kan worden bereikt. Wat betreft verbeteringen die met gecombineerd vervoer mogelijk zijn, zijn met tijdelijke voorzieningen (bv. Sail '90, de Van Gogh pendelbussen) al interessante ervaringen opgedaan.

Gebieden voor dagrecreatie worden bij voorkeur zo gesitueerd dat ze ook per fiets bereikbaar zijn voor de bevolking die erop georiënteerd is, en dat ze aansluiten bij de gedeelten van het stedelijk gebied waar zich tekorten aan recreatiemogelijkheden voordoen.

2.2.3. Restrictief beleid

Hiervoor is uiteengezet waarom stedelijke activiteiten gebundeld moeten plaatsvinden in stadsgewesten en andere grote stedelijke centra. Om dit aangescherpte beleid te laten slagen is vereist dat meer dan voorheen verstedelijking in het landelijk gebied wordt tegengegaan. Voor geselecteerde delen van het landelijk gebied (zie hoofdstuk 5) geldt dan ook een restrictief beleid ten aanzien van voortgaand ruimtebeslag van verstedelijking. Op deze wijze wordt tevens aantasting van ecologische en landschappelijke waarden en van de agrarische functie tegengegaan. Het recreatief gebruik daarentegen kan er worden bevorderd.

Er zijn krachtige restricties nodig ten aanzien van nieuwe lokaties die niet in dit beleid passen. Niet alleen omdat zulke lokaties niet passen in het aangescherpte verstedelijkingsbeleid, maar ook omdat restrictief beleid de haalbaarheid van stedelijke lokaties ten goede komt. Zonder beperking van de woningbouw in de gebieden buiten de stadsgewesten betekenen de relatief hoge grondkosten in de stadsgewesten een te groot concurrentienadeel. Restrictief beleid moet een bijdrage leveren aan het egaliseren van de prijsverhoudingen.

Tot nu toe is het onvoldoende gelukt om dit in praktijk te brengen. Belemmeringen zijn:

- onvoldoende aanbod in de stadsgewesten (kwalitatief en kwantitatief);
- verouderde streekplannen en reeds aanwezige capaciteit in bestemmingsplannen op ongewenste plaatsen;
- tekortkomingen in de handhaving.

Om de ongewenste lokatiecapaciteit in bestaande streek- en bestemmingsplannen terug te brengen zal in het bestuurlijk overleg worden aangedrongen op bijstelling van streek- en bestemmingsplannen. Dat betreft uitdrukkelijk zowel woningbouw als bedrijven- en voorzieningenlokaties. Wat de laatste twee categorieën betreft, kan in bepaalde gevallen koppeling mogelijk zijn met de activiteiten in het kader van het Werkdocument over lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen.

Om de handhaving te versterken mag voortaan voor gebieden waarvoor het rijk restrictief beleid bepaalt, geen nieuw ruimtebeslag door verstedelijking mag plaatsvinden, behoudens op grond van door GS reeds goedgekeurde bestemmingsplannen.

De bewijslast om tegen deze regel in te gaan wordt bij gemeenten en provincies gelegd.

De formulering van het restrictief beleid zal voortaan in termen van ruimtebeslag geschieden, in plaats van in termen van bevolking zoals voorheen gewoon was. Daarmee vervalt het probleem dat restrictief beleid steeds strandde op de vertaalslag van bevolkingsdoelstelling naar lokatiebeoordeling.

2.2.4. *Selectie van stadsgewesten*

In het bovenbeschreven beleid hebben stadsgewesten een spilfunctie. Het begrip stadsgewest is in de Structuurschets voor de stedelijke gebieden geïntroduceerd. Het kan worden omschreven als een stedelijk centrum met omliggende kernen, dat door de vele onderlinge relaties een functioneel geheel vormt. De gewenste bundeling van de verstedelijking en de afstemming van de woon-, werk- en recreatiefunctie moet binnen dat geheel plaatsvinden.

Zoals toegezegd bij de kamerbehandeling van de Vierde nota wordt de selectie van stadsgewesten nu geïkt.⁴ In verband met de forse omvang van de verstedelijking in vooral de grootste stedelijke gebieden en in verband met de mobiliteitsproblematiek is een afwegingskader op stadsgewestelijk niveau nodig waarin wonen, infrastructuur, werken en recreëren op elkaar worden afgestemd. Het doel dat in deze nota is geformuleerd, mobiliteitsbeïnvloeding en ruimtelijke kwaliteit in geïntegreerde planning, moet juist in de stadsgewesten tot resultaat leiden.

De volgende criteria zijn gehanteerd:




- omvang (bevolkingsomvang van de centrale stad > 50 000 inwoners)
- mate van verstedelijking (voorzieningenniveau van de centrale stad tenminste verzorgingsniveau V in de «hierarchie van kernen»)
- mobiliteit (intergemeentelijke woon-werkpendel: meer dan 10 000 inkomende pendelaars per dag)

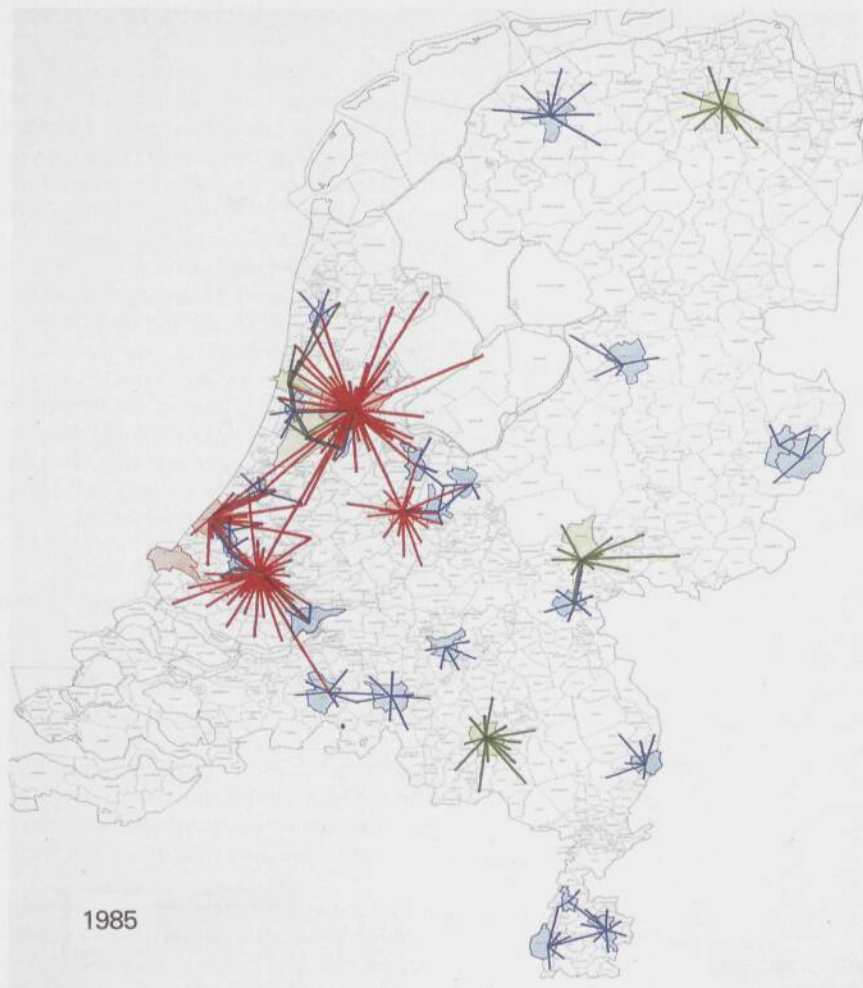
De grotere nadruk op mobiliteit dan voorheen leidt tot een grotere rol van het criterium woon-werkverkeer bij de selectie.

⁴ Selectie van Stadsgewesten, Studierapport Rijksplanologische Dienst, september 1990



1975

-  GEMEENTEN MET 10 – 20.000 INKOMENDE PENDEL
-  GEMEENTEN MET 20 – 50.000 INKOMENDE PENDEL
-  GEMEENTEN MET > 50.000 INKOMENDE PENDEL



Op basis van deze selectiemethodiek wil de regering een stadsgewest Venlo toevoegen en voorts de SLSG-selectie van stadsgewesten handhaven. Apeldoorn en Middelburg/Vlissingen voldoen niet aan alle criteria. De geselecteerde stadsgewesten zijn op kaart aangegeven.

Voor deze groep stadsgewesten vindt de regering het nodig dat het verstedelijkingsbeleid van rijkswege wordt ondersteund met voorwaardenscheppend beleid. In de PKB bij deze nota staan de instrumenten die worden ingezet. Zij zijn niet veranderd ten opzichte van de SLSG.

Voor alle duidelijkheid: de selectie van stadsgewesten die nu opnieuw is bepaald, markeert de aandacht van het rijk. Dat houdt **niet** in dat in of rondom de andere middelgrote steden geen bundeling van de verstedelijking nodig zou zijn, maar betekent dat in die gevallen de primaire verantwoordelijkheid bij de provincie ligt. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor Apeldoorn, Middelburg en Vlissingen, steden waar de Tweede Kamer bij de behandeling van de Vierde nota mede de aandacht voor vroeg via de motie van Te Veldhuis cs.^B De belangrijkste reden is dat deze steden niet aan het mobiliteitscriterium voldoen. Evenals bij andere middelgrote steden hoeft de stedelijke ontwikkeling hier niet op stadsgewestelijk niveau plaats te vinden, maar kan op stedelijk niveau worden benaderd.

^B motie Te Veldhuis c.s.
Tweede Kamer, vergaderjaar 1989–1990,
20 490, nr. 50

2.3. Gebiedsgerichte uitspraken

In aansluiting op het algemeen geldende inrichtingsbeleid dat hiervoor is beschreven, wil de regering de belangrijkste inrichtingskeuzen in ons land geleiden door concrete voorkeursrichtingen aan te geven. In de Vierde Nota is in het licht van de veranderde internationale positie van ons land een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief beschreven, zonder in te gaan op de inrichting van de afzonderlijke landsdelen. Daarvoor bleef het beleid van de Structuurschets gelden.

De uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota zijn het versterken van sterke punten in economisch en ruimtelijk opzicht en het benutten van de ontwikkelingskansen van ons land, het vergroten van de ruimtelijke verscheidenheid en het benutten en versterken van de eigen kwaliteiten van de verschillende landsdelen. Troeven van ons land in de internationale concurrentie zijn de distributiefunctie, de hoogwaardige landbouw en industrie en de zakelijke dienstverlening. Vanuit dit ontwikkelingsperspectief doet de Vierde Nota beleidsuitspraken over de versterking van de stedelijke knooppunten, de hoofdtransportassen en de mainports en over het internationale aantrekkelijke vestigingsklimaat.

Een goed en actueel inrichtingsbeleid is een voorwaarde om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde Nota. De herziening van het inrichtingsbeleid die in de Vierde nota Extra aan de orde is, een aanscherping vanwege de milieu- en mobiliteitsdoelstellingen en een actualisering van de opgaven voor wonen en werken, wordt daarom met nadruk in samenhang geplaatst met het ontwikkelingsperspectief zoals de Vierde nota dat heeft beschreven. Eerder in dit hoofdstuk kwam reeds naar voren dat de problemen rond verstedelijking en mobiliteit per stadsgewest verschillen. De noodzaak van rijksuitspraken hangt daarmee samen.

Voor de stadsgewesten in de Regio's op eigen kracht geldt dat de omvang van de pendel-problematiek en de omvang van de opgave voor wonen en werken zodanig is dat de problemen op regionaal niveau kunnen worden aangepakt. Voor deze gebieden kan in deze nota worden volstaan met enkele algemene uitspraken. De problemen spitsen zich toe op de Stedenring Centraal Nederland. Dit gebied is matig tot sterk verstedelijkt. In de stedenring liggen de stadsgewesten met de grootste pendel-problematiek. In de stedenring liggen ook de stadsgewesten met de grootste opgave voor het vinden van nieuwe woon- en werklokaties. Het veilig stellen van de internationale concurrentiepositie van dit economisch kerngebied van Nederland vergt hier ook veel concretere uitspraken over de gewenste ontwikkelingsrichtingen.

Binnen de stedenring is nadere differentiatie noodzakelijk. De diverse stadsgewesten verschillen aanmerkelijk qua omvang van de verstedelijkingproblematiek en qua omvang van de noodzakelijke uitbreiding van de woningvoorraad en bedrijvigheid. Bovendien bestaan verschillende accenten wat betreft type economische activiteit: in de Randstad domineren de mainportfuncties en de zakelijke dienstverlening (inclusief hoofdkantoren van internationaal opererende bedrijven); in Brabant en Gelderland ontwikkelen vooral hoogwaardig industriële activiteiten zich voorspoedig.

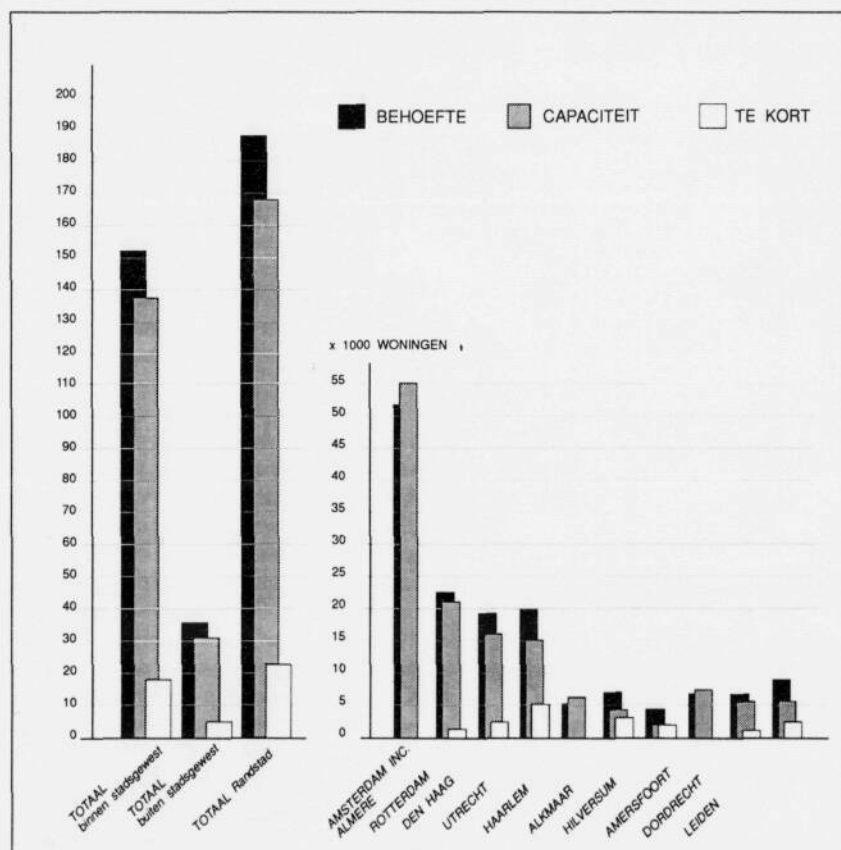
In Brabant en Gelderland springt de inrichtingsproblematiek van de stadsgewesten Arnhem en Nijmegen en het stadsgewest Eindhoven eruit. In het navolgende worden voor deze stadsgewesten ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken aangegeven in relatie met het openbaar vervoersysteem.

De vier grootste stadsgewesten in de Randstad spannen in veel opzichten de kroon. De grootste bevolkingsconcentraties en het economisch zwaartepunt van ons land bevinden zich daar, de grootste woningbouwopgaven liggen daar, en de pendelproblematiek en de bereikbaarheidsproblemen zijn er het grootst. Het is een kwestie van nationaal belang dat de ontwikkelingen daar in goede banen geleid worden. Om deze redenen besteedt de regering extra aandacht aan de voornaamste ontwikkelingsrichtingen in deze stadsgewesten voor de periode na 1995.

2.3.1. Kwantitatieve opgave

De geschatte woningtoevoeging voor geheel Nederland in de periode 1995 – 2015 bedraagt ongeveer 835 000 woningen. Daarvan zullen de vier Randstadprovincies er 485 000 moeten bouwen. In de rest van de stedenring (Noord-Brabant en Gelderland) is de toename 240 000 woningen. De overige 110 000 woningen zijn daarbuiten nodig. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat de bevolkingsverdeling over de landsdelen niet wezenlijk verandert als gevolg van de binnenlandse migratie.

Uitgangspunt voor de berekening van de woningbehoefte is de middenvariant van het CPB die de gemiddelde economische groei op 2 à 3 procent zet. In overeenstemming met de nota Volkshuisvesting in de jaren 90 is de ondergrens van 2 % gekozen. Indien van een bovengrens van 3 % wordt uitgegaan, betekent dit een marge van 50 000 extra woningen in de hele periode 1990–2015. Voor de Randstad is deze marge 30 000 woningen.



De toename van de woningbehoefte in de Randstad wordt voor de helft veroorzaakt door demografische en sociaal-culturele processen (individualisering, vergrijzing) en voor de andere helft door bevolkingsgroei, in hoofdzaak veroorzaakt door buitenlandse migratie. In de gehanteerde prognose is uitgegaan van 20 000 immigranten per jaar. De omvang van de groep asielzoekers en vluchtelingen wordt thans voor heel Nederland geschat op minimaal 20 000 personen per jaar. Daarnaast wordt rekening gehouden met een andere groep van ca. 20 000 immigranten per jaar: in verband met gezinshereniging van minderheden en asielzoekers.

Wat betreft de werkgelegenheidsontwikkeling geldt dat in de afgelopen periode geen grote verschuivingen tussen de landsdelen zijn opgetreden. Ook in de toekomst wordt dat niet verwacht. De Randstad groeit, dankzij de mainports en de zakelijke dienstverlening iets sneller dan het Nederlands gemiddelde: 27% tegenover 25% (volgens een CPB-berekening in 1985; een nieuwe berekening is in voorbereiding).⁵

Het totaal aantal arbeidsplaatsen groeit tot aan 2015 in de Randstad met circa 530 000, bij een economische groei van 2%. In een hoog scenario, dat ook door het CPB is berekend, gaat die 150 000 omhoog naar 680 000; in een laag scenario naar 330 000.

De werkgelegenheids groei is voor de 4 grote stadsgewesten in de Randstad omgerekend in behoefte aan nieuwe geconcentreerde kantoorlokaties en bedrijfsterreinen. Afhankelijk van de samenstelling van de bedrijvigheid in de stadsgewesten is de groei van de werkgelegenheid die geconcentreerd opgevangen wordt, voor 60 – 80% aan kantoren toegeëld, voor 20 – 40% aan terreinen voor lichte industrie en distributieactiviteiten en voor 0 – 20% aan zware industrie- en distributie-(haven)terreinen. De daaruit resulterende ruimtebehoefte is bij de 4 grote stadsgewesten vermeld. In de Randstad is wat betreft de toename van het aantal arbeidsplaatsen de grootste groei te vinden in de kantorensector. In totaal gaat het hier in deze sector om een groei van naar schatting bijna 10 mln m².

Naast de ruimtebehoefte voor kantoren, industrie en distributie vormt de glastuinbouw een belangrijke categorie. Voor de periode tot 2005 is er, uitgaande van een LEI-prognose van 1990 een uitbreidingsbehoefte van 1500 ha in de Randstad inclusief de compensatie van bestaande glas dat verloren gaat ter plaatse van nieuwe bouwlokaties.⁶ Hierop wordt bij de uitgangspunten voor de Randstad nader ingegaan.

2.3.2. Aard van de uitspraken

Lange termijn planning is per definitie omgeven met onzekerheden. Bij uitspraken over gewenste ontwikkelingsrichtingen moet ermee rekening worden gehouden dat de omstandigheden zich kunnen wijzigen. Het gaat om het aangeven van richtingen die gegeven de huidige inzichten en ramingen de voorkeur verdienen. De ontwikkelingen in Oost-Europa en in het Golfgebied bijvoorbeeld, werden vijf jaar geleden nog niet voorzien en kunnen via hun invloed op economie en handel vergaande gevolgen hebben voor de ruimtebehoefte in ons land. De gemaakte keuzen moeten maximale ruimte laten om op veranderingen goed te kunnen inspelen. Het mag niet worden uitgesloten dat de ramingen van de ruimtebehoefte voor woningbouw of bedrijfsterreinen over tien jaar bijvoorbeeld aanzienlijk lager blijken te zijn dan nu kan worden voorzien. In dat geval moeten de dan genomen beslissingen ook zonder de geplande uitbreidingen een samenhangende en gezonde ruimtelijke structuur tot gevolg hebben. Evenzo kunnen ruimtebehoeften in de toekomst naar boven toe wijzigen. Dat vergt flexibiliteit. De regering legt daarom de nadruk op een zorgvuldige fasering van uitspraken over gewenste ontwikkelingen.

⁵ De Nederlandse economie op langere termijn, drie scenario's voor de periode 1985–2010, Werkdocument Centraal Planbureau, 1985

⁶ Ruimtebehoefte Zuid-Hollandse glastuinbouw, LEI mededeling 436, 1990

De uitspraken zijn telkens in belangrijke mate gebaseerd op initiatieven en planontwikkelingen die uit de regio zelf voortkomen. De Vierde nota, en de aankondiging daarin dat in 1990 de Structuurschets zou worden herzien, heeft vele lokale en regionale overheden aangezet tot nieuwe planvorming. Van de inzichten die dat heeft opgeleverd wil de regering optimaal gebruik maken.

Voor de middellange termijn worden, mede op basis van geluiden uit de regio samenhangende, gewenste ontwikkelingsrichtingen beschreven voor mogelijke bouwlocaties, het ruimtelijk patroon van de werkgelegenheidsontwikkelingen en de benodigde infrastructuur. Het aantal woningen per richting betreft een indicatie. Zo nodig worden voor de lange termijn aanvullende opties open gehouden.

Voor de Randstad geeft de regering, voor de periode 1995–2000, de richting aan voor de uitbreidingsrichtingen voor mogelijke bouwlocaties, het ruimtelijk patroon van de werkgelegenheidsontwikkelingen en de benodigde infrastructuur. Voor deze periode worden ook nadere uitspraken gedaan over de verbeteringen van het openbaar vervoer die in het SVV-II zijn opgenomen. Ook worden uitspraken gedaan over de kwaliteit van deze uitbreidingen en over het financiële en bestuurlijke uitvoeringstraject. Tevens wordt aangegeven voor welke typen gebieden (zoals het Groene Hart) uitbreiding ongewenst is, en wordt een relatie gelegd met de Randstadgroenstructuur.

Voor de periode 2005–2015 worden lange termijn opties open gehouden. In een aantal gevallen vraagt dit om anticipatie in de eerste fase.

De uiteindelijke ruimtelijke beslissing over de plaats en invulling van toekomstige woon- en werklocaties (inclusief het aantal te bouwen woningen en de oppervlakte te realiseren bedrijfsterrein per ontwikkelingsrichting) wordt op provinciaal niveau genomen. De Vierde nota Extra geeft ontwikkelingsrichtingen aan die sturing geven aan het vervolgtraject van de besluitvorming. Aan de provincies wordt gevraagd om, in lijn met de rijksvoorkeuren en in overleg met de (samenwerkende) gemeenten, in streekplanverband tot een afweging van mogelijke woon- en werklocaties te komen. Daarbij is expliciete aandacht nodig voor de haalbaarheid van mogelijke lokaties, het uitvoeringstempo en bijbehorende infrastructuur, gelet op met name milieu-effecten en financieel-economische en bestuurlijke uitvoerbaarheid. De regionale verkeer- en vervoersplannen moeten onder meer informatie opleveren over de mobiliteitseffecten van de lokaties die in de afweging worden betrokken. Waar in de navolgende tekst over hoogwaardig openbaar vervoer wordt gesproken, dient op regionaal niveau te worden bepaald welke tracé- en techniekeuze het meest verantwoord is uit oogpunt van kwaliteit, capaciteit en kosteneffectiviteit. Belangrijk daarbij is de tijdige beschikbaarheid van de uitbreidingen van het stadsgewestelijk openbaar vervoer voor de lokaties.

2.3.3. Regio's op eigen kracht

Het perspectief uit de Vierde nota voor deze regio's is gericht op het zoeken naar een op de desbetreffende regio toegesneden evenwicht tussen het benutten van eigen kwaliteiten, een oriëntatie op het economische kerngebied van Nederland en het aansluiten op ontwikkeling in aanliggende grensregio's en economische kerngebieden buiten onze landsgrenzen. Het inrichtingsbeleid op regionaal niveau dient dit perspectief te ondersteunen. Daarnaast moeten de inrichtingskeuzen passen in de algemene uitgangspunten die hiervoor zijn beschreven.

Stadsgewesten Groningen en Leeuwarden en de concentratiekernen in het Noorden

Binnen de stadsgewesten Groningen en Leeuwarden zal de ruimtelijke concentratie van functies worden bevorderd. Voor Groningen is daarbij de versterking van de positie als nationaal stedelijk knooppunt aan de orde, terwijl voor Leeuwarden de positie als stedelijk knooppunt met regionale functie van belang is.

Emmen en Appingendam-Delfzijl vormen een zwaartepunt in het ISP-beleid.

Zij blijven in verband met hun specifieke functie op het gebied van de verzorging en werkgelegenheid, in gebieden die economische stimulering behoeven, concentratiekern. Aan deze kernen wordt met name aandacht besteed in de clusters «stedelijke complexen» en «havengebonden industrie».

De verdere ontwikkeling van lokaties voor woningen, voorzieningen en bedrijven zal moeten plaatsvinden binnen de bestaande steden of in de direct daarop aansluitende gebieden. Er is afstemming nodig van dat lokatiebeleid, specifiek toegesneden op de bijzondere regionale situatie.

Kantoorlokaties zullen met voorrang moeten worden gesitueerd rond bestaande of nieuwe knooppunten van het openbaar vervoer. Bestaande werklokaties zullen moeten worden betrokken in de verdere verbetering van het openbaar vervoer.

De bestaande raillijnen dienen optimaal te worden benut. Bij de ontwikkelingen van voorstad-stations op de lijnen Groningen-Leeuwarden en Groningen-Assen dient prioriteit te worden gegeven aan de relaties met de centra.

De verdere ontwikkelingen van de gebieden in de verbindingskanaalzone in Groningen en rondom het Leeuwarden hoofdstation heeft de instemming. In de nadere uitwerking Groningen-Assen-Drachten zal ter versterking van het vestigingsmilieu verdere uitwerking worden gegeven aan lokaties, verbindingen en andere ruimtelijke voorwaarden.

Twentse stedenband (Enschede, Hengelo en Almelo)

In de SLSG zijn de stedelijke gebieden rond de Twentse Stedenband (Enschede, Hengelo en Almelo) als stadsgewest aangemerkt. Bijzondere aandacht verdient de ontwikkeling van Maastricht/Heerlen als euregionaal knooppunt. Daarin is aandacht gevraagd voor de binnenstadsgewestelijke geleidingsfuncties van het gebied tussen Almelo en Hengelo.

Kenmerkend voor de stedelijke agglomeraties in Twente is de bandstructuur. In deze structuur vormt de spoorlijn de centrale as. Op basis van deze bandstructuur en gebruik makend van de stedelijke openbaar vervoersystemen is in Enschede/Hengelo mede ter versterking van het stedelijk knooppunt een hoogwaardig openbaar vervoersysteem denkbaar, waarin de hoofdstations in Enschede en Hengelo knooppunten vormen. De mogelijkheden daartoe zullen in het kader van de vervoerregio worden uitgewerkt.

Om voldoende draagvlak voor dit hoogwaardig o.v.-systeem te verkrijgen dienen de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in de centrale steden maximaal te worden benut en moeten de lokaties van nieuwe woon- en werkgebieden in de stedelijke band op deze OV-structuur worden afgestemd.

De stationsgebieden van Hengelo en Enschede dienen als A-lokatie voor werkgelegenheid maximaal te worden benut.

Stadsgewest Zwolle

In de SLSG was Zwolle aangewezen als groeistad tot 1991.

Mede met het oog op de ontwikkeling als stedelijk knooppunt met een regionale positie wordt het bundelingsbeleid in dit stadsgewest voortgezet.

De mogelijkheden voor de ontwikkeling van Hanzeland bij het station in Zwolle als A-lokatie zullen maximaal moeten worden benut.

Stadsgewesten Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen en Venlo

In de SLSG zijn de stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen als stadsgewest aangemerkt.

Naast de bufferzones tussen de stadsgewesten Maastricht en Sittard/Geleen en tussen Heerlen en Sittard/Geleen wordt gestreefd naar het in stand houden van de geleidingsfunctie van het gebied tussen Maastricht en Luik.

Voor de stedelijke ontwikkeling dient te worden gestreefd naar een geconcentreerde ontwikkeling rond Maastricht en een intensivering van het stedelijk gebied rond Heerlen en Sittard/Geleen mede met het oog het vergroten van het draagvlak van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer.

De ontwikkeling van Randwijck en de ontwikkeling van stedelijke herstructureringslokaties in Maastricht (o.a. Sphinx-Ceramique) en de ontwikkeling van het centrum van Heerlen dienen onderling te worden afgestemd met het oog op de totale regionale behoefte aan werkgelegenheidslokaties.

Het stedelijk gebied in en rond Venlo wordt aangemerkt als stadsgewest. De mogelijkheden voor woningbouw in het herstructureringsgebied Venlo-Centrum/Zuid zullen zo mogelijk worden benut, na afweging tegen andere mogelijke lokaties.

2.3.4. Stedenring Centraal Nederland

In de Vierde nota is de Stedenring Centraal Nederland als economisch kerngebied aangeduid. Het perspectief voor dit gebied is gericht op

- het benutten van de nationale en internationale potenties van het economisch kerngebied, vooral met het oog op de betekenis van Nederland als transport- en distributieland
- het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van de moderne industrie, landbouw en diensten (met het oog op een zo groot mogelijke waardedoevoeging aan goederen, diensten en informatie)
- het versterken van de samenhang tussen de steden op de ring en de samenhang binnen de Centrale Open Ruimte, uitgaande van de ruimtelijke verscheidenheid van het stedelijk en landelijk gebied.

Het inrichtingsbeleid in de stadsgewesten in de stedenrij dient het ontwikkelingsperspectief te ondersteunen. Belangrijke elementen daarbij zijn het draagvlak van de stedelijke knooppunten, minimale hinder door overig verkeer op de hoofdtransportassen, het bieden van optimale voorwaarden voor de benutting van de ruimtelijke en economische potenties van het gebied en het actief versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast moeten de inrichtingskeuzen passen in de algemene uitgangspunten die hiervoor zijn beschreven.

Stadsgewesten Eindhoven/Helmond, Breda, Tilburg en den Bosch.

In de SLSG zijn de stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Eindhoven/Helmond, Breda en Tilburg aangemerkt als stadsgewest.

Breda heeft daarbij een opvangtaak voor West-Brabant en Eindhoven/Helmond voor Zuid-Oost-Brabant.

In de Nota «Brabant op streek»⁷ heeft het provinciaal bestuur van de provincie Noord-Brabant het stedenregioconcept geïntroduceerd.

Dit stedenregioconcept biedt in beginsel goede mogelijkheden om voor Brabant te komen tot een uitwerking van de nationale beleidsuitgangspunten die ten grondslag liggen aan de stedenring Centraal Nederland.

Bijzondere aandacht daarbij verdienen het nationaal stedelijk knooppunt Eindhoven, de regionale stedelijke knooppunten Tilburg en Breda en het beleid voor de hoofdtransportassen.

Naar het oordeel van de regering heeft het stedenregioconcept vooral betekenis voor de samenhangende regionaal-economische ontwikkeling.

Wat betreft de stedelijke inrichting bestaat de noodzaak van een versterkte geconcentreerde ontwikkeling in de afzonderlijke stadsgewesten. Concentratie van nieuwe lokaties voor wonen, werken en voorzieningen in de centrale stedelijke gebieden van de stadsgewesten is noodzakelijk met het oog op de beperking van de mobiliteit en de specifieke kwaliteiten van het landelijk gebied tussen de stadsgewesten.

Het groeiklassenbeleid voor de Brabantse kernen dient hierop te worden afgestemd.

Binnen de centrale kernen van de stadsgewesten bestaan nog mogelijkheden voor herstructurering en verdichting. Deze dienen maximaal te worden benut.

De situering van nieuwe woon- en werklokaties dient te worden afgestemd op het openbaar vervoer. De mogelijkheden van het NS-net moeten zoveel mogelijk worden benut, in samenhang met optimalisatie (maximaal draagvlak) van het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Door concentratie van verstedelijking (oa. ABC-beleid) blijft een zodanige ruimtelijke schaal bestaan dat veel bestemmingen nog te befietzen zijn.

De regering ziet geen aanleiding om thans voor alle stadsgewesten toegespitste uitspraken over lokatiekeuzen te doen. De door het provinciaal bestuur voorziene streekplanuitwerkingen vormen daarvoor het juiste kader. Over het stadsgewest Eindhoven/Helmond is thans wel een uitspraak gewenst.

Gelet op het ruimtelijk schaalniveau (overschrijding fietsafstanden), de ontwikkeling als stedelijk knooppunt en de aansluiting aan het (inter)nationale vervoerstelsel deelt het Rijk de visie van de regio dat de verdere stedelijke ontwikkeling in Eindhoven/Helmond plaatsvindt in samenhang met de totstandkoming van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de belangrijkste verbindende relaties. Dit net zal in nauwe aansluiting met de uitvoering van Rail 21, de belangrijkste woon- en werkconcentraties met elkaar moeten verbinden.

De ontwikkeling van de corridor Eindhoven/-Veldhoven-Welschap vormt daarin een belangrijke fase. In deze corridor bestaan nu al zware verkeer- en vervoerstromen van de regio. Bovendien heeft deze corridor een aanzienlijke ontwikkelingspotentieel waarbij zowel stedelijke herstructurering als nieuwe stadsuitleg aan de orde is. Aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerlijn is hier gewenst.

Om een dergelijk systeem het benodigde draagvlak te geven is een strikte toepassing van bereikbaarheidsprofielen voor werklokaties en het kiezen van op het openbaar vervoer gerichte woonlokaties een absolute vereiste. De thans op het autogebruik gerichte stedelijke structuur dient te worden omgevormd tot een meer op het openbaar vervoer georiënteerde structuur. De fysieke ruimte is daarvoor aanwezig.

Stadsgewesten Arnhem en Nijmegen

In de structuurschets stedelijke en landelijke gebieden heeft het stadsgewest Arnhem een opvangtaak gekregen voor het Centraal Veluws

Natuurgebied. De stedelijke ontwikkeling van Arnhem moet plaatsvinden in Duiven – Westervoort (tot 1994 groeikern) en Arnhem-Zuid Rijkerswoerd.

Over het stadsgewest Nijmegen wordt in de schets geen specifieke uitspraak gedaan.

De regering gaat ervan uit dat allereerst de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaande stedelijk gebied maximaal wordt benut voor woningbouw, maar ook voor nieuwe werklokaties van arbeidsintensieve en bezoekersintensieve bedrijvigheid op A- en B-lokaties, dit in relatie met een beleid gericht op het tegengaan van arbeidsintensieve bedrijvigheid op C-lokaties.

Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat de reeds in gang gezette ontwikkelingen in Duiven-Westervoort worden afgerond.

Zowel in de beide stadsgewesten afzonderlijk als in het totale gebied met een toenemende interne samenhang vanwege de gezamenlijke opgave als stedelijk knooppunt is in toenemende mate sprake van overschrijding van afstanden die nog per fiets kunnen worden afgelegd. De kwaliteit van het openbaar vervoer krijgt daarmee een cruciale betekenis. In de regio zal moeten worden bezien op welke wijze in aansluiting op de plannen van NS (Rail 21), de bestaande infrastructuur met ingrepen zoals vrije busbanen verbeterd kan worden zodat er een hoogwaardig stedelijk openbaar vervoersysteem tot stand kan worden gebracht dat de belangrijkste verbindende relaties tussen en binnen beide stadsgewesten voor zijn rekening neemt. Daarbij is wel een strikte afstemming met de planning van woon- en werklokaties essentieel.

Voor de stadsgewesten Arnhem en Nijmegen dient zich een belangrijke keuze aan inzake de verdere verstedelijkingsrichting. Voor Arnhem wordt op lange termijn de ontwikkeling van de woonlokaties Driel-Oost als mogelijkheid gezien, na afronding van Arnhem-Zuid, de groeikerntaak van Duiven/Westervoort en na de ontwikkeling van Stadsblokken. Driel-Oost moet worden afgewogen tegen verdere ontwikkeling van Duiven/Westervoort.

Voor het stadsgewest Nijmegen zijn door het provinciaal bestuur drie alternatieve mogelijkheden geschetst:⁸

- alle uitbreidingen van Nijmegen ten zuiden van de Waal o.a. Beuningen/Wijchen en Heumen.
- uitbreiding van Nijmegen ten Noorden van de Waal (De Waalsprong)
- zowel uitbreiding in Beuningen/Wijchen als versterkte groei van Elst.

In de regio tekent zich, wat de ontwikkeling van Nijmegen betreft, een voorkeur af voor een ontwikkeling ten noorden van de Waal naast de afronding van de huidige plannen in Beuningen en Nijmegen. De regering acht een dergelijke ontwikkeling in beginsel passend bij de knooppunt-status van Arnhem/Nijmegen. De Waallokatie past in het beleid gericht op bundeling van verstedelijking. Wel zijn er nog belangrijke vragen betreffende de realiseerbaarheid. Samen met de provincie en de regio worden de ontwikkelingskeuzen momenteel nader uitgewerkt waarbij onder meer de mobiliteitseffecten in beschouwing worden genomen.

De regering onderkent dat het al dan niet maken van de Waalsprong een essentiële keuze is die op korte termijn moet worden gemaakt. Voordat deze keuze definitief kan worden gemaakt is het noodzakelijk voor de beide stadsgewesten op provinciaal niveau de nieuwe ontwikkelingsrichtingen af te wegen tegenover de mogelijkheden om op de bestaande ontwikkelingsrichtingen door te gaan. Minimaal moet duidelijkheid bestaan over de volgende zaken:

- verbinding met bestaand stedelijk gebied voor langzaam verkeer en OV;

⁸ Arnhem-Nijmegen ligt goed, Discussienota Gedeputeerde Staten van Gelderland, april 1990

- de problematiek van autoverkeer over de Waal;
- de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk in relatie tot de omvang;
- de relatie met de inrichting van de Over-Betuwe;
- de geleding van het tussengebied;
- het bestuurlijk draagvlak en de kosten.

In het kabinetsstandpunt over deze nota (deel 3) zal hierop nader worden ingegaan.

Kleinere stadsgewesten in de Randstad

Binnen het stadsgewest Leiden moet in de eerste plaats de binnenstedelijke capaciteit van de Leidse agglomeratie worden benut (5000 woningen). Daarnaast zijn buitenstedelijke lokaties nodig om aan de ruimtebehoefte te voldoen. Hiervoor komen in de eerste plaats bescheiden lokaties in aanmerking in de zuidelijke bollenstreek (Leiden-Noord-West).

Het bestaande spoorwegennet kan een drager van de verstedelijking worden door het openen van nieuwe haltes.

Het beleid voor het stadsgewest Dordrecht is gericht op het versterken van de zelfstandige positie van dit stadsgewest t.o.v. Rotterdam ter voorkoming van een verdere groei van de pendel naar Rotterdam.

Daartoe dient allereerst de binnenstedelijke capaciteit van Dordrecht te worden benut.

Daarnaast zijn in streekplankader nader af te wegen een verdere benutting de mogelijkheden op het Eiland van Dordrecht en ontwikkelingen van het gebied Hendrik Ido Ambacht-Zwijndrecht.

Binnen het stadsgewest Hilversum is nog slechts beperkte ruimte voor uitbreiding van stedelijke functies door herstructurering binnen het bestaand stedelijk gebied. De nog aanwezige natuur- en landschaps-waarde maken het noodzakelijk de resterende ruimtebehoefte in Amsterdam en Almere op te vangen.

Amersfoort blijft groeistad tot 1994. Naast de nieuwe stedelijke uitleg is ook de herstructurering in centraal Amersfoort en de omgeving van het station een nader af te wegen mogelijkheid.

Voor het stadsgewest Alkmaar is een bescheiden ontwikkeling in noord-oostelijke richting voorzien, gericht op een zelfstandige positie van dit stadsgewest t.o.v. Amsterdam. De woningbouw wordt afgestemd op de eigen behoefte om de mobiliteitsproblemen op de oeververbinding niet te verergeren.

2.3.5. Hoofdkeuzen voor de inrichting van de vier grote stadsgewesten

Nu over de inrichting van de Randstad zulke belangrijke en ingrijpende beslissingen moeten worden genomen, is het van vitaal belang dat wordt uitgegaan van de internationale positie van de Randstad zoals die in de Vierde nota beschreven is. Mede daarom heeft de regering bijzondere aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de Randstad en van het Groene Hart. Bovendien moeten de inrichtingskeuzen een substantiële bijdrage leveren aan het terugdringen van de groei van het autogebruik en aan de andere kwaliteitseisen die bij «ruimtelijke kwaliteit» staan beschreven.

Deze uitgangspunten zijn niet zonder meer te vertalen in ontwikkelingsrichtingen. Sommige mobiliteits-optimale lokaties betekenen aantasting van het Groene Hart of van belangrijke ecologische corridors. Andere goede lokaties zijn riskant omdat daarmee niet flexibel kan worden ingespeeld op mogelijke wijzigingen in de ruimtebehoefte. Weer

andere goede lokaties zijn zeer duur omdat daarvoor bestaande functies moeten worden verplaatst. Ook de toenemende vraag naar lokaties met een binnenstedelijk woon- en werkmilieu stelt eisen aan de beleidskeuzen. Bij alle stadsgewesten wordt uitgegaan van maximale woningbouw- en bedrijfsterrein-ontwikkeling binnen de bebouwde kom.

In deze complexe afweging is een centrale vraag: kan het er allemaal in? Kunnen de voorziene ruimteclaims in het relatief beperkte gebied met elkaar worden verenigd, zonder de ruimtelijke kwaliteit en de internationale positie geweld aan te doen?

Met het oog hierop heeft de regering keuzen gemaakt. Met deze keuzen bekent het rijk kleur in een discussie die werd ingezet in de Structuurschets Stedelijke Gebieden. In de tripartitewerkgroepen voor de verstedelijking van de vier grote stadsgewesten heeft, voorafgaand aan de keuzen, een brede verkenning van de mogelijkheden plaatsgevonden. De Randstadprovincies hebben hun voorkeursmodel in de Interprovinciale Verstedelijkingsvisie Randstad kenbaar gemaakt.⁹ Rekening houdend met deze voorafgaande stappen komt het rijk tot de volgende twee hoofdkeuzen.

⁹ De Randstad maakt zich op, Interprovinciale Verstedelijkingsvisie op de Randstad, Randstad Overleg Ruimtelijke Ordening, juli 1990

Keuze 1: Geen spreidingsbeleid.

Binnen de Stedenring vormen de grootste stadsgewesten in de Randstad het gebied waar zich naar verwachting het grootste deel van de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening ontwikkelt en waar zich belangrijke centra van landbouw, industrie en distributie bevinden. Deze functies moeten zich in elk geval in de Randstad kunnen blijven ontplooiën vanwege de internationale concurrentiepositie.

De regering wil tegemoetkomen aan de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen en ander stedelijk ruimtegebruik in de Randstad met inachtneming van het aangescherpte inrichtingsbeleid. Het vasthouden aan de uitgangspunten van deze nota vraagt een aanzienlijke beleidsinspanning van de gemeentelijke, provinciale en de rijksoverheid.

Wanneer in de Randstad niet aan de ruimtebehoefte voldaan zou worden, dan zal de vraag deels wegvloeien naar buiten de Randstad, en zich deels richten op de bestaande voorraad in de Randstad. Het resultaat van het wegvloeien naar buiten is een sterke toename van de woon-werkafstanden, sterk afnemende kansen voor het openbaar vervoer en dus, als een combinatie van die twee, een zeer sterke toename van het aantal gereden autokilometers. Spreiding van wonen en werken naar buiten de Randstad zou daarnaast leiden tot vermindering van het stedelijk draagvlak dat voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu noodzakelijk is.

Het resultaat van de vergrote vraag op de bestaande woningmarkt is verminderde doorstroming en verminderde beschikbaarheid van goedkope woningen. Dat treft het minst draagkrachtige deel van de bevolking, waaronder ouderen en allochtonen. Voor hen zullen te weinig acceptabele woningen meer beschikbaar komen. Een strategisch nieuwbouwbeleid in de Randstad gecombineerd met een aangescherpt woonruimteverdelingsbeleid conform de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig is dan ook geboden.

Een doorstroming bevorderende nieuwbouw betekent dat hoge eisen aan de kwaliteit van de nieuwbouwlocaties moet worden gesteld en dat bij de ontwikkeling van grote locaties flexibel moet kunnen worden ingespeeld op veranderingen in de markt. Uitgegaan dient te worden van een hoog percentage ongesubsidieerde woningbouw. Deze nieuwbouw voor hogere inkomens is een voorwaarde om de doorstroming op gang te brengen. Dit moet echter gepaard gaan met een aangescherpt woonruimte verdelingsbeleid, opdat voor de lagere inkomens kwalitatief goede en betaalbare woningen daadwerkelijk beschikbaar komen. In het

kader van de uitvoering van de Nota Volkshuisvesting wordt aan een dergelijk aangescherpt doorstromingsbeleid thans vormgegeven ondermeer door een toewijzingsbeleid via passendheidsnormen, een marktgericht huurbeleid en in het beleid ten aanzien van de herverdeling van de budgetten voor nieuwbouw over de provincies en gemeenten.

Als niet aan de vraag naar bedrijfsterreinen in de Randstad tegemoet wordt gekomen zullen de vestigingen of in buitenland of buiten de Randstad worden gekozen. Uitwijkende vraag naar het buitenland is in strijd met het beleid om de economische positie van de Randstad te versterken. Spreiding naar gebieden buiten de Randstad, zo leert het verleden, vindt niet plaats in een patroon dat overeenkomt met de spreiding van woningen. Daardoor worden zowel woon-werk- als andere afstanden sterk vergroot.

Tegen deze achtergrond is beoordeeld of het mogelijk is te komen tot verplaatsing van veel-ruimtevragende functies die nu in de Randstad zijn gelokaliseerd. De ontwikkeling van deze functies zou, wanneer hun toekomst niet persé in de Randstad hoeft te worden gezocht, aan grenzen moeten worden gebonden. Gedacht wordt aan glastuinbouw en vliegvelden. Voor glastuinbouw wordt naar oplossingen gezocht in nabijgelegen gebieden waar de verstedelijkingsdruk lager is.

Glastuinbouw

In de Randstad liggen twee grote centra voor de glastuinbouw, te weten Westland/B-driehoek en Aalsmeer en een kleiner centrum Vleuten-De Meern (100 ha). Daarin is ruim de helft van het Nederlandse glasareaal geconcentreerd. Het is van groot economisch belang dat de beide grotere centra hun positie kunnen behouden en versterken. Hiervoor is nog een aanzienlijke restcapaciteit beschikbaar in vigerende streekplannen. Deze voorziet niet alleen in compensatie voor glasopstanden die voor verstedelijking moeten wijken, maar biedt daarnaast nog ruimte voor groei. Deze groeiruimte en de verwachte toename van de produktiviteit biedt naar het oordeel van de regering voldoende ontwikkelingsmogelijkheden, zodat deze centra hun internationale positie kunnen handhaven.

Dit neemt niet weg dat, afhankelijk van het groeitempo van de glastuinbouwsector en dat van de verstedelijking, de restcapaciteit in de streekplannen tussen ca. 2000 en 2015 niet langer toereikend zal zijn. Om deze sector een verantwoord perspectief te bieden zal in het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie (SLNO) een lange termijn visie voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de glastuinbouw gepresenteerd worden. Uitgangspunten daarbij zijn:

- handhaving en versterking van de twee grote centrumgebieden voor de glastuinbouw in de Randstad;
- ruimte voor verplaatsing van glastuinbouw uit gebieden waar verstedelijking wordt voorzien en ruimte voor autonome groei in de centrumgebieden en nader aan te wijzen gebieden;
- geen ruimte voor nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven in het Groene Hart, met uitzondering van de eigen behoefte van het boomteeltcentrum Boskoop.

Om te bereiken dat ook voor de lange termijn voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor de glastuinbouw bestaan en te voorkomen dat een concurrentieslag ontstaat met ruimte voor verstedelijking of met het Groene Hart zal op beperkte afstand van de Randstad nieuwe ruimte voor glastuinbouw worden geboden. De gedachten gaan uit naar de Haarlemmermeer en naar Hoekse Waard en/of Voorne/Putten. In het SLNO zal dit nader uitgewerkt worden, waarbij het verschil in karakteristieken tussen het gebied van Voorne en de Hoekse Waard mede in de afweging zal worden betrokken. Zo worden de best haalbare condities geschapen voor ontwikkeling van de glastuinbouw en kan een

aanscherping van het open ruimte beleid (in casu een stand-still beginsel voor het Groene Hart) tot stand komen.

Vliegvelden

De militaire vliegvelden in Zuid-Holland vragen veel ruimte (qua oppervlakte en i.v.m. de geluidszonering), maar het gebruik ervan is niet direct aan de Randstad gekoppeld.

De vliegbasis Ypenburg heeft geen parate status. De basis is in vreedstijd onderdeel van de «Lines of Communication» (dwz. kan dienen als overslagplaats voor versterkingen voor een operatiegebied) en reservievliegbasis. Er vindt civiel medegebruik door de vliegtuigindustrie Fokker plaats, en overigens incidenteel ander civiel medegebruik (Zie de regeringsbeslissing over het Structuurschema militaire terreinen). De regering neemt zich voor de militaire vliegbasis Ypenburg te sluiten; de lokatie van Fokker kan worden gehandhaafd. Met Fokker zal worden overlegd over de operationalisering van deze keuze.

Keuze 2: Geen uitstraling, geen instraling in het Groene Hart, maar intensiveren «op de ring».

Om het Groene Hart te ontzien is in het verleden veel nieuwe ruimte voor verstedelijking in buitenwaartse richting gezocht. Inmiddels is gebleken dat de stuurbaarheid van de werkgelegenheid beperkt is. In veel gevallen heeft die eerder de binnenflank van de Randstad opgezocht (met Schiphol en Amsterdam-Zuidoost als duidelijke voorbeelden). Het resultaat is een sterk toegenomen mobiliteit en een niet te verwerken verkeersbelasting op de oeververbindingen van Noordzeekanaal en Nieuwe Maas. De woningbouw in de zone buiten de Randstad wordt vanaf nu geheel afgestemd op de «eigen behoefte», om de mobiliteitsproblemen op de oeververbindingen niet te verergeren. De regering betreft daarom in elk geval het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal niet bij het zoeken naar uitbreidingsrichtingen voor de woonfunctie in de Randstad. Bij voorkeur wordt ook het gebied ten zuiden van Nieuwe Maas/Nieuwe Waterweg buiten beschouwing gelaten.

Er kan geen oplossing worden gezocht in instralingsbeleid (langs bestaande railinfrastructuur uitbouwen van ontwikkelingsrichtingen in het Groene Hart. Ook hier leidt het bouwen buiten de stadsgewesten tot toename van de mobiliteit, vermindering van het stedelijk draagvlak en aantasting van het landelijk gebied.

De waarde van het Groene Hart ligt in het contrast tussen het natuurlijk-agrarisch landschap en het hoogstedelijke milieu van de steden op de ring van de Randstad. Dit contrast zal juist worden versterkt. De landbouwfunctie is een belangrijke drager van het Groene Hart. De natuurfunctie en de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het Groene Hart maken het tot een onafscheidelijk onderdeel van het stedelijk leefmilieu in de Randstad. Deze functies zullen in de toekomst moeten worden versterkt, opdat de gebruikswaarde voor het Groene Hart voor bewoners van de Randstad wordt verbeterd. Om deze betekenis te behouden is een stringent beleid gericht op tegengaan van bebouwing noodzakelijk.

Instraling over grotere afstanden tast niet alleen het Groene Hart aan de randen aan, maar splitst het Hart op in losse gedeelten. Deze blijven in belevingswaarde en eigen functievervulling ver achter bij de huidige situatie. De regering kiest daarom -en dat is dan de tweede belangrijke keuze- voor intensivering op de ring. Het beleid voor de Randstadgroenstructuur en de Bufferzones zal worden gehandhaafd.

Het Groene Hart en restrictief beleid

Realisering van het restrictieve beleid buiten de stadsgewesten en stedelijke centra vergt in het Groene Hart bijzondere aandacht. In de

afgelopen decennia is het proces van verstedelijking in het Groene Hart zelfs sneller verlopen dan in de omringende stadsgewesten. Hoewel voor deze open ruimte een restrictief beleid gold en een vertrekoverschot werd nagestreefd, was er feitelijk sprake van een aanzienlijk vestigingsoverschot vanuit de stadsgewesten. De ontwikkeling van de bedrijfsterreinen vertoonde eenzelfde beeld van snellere groei in het Groene Hart. Voortzetting van deze trend zou betekenen dat er tot 2015 nog ca. 66 000 woningen en minimaal 700 ha. aan bedrijfsterreinen in deze open ruimte bij zouden komen. Daarnaast is er nog sprake van een aanzienlijke toename van de glastuinbouw in het Groene Hart.

Het is duidelijk dat deze ongewenste ontwikkeling een halt moet worden toegeroepen. Indien nu niet met kracht wordt gewerkt aan ombuiging van deze negatieve trend, zal een ernstige aantasting van de kwaliteit van het Groene Hart optreden door verstening, verglazing en compartimentering van het Groene Hart in deelgebieden. Blijkens de voorbereidingen van de in de Vierde nota aangekondigde nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het Groene Hart, vereist dit een forse gezamenlijke krachtsinspanning.¹⁰

¹⁰ Groene Hart, Nadere Uitwerking Vierde nota/Plan van aanpak ROM-beleid; Stuurgroep Groene Hart, Den Haag, november 1990

Allereerst is van belang dat duidelijk is over welk gebied we precies spreken. In de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (1988) is een globale begrenzing van het Groene Hart opgenomen. Teneinde een stringent restrictief beleid voor woningbouw, bedrijfsterreinen en glastuinbouw te kunnen effectueren, is het nodig tot een nauwkeurige begrenzing te komen. Dit komt ook tegemoet aan de vraag om nadere begrenzing uit de motie Versnel-Smits^C.

^C motie Versnel-Schmitz, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 62

Het bestaande glastuinbouwcentrum Aalsmeer kan moeilijk tot het Groene Hart worden gerekend, omdat het nieuw geformuleerde restrictieve beleid uitdrukkelijk ook betrekking heeft op de glastuinbouw. In verband daarmee is hier een grensaanpassing opgenomen.

De Bovenkerkerpolder, nu aan drie zijden ingesloten door stedelijk gebied, wordt niet langer tot het Groene Hart gerekend. De grens van het Groene Hart loopt hier thans ten oosten van de lijn Bovenkerkerpolder-Uithoorn en ten zuiden van het kassengebied van Aalsmeer.

De zone Amsterdam- Gooi (Bloemendalerpolder) vormt de verbindende schakel tussen het huidige Groene Hart en het IJ-meer en is als zodanig een onderdeel van de zgn. Blauwe pijl die de waterrijke delen van ons land in ecologisch en (water)recreatief opzicht met elkaar verbindt. Het gebied maakt deel uit van de (rijks)bufferzone Amstelland-Vechtstreek die onlangs concreet begrensd is en waarin geen verdere verstedelijking mogelijk is. Deze zone wordt van zodanige betekenis geacht dat het Groene Hart met deze zone wordt uitgebreid. Het gebied vormt een groene wig tussen de lobben Zuidoost en het toekomstige Nieuw-Oost. De grens van het Groene Hart loopt dus langs Amsterdam Zuidoost en het IJ-meer. Ten noorden van het station in Weesp wordt niet uitgesloten dat een bescheiden lokatie wordt ontwikkeld, binnen de randvoorwaarde dat dat geen aantasting mag betekenen voor de Ecologische Hoofdstructuur aldaar.

De open ruimte in het gebied Rotterdam-Gouda-Zoetermeer staat onder forse verstedelijkingsdruk. Dit geldt met name voor de Zuidplaspolder. Deze polder wordt al sterk versnipperd door autosnelwegen en spoorlijnen. Bovendien bevindt zich in de polder veel verspreide glastuinbouw. Ook een geringe mate van verdere verstedelijking en glastuinbouw ontnemt het gebied het landelijk karakter. Om te voorkomen dat de open ruimte in de driehoek Zoetermeer-Rotterdam-Gouda verder verstedelijkt, wordt de grens van het Groene Hart gelegd bij de Rotte, met in het zuidelijk deel ruimte voor een kleine lokatie Achtkamp (ca. 5000 won.).

Voor het overige is de begrenzing van het Groene Hart zo dicht mogelijk tegen het stedelijk gebied (langs Zoetermeer en Leiden)

gesitueerd. Ook aan de Oostkant van het Groene Hart moet de grens nauwkeurig worden bepaald. Het gebied ten noorden van Utrecht is opgenomen in verband met de grote ecologische betekenis van de Heuvelweg naar het Plassen gebied.

Ten westen van Utrecht wordt de grens aangepast aansluitend aan de nieuw te ontwikkelen lokatie van Vleuten/ De Meern.

Het gebied ten zuiden van de A-12 en ten westen van Nieuwegein blijft onderdeel van het Groene Hart. De nieuwe grens van het Groene Hart is op kaart aangegeven.

GROENE HART



Voor het op deze manier begrensde gebied wordt een specifieke invulling gegeven aan het hierboven uiteengezette restrictieve beleid buiten de stadsgewesten, door middel van een samenhangend pakket van gezamenlijke beleidsinspanningen van de bestuurlijke partners.

De omgekeerde bewijslast voor de aanvaardbaarheid van extra ruimtebeslag door stedelijke functies geldt in het Groene Hart in principe voor alle kernen, dus ook voor die kernen die thans een regionale opvangtaak vervullen.

Het rijk nodigt de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht uit om tussen deel 1 en deel 3:

– te onderzoeken welke streekplanlokaties voor woningbouw bedrijfs-terreinen en glastuinbouw, die nog niet in door Gedeputeerde Staten goedgekeurde bestemmingsplannen zijn omgezet, kunnen komen te vervallen. Daarbij zal vooral gelet moeten worden op:

* effecten van deze lokaties op de kwaliteiten van het Groene Hart, zoals onder meer beschreven in het concept-rapport van de Nadere Uitwerking Groene Hart;

* beschikbare capaciteit voor woningbouw en bedrijfsterreinen in de stadsgewesten van de Randstad en voor de glastuinbouw in lokaties buiten het Groene Hart;

– in overleg met gemeenten in het Groene Hart, na te gaan hoe de daarna nog resterende streekplancapaciteit kan worden gefaseerd en uitgesmeerd over een periode tot na het jaar 2000.

De resultaten zullen in globale zin worden opgenomen in deel 3 terwijl de provincies worden verzocht deze te vertalen in streekplanherzieningen.

Aan de streekplancapaciteit die na deze herziening nog resteert zal, buiten de huidige bebouwde gebieden, geen verdere uitbreiding worden gegeven. Met de gerechtvaardigde uitbreidingsbehoefte van de gevestigde bedrijven dient rekening te worden gehouden, waar dat op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan.

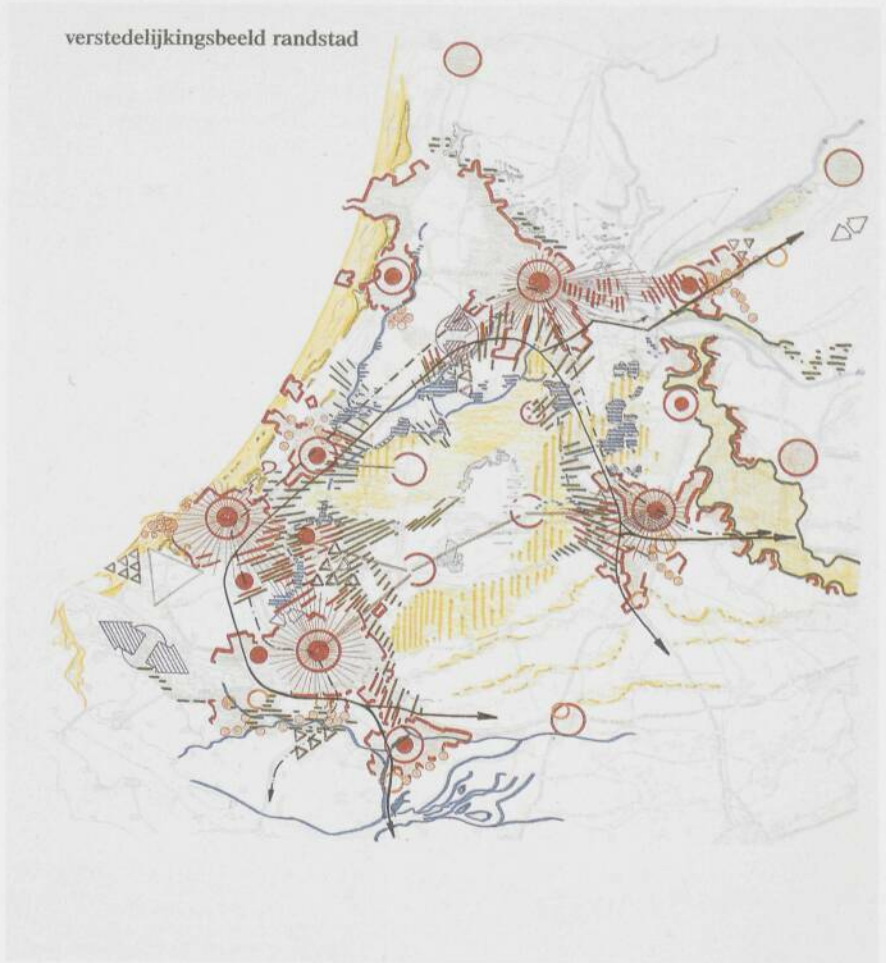
In de stadsgewesten van de Randstad moet daarom een zodanige capaciteit voor woningbouw en bedrijfsterreinen worden ontwikkeld dat na 1995 ook de behoefte van de gemeenten in het Groene Hart hierdoor grotendeels kan worden opgevangen. Deze woningbehoefte is meegeteld in de woningbehoefte van de stadsgewesten. Woningzoekenden uit het Groene Hart moeten dan uiteraard in de stadsgewesten op eenzelfde wijze worden behandeld als de eigen inwoners.

Ook vraagt de regering de andere bestuurlijke partners om de komende periode gezamenlijk een lijn uit te zetten voor het treffen van aanvullende maatregelen om de druk op uitbreiding van de woningvoorraad in de kernen van het Groene Hart tegen te gaan, bijvoorbeeld door inzet van instrumenten in de sfeer van woonruimteverdeling. Terughoudendheid geldt ook voor nieuwe infrastructuur. Een tracé voor de hogesnelheidsspoorlijn door het westelijk deel van het gebied, waarvoor een afzonderlijke procedure loopt, wordt echter niet op voorhand uitgesloten.

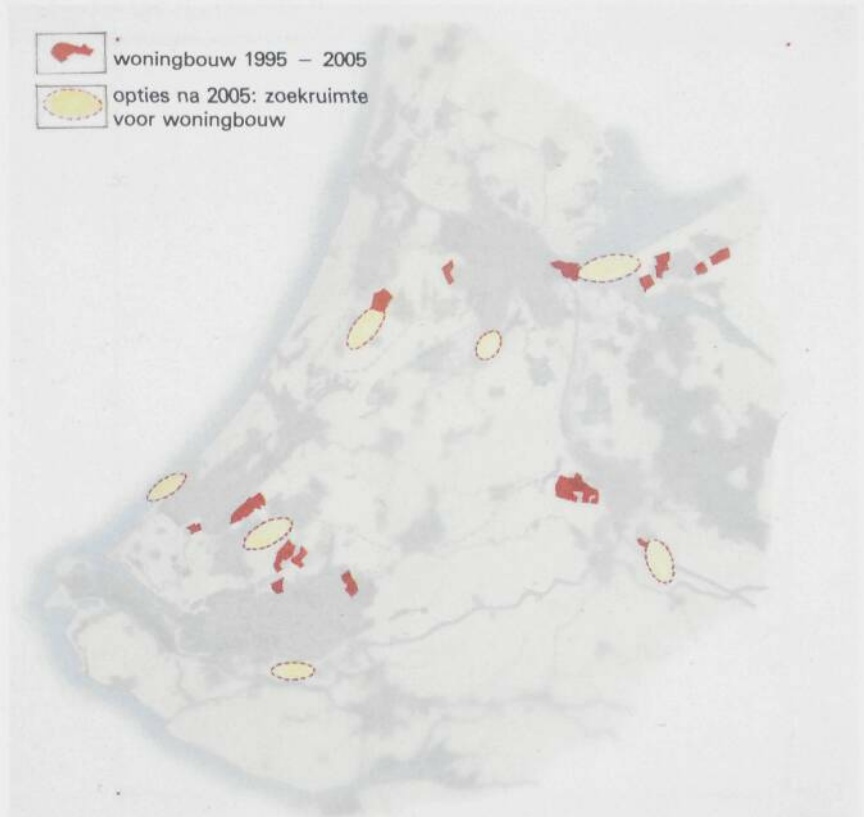
Voor de vier grootste stadsgewesten in de Randstad heeft de regering een voorkeursrichting voor de ruimtelijke ontwikkeling bepaald op basis van de «Interprovinciale structuurschets voor de inrichting van de Randstad», het studierapport «De Randstad op weg naar 2015»¹¹ en de reacties daarop. Deze voorkeur is hieronder beschreven.

¹¹ De Randstad op weg naar 2015, studienota verstedelijking Randstad 1995–2015. Uitgave van de Ministeries van VROM en V&W, 1990

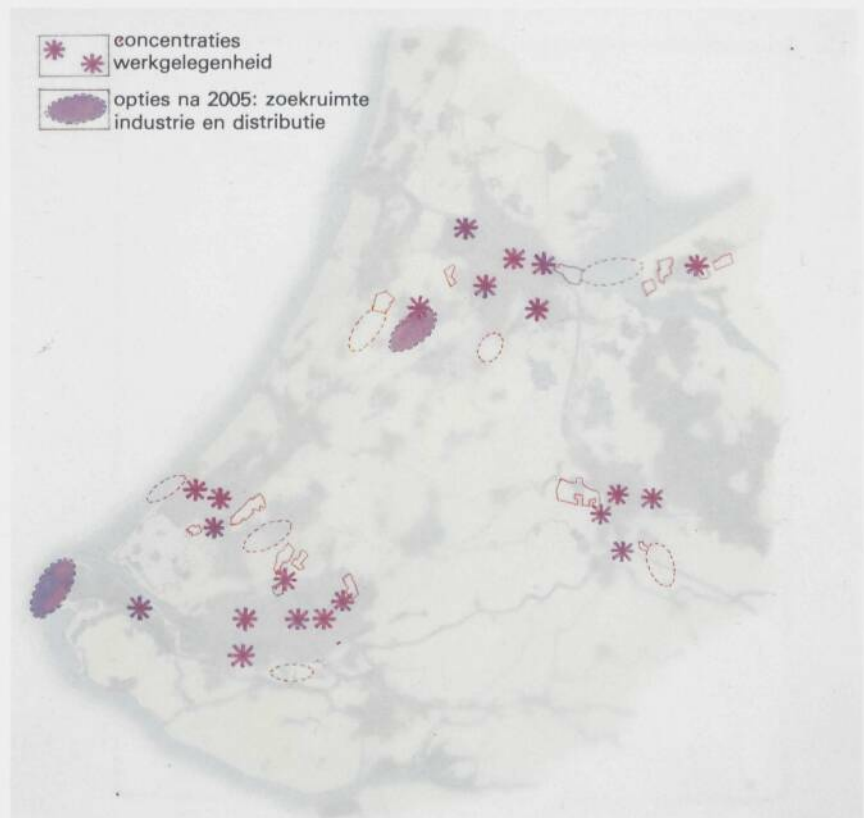
verstedelijkingsbeeld randstad



WONINGBOUWLOCATIES



WERKGELEGENHEIDSLOCATIES



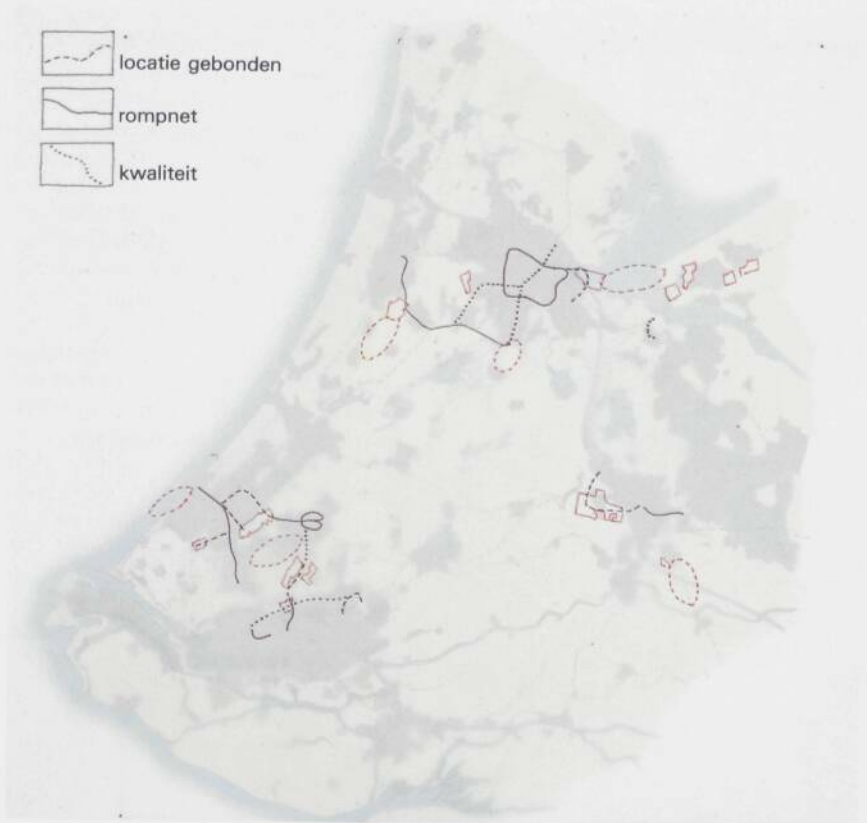
ONTWIKKELING
RANDSTADGROENSTRUCTUUR

- projecten randstadgroenstructuur
- denkbare uitbreiding randstadgroenstructuur



STADSGEWESTELIJK OPENBAAR VERVOER

- locatie gebonden
- rompnet
- kwaliteit



De uitspraken over het Amsterdamse stadsgewest Amsterdam worden gedaan in samenhang met die over het stadsgewest Haarlem en over Almere.

In de SLSG waren naast de bebouwingsmogelijkheden in de Amsterdamse agglomeratie zelf en een uitbreiding aan de Westkant de volgende aanvullende ontwikkelingsmogelijkheden voorzien:

- omgeving Amsterdam-Weesp-Almere bij Weesp en Almere
- (beperkte) uitbreiding aan de zuidkant van Amstelveen
- verder verstedelijking aansluitend aan Purmerend

Daarnaast werd studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden in oostelijke richting aangekondigd.

Periode 1990-1995

Tussen Rijk, provincies en gemeenten bestaat overeenstemming over de benodigde capaciteit voor woningbouw in de periode 1990-1994. In totaal moeten hier 55 000 woningen worden gebouwd in deze periode. De taakstelling voor de gemeenten Amsterdam en Almere bedragen 31 000 (incl. stadsvernieuwing) resp. 10 000 woningen. De benodigde ruimte kan worden gevonden in diverse lokaties met een totale capaciteit van ruim 20 000 woningen in het bestaand stedelijk gebied (waaronder het Oostelijk Havengebied I en II) en diverse randlokaties met een capaciteit van 18 000 woningen (waaronder Sloten). Daarnaast worden in deze periode 10 000 woningen gebouwd in Almere, 5 000 woningen in Haarlemmermeer en 2 000 woningen in Purmerend. In het stadsgewest Haarlem is de benodigde capaciteit ca. 5 000 (bestaand stedelijk gebied + Velsbroek).

Een aantal lokaties, ook in het bestaand stedelijk gebied, lopen door na 1995. In het memorandum Amsterdam-Almere is eind 1992 een ijkmoment voorzien waarop de taakstellingen van Almere en Amsterdam opnieuw wordt gezien. Voor de periode na 1995 vervult Purmerend uitsluitend een functie voor de opvang van de behoefte in Waterland.

Schets van de opgave voor de periode 1995-2005:

De groei van de woningvoorraad in de periode 1995-2015 bedraagt naar verwachting ca. 160 000 woningen. Het aandeel in de periode 1995-2005 bedraagt 90 000 woningen. De groei van de kantoorvloeroppervlakte bedraagt in deze twintig jaar een kleine 3 miljoen m². Aan lokaties voor bedrijfsterreinen voor lichte industrie is een oppervlak van ca. 600 ha. nodig en voor zware industrie een oppervlak van 750 ha.

Kenmerkend voor de ruimtelijke en functionele structuur van de Amsterdamse agglomeratie is de lobbenstructuur met tussen de lobben groene wiggen. De regering gaat er van uit dat deze lobbenstructuur wordt doorgezet en versterkt vanwege nog steeds geldende motieven van stedelijke geleiding en vervlechting stad-land en vanwege de daardoor aanwezige OV-infrastructuur.

Deze infrastructuur behoeft versterking (kwaliteitssprong). Gedacht wordt om het radiaal gerichte OV-stelsel aan te vullen met een ring-sneltram om te voorkomen dat alle relaties tussen de lobben die niet alleen een sterke woon maar ook werkfunctie hebben gekregen via het centrum moeten lopen. Daarnaast wordt eraan gedacht het radiale net te versterken met een Noord-zuid sneltram-metro en een aanvullende hoogwaardige lijn van Amsterdam-West naar Schiphol en een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam-Amstelveen.

Ontwikkelingsrichtingen voor werken en wonen

De grootste werkgelegenheidsconcentratie bevindt zich in het centrum. Op dit moment vindt een sterke groei van de werkgelegenheid plaats in zuidelijke richtingen, rond Schiphol en op kleine schaal in Almere. In Haarlem, Zaanstad en Amsterdam centrum is sprake van een licht dalende tendens.

De regering ondersteunt in beginsel de keus die het Amsterdamse gemeentebestuur en de provincie Noord-Holland maken voor het keren van de dalende tendens in de omvang van de werkgelegenheid in het Amsterdamse centrum en het versterken van het hoogwaardige karakter ervan in het centrale deel van de stad. Een belangrijk element daarin is de ontwikkeling van de Y-as en met name Y-centraal als toplocatie.

Deze lokatie biedt binnen het Amsterdamse stadsgewest de beste kansen om de primaire lokatie voor internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening te worden. Tezamen met de lokaties op de ring kan Amsterdam dan voldoen aan een belangrijk deel van de behoefte van het bedrijfsleven: een gedifferentieerd vestigingsmilieu. De omgeving van Schiphol is aantrekkelijk voor de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening, maar een omvangrijke ontwikkeling van kantoorlokaties is niet verenigbaar met de mainportfunctie van Schiphol op lange termijn. Het risico bestaat dat de verkeersgroei en de insluiting met bebouwing een belemmering wordt voor de ontwikkeling van de luchthaven en de direct daaraan verbonden bedrijvigheid. De voors en tegens van de toplokaties zullen in de Nadere uitwerking Randstad internationaal verder worden geanalyseerd.

De regering meent dat uitbreiding van de capaciteit voor kantoorontwikkelingen in de A-lokaties en met name in de IJ-as gewenst is.

Gezien het ruime aanbod aan kantooroppervlakte in B-lokaties zoals voorzien in de huidige plannen en de dreigende concurrentie met de verder te ontwikkelen A-lokaties geeft de regering prioriteit aan de ontwikkeling van kantoorlokaties op OV-knooppunten op de ring. Naast de ringspoorlijn en ringlijn voor sneltram/metro kan de Noord-Zuid sneltram/metro een ondersteuning voor de realisatie van A- en B-lokaties zijn.

Gelet op het bovenstaande zal de ontwikkeling van nieuwe kantoorlokaties in de Haarlemmermeer afgestemd moeten zijn op de direct aan de luchthaven verbonden activiteiten. Nieuwe werkgelegenheidsconcentraties in Almere dienen te worden afgestemd op de gewenste zelfstandige ontwikkeling van Almere. Hierdoor kan de eenzijdige pendel met Amsterdam afnemen. Het Westelijk Havengebied leent zich goed voor uitbreiding van productie-, transport- en distributie-activiteiten in de vorm van C-lokaties. De geplande Westrandweg voorziet in relatie tot Schiphol onder meer in de ontsluiting van dit gebied.

De regering kiest ervoor de mogelijkheden voor woningbouw middels herstructurering en verdichting in de bestaande stedelijke structuur maximaal te benutten (20–25 000 woningen in Amsterdam, Zaanstad en Haarlem in 1995–2005). Daarnaast moeten in het Amsterdamse stadsgewest nog ontwikkelingsmogelijkheden worden gezocht voor ca. 65 000 woningen.

De mate waarin voor een oostelijk danwel een zuid-westelijke ontwikkelingsrichting gekozen wordt, is daarbij een centrale keuze.

In de afweging spelen de volgende punten een centrale rol:

- de verdeling van de bestaande werkgelegenheid en van de groei van de werkgelegenheid over Schiphol en de Y-as met een zwaar accent op de Y-as;
- de maximale benutting van de investeringen (N.Z.-metro, ringlijn en Y-as);

- de geluidscontouren rondom Schiphol met het oog op de kwaliteit van de toekomstige woningbouwlocaties;
- het functioneren en de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven;
- de mobiliteitsaspecten.

Deze aspecten komen ook aan de orde bij het opstellen van het PvA Schiphol. Daarin zal rekening worden gehouden met de keuze van de ontwikkelingsrichtingen in deel 1 van de Vierde nota Extra. Over het concept-eindconvenant van het PvA Schiphol zal de Kamer in januari 1991 worden geïnformeerd. Het ondertekend eindconvenant van het PvA Schiphol zal betrokken worden bij het opstellen van het kabinetsstandpunt over de Vierde nota Extra.

In Amsterdam treedt meer dan in de andere grote stadsgewesten, een groei van de werkgelegenheid op die is verdeeld over verschillende centra. De belangrijkste daarvan is de IJ-as die ervoor zorgt dat de binnenstadswerkgelegenheid, die nu ca. 90 000 arbeidsplaatsen bedraagt, kan toenemen naar 150 à 160 000. Andere grote groeipolen zijn Schiphol (+ 20 000), Zuidoost (+ 25 000) en Almere (+ 30 000).

Dit patroon van over meer concentraties verdeelde werkgelegenheids-groei stelt hoge eisen aan de lokatie voor de uitbreiding van de woningvoorraad en aan de netopbouw van het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Wat dit laatste betreft is primair de ringlijn van belang die IJ-as, Nieuw-Oost en uiteindelijk Zuidoost alsmede de minder sterke groeiers West en Zuid/RAI aan elkaar koppelt. Tweede component van het systeem vormen radiale raillijnen, de bestaande Zuidoostlijn en de nieuwe Noord-Zuidlijn. Aanvullend zijn een aantal snelle lijnen: Haarlem-Hoofddorp-Schiphol en Amstelveen-Schiphol (delen van een «buitenring») en Noord-Purmerend (radiaal). De beste woningbouwlocaties liggen op of binnen de stadsgewestelijke railring: uiteraard de binnenstedelijke lokaties (herstructurering en verdichting) verder Amsterdam-West (5000 woningen) en lokaties in Nieuw-Oost (plm. 15 000 woningen). Deze lokaties zijn direct aangesloten op alle werkgelegenheid op of binnen de railring, en met één overstap op de werkgelegenheid van Schiphol en Almere. Bij Weesp (enclave in de bufferzone) is geen grootschalige ontwikkeling voorzien. Ten noorden van het station wordt niet uitgesloten dat een bescheiden lokatie wordt ontwikkeld, binnen de randvoorwaarde dat dat geen aantasting mag betekenen voor de Ecologische Hoofdstructuur aldaar.

Aan de radialen zijn lokaties Haarlemmermeer-West (15 000 woningen) en Almere-West en -stad (samen 30 000 woningen) aangehaakt. Die liggen minder goed ten opzichte van de verschillende werklocaties maar bieden directe toegang tot de werkgelegenheidsconcentraties Schiphol en Almere. Hoofddorp-West voorziet tevens in de behoefte van het stadsgewest Haarlem als deelwoningmarkt.

Het eist zeer zorgvuldige sturing om de bovenbeschreven afstemming van werken, wonen en openbaar vervoer inderdaad te realiseren, en dat bovendien nog precies gelijk op te laten lopen in de tijd. Iedere bestuurslaag heeft daarin een specifieke taak: de betrokken gemeenten om tijdig plannen te ontwikkelen en procedures af te laten lopen en die plannen optimaal te laten aansluiten op de marktvraag. De provincie om versturende ontwikkelingen elders tegen te gaan (vooral een ontwikkeling van niet-Schiphol-gebonden werkgelegenheid in de gemeente Haarlemmermeer). Het rijk om tijdig subsidiemiddelen en middelen voor openbaarvervoerinvesteringen vrij te maken. Lukt het desondanks niet goede lokaties tijdig te ontwikkelen, dan moet tijdig bijgestuurd worden door het ontwikkelen van andere lokaties.

In het gewenste verstedelijkingsmodel voor het Amsterdamse stadsgewest is de lokatie Nieuw-Oost I belangrijk. Op de goede relatie van deze lokatie met zowel de werkgelegenheid op de Y-as als de werkgelegenheidsconcentraties op de sneltramring is al gewezen. Verder biedt

deze lokatie door zijn ligging directe ondersteuning aan het functioneren van de Amsterdamse binnenstad en vergroot de kans op welslagen van het Y-oeverproject. De lokatie biedt de mogelijkheid om een sterk op het water georiënteerd stedelijk milieu te creëren. De aantrekkelijkheid van dit milieutype is gebleken bij reconstructies van oude havengebieden. Naar het oordeel van de regering verdient deze lokatie, ondanks de hoge kosten voor de landaanwinning, de voorkeur boven een wat de grondkosten betreft goedkopere lokatie in de Bovenkerkerpolder. De hoge kosten houden wel een zeker risico in. De neiging zal bestaan hoge dichtheden te kiezen om hogere opbrengsten te realiseren, terwijl de realisering van een hoogwaardig woonmilieu grenzen kan stellen aan de bebouwingsdichtheid. Dit risico wordt nog vergroot als bij eventuele vertraging extra renteverliezen optreden, die uit de opbrengsten moeten worden betaald. In dat verband vormt de faseerbaarheid van de lokatie een belangrijke voorwaarde voor een kwalitatief verantwoorde opzet, waarbij de gelijktijdige ontwikkeling van woningbouw en aanleg van rail-infrastructuur van belang is. Een zorgvuldig ontwerp, een flexibele fasering en goede financieringsafspraken moeten dit risico, dat de kwaliteit ernstig zou kunnen bedreigen, beheersbaar maken.

In de regeringsbeslissing over de Vierde Nota Extra zal de regering hierover mede op basis van het bestuurlijk overleg, nadere uitspraken opnemen.

Samengevat zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor 1995 – 2005 voor het Amsterdamse stadsgewest:

* Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied (Amsterdam, Zaanstad, Haarlem): 20–25 000 woningen in 1995–2005.

Daarnaast de ontwikkeling van:

– Amsterdam West	5 000
– Haarlemmermeer-West	15 000
– Almere-stad	20 000
– Almere-west	10 000
– Nieuw-Oost I	15 000

* Versterking openbaar vervoer

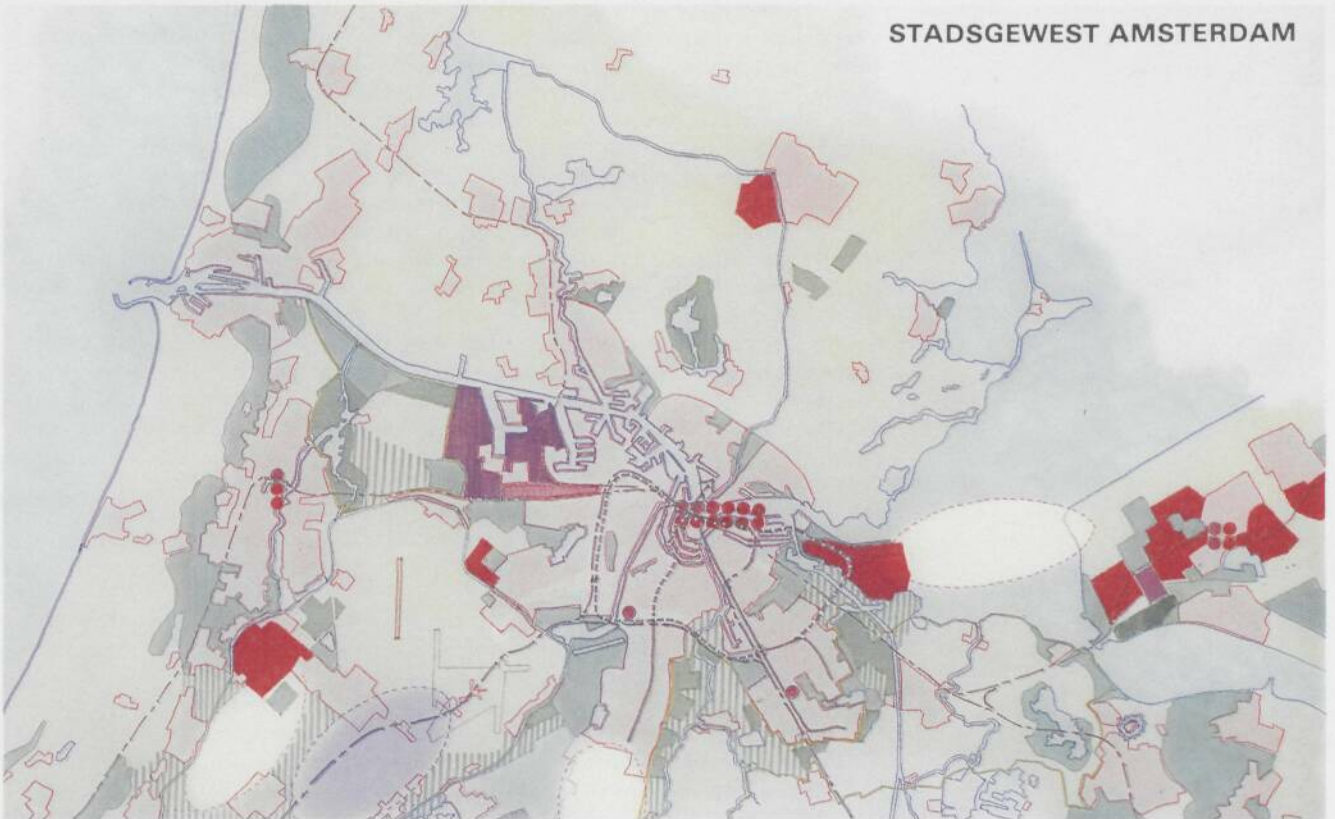
- Aanleg ringsneltram (inclusief ontsluiting Nieuw-Oost via Y-as en uiteindelijk met Zuid-Oost)
- Hoogwaardige O.V.-verbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen
- Noord-Zuid sneltram/metro
- Hoogwaardige lijn Amsterdam-West – Schiphol

* Maximale benutting van A- en B-lokatieën aan de ring met name in de Y-as

* Selectieve werkgelegenheidsontwikkeling rondom Schiphol

Na 2005 blijft, naast verdere herstructurering en verdichting, een aantal alternatieven open:

- verdere ontwikkeling Almere
- Nieuw-Oost II
- Haarlemmermeer
- Bovenkerkerpolder




UITGANGSSITUATIE:

-  bestaand stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen)
-  bestaande groengebieden (bos- en recreatiegebieden)
-  bestaande glastuinbouwgebieden
-  bufferzones
-  projecten (bos- en recreatiegebieden) randstadgroenstructuur
-  n.s. railverbindingen
-  stadsgewestelijk openbaar railvervoer

-  zware industrie en grootschalige distributie
-  uitbreidingen glastuinbouw
-  denkbare uitbreiding randstadgroenstructuur
-  denkbare luchthavenontwikkeling

OPTIES NA 2005:

-  zoekruimte voor woningbouwlocaties
-  zoekruimte voor industrie en distributie
-  zoekruimte voor glastuinbouw

ONTWIKKELINGEN TOT 2005:

-  woningbouwlocaties – stedelijk capaciteit
-  uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw
-  uitbreidingen stadsgewestelijk openbaar railvervoer
-  kantoorfuncties binnen stedelijk gebied
-  industrie en handel



A/B/C – Locaties

Over de mogelijkheid van een nieuwe verbinding naar Almere door het IJmeer kan thans geen rijksuitspraak worden gedaan. Het past evenwel bij het openhouden van bovengenoemde alternatieven, dat door de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam Nieuw-oost en Almere zo'n verbinding niet onmogelijk wordt gemaakt.

Bij de afweging van verstedelijkingsalternatieven voor de periode na 2005 wordt een zwaar gewicht toegekend aan behoud en ontwikkeling van de ecologische verbindingzones in en rond het IJ-meer, zoals aangegeven in het Natuurbeleidsplan. Als richtlijn geldt dat daarbij een watercorridor van tenminste 7 km wordt gehandhaafd.

Een grootschalige ontwikkeling van de bollenstad t.b.v. de opvang van de woningbehoeften in het A'damse stadsgewest wordt afgewezen. Wel is het gewenst de regionale woningbehoefte in de Bollenstreek te bundelen in één of meer kleinschalige bouwlocaties aan de Bollen-spoorlijn.

Op basis van het bestuurlijk overleg tussen deel 1 en deel 3 over de voorkeur van het Rijk en over de daaraan verbonden mogelijkheden voor de financiering, de kwaliteitseisen en het zicht op tijdige realisering zullen in deel 3 nadere rijksuitspraken worden opgenomen.

Stadsgewest Rotterdam

In de SLSG zijn de mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor verstedelijking aangemerkt:

- Capelle aan de IJssel
- uitbreiding van de Rotterdamse agglomeratie in zuidelijke richting (aansluitend aan Barendrecht)
- vervolgens indien nodig Spijkenisse en het gebied langs de Hofplein-spoorlijn.

Periode 1990-1995

Tussen Rijk, provincies en gemeenten bestaat op basis van de rapporten van de tripartite werkgroep overeenstemming over de benodigde capaciteit voor woningbouw in de periode 1990-1994. De taakstelling voor Rotterdam is 22 000 woningen (incl. stadsvernieuwing). De benodigde capaciteit kan worden gevonden in bestaand stedelijk gebied met een capaciteit van 5 000 woningen (o.a. Kop van Zuid), diverse randlocaties met in totaal 14 000 woningen (o.a. Prinsenland). Daarnaast wordt in Spijkenisse gebouwd en wordt zo mogelijk begonnen met Noordrand I. Een aantal locaties lopen door na 1995.

Schets van de opgave voor de periode 1995-2005:

De groei van de woningvoorraad bedraagt in de periode 1995-2015 naar verwachting 75 000 woningen. Het aandeel hiervan in de periode 1995-2005 bedraagt 45 000 woningen. De groei van de kantoorvloeroppervlakte bedraagt in deze twintig jaar 1.6 mln m². Voor bedrijfsterrein voor lichte industrie en distributie is 400 ha. nodig en voor zware industrie en distributie 1 600 ha.

In de huidige ruimtelijke structuur vormen Den Haag en Rotterdam duidelijk gescheiden eenheden. De structuur van het Rotterdamse stadsgewest wordt gekenmerkt door een band van aanvankelijk autonoom gegroeide kernen langs de rivier, verbonden door infrastructuur die bij die bandvormige opbouw past. De stedelijke groei kan hier in hoofdzaak plaatsvinden door het opvullen van de rand van de stedelijke band. Voor een goede geleiding is het van belang de groenzones vanaf de rand van de band naar de rivier te versterken. Voor de versterking van de stede-

lijke structuur is het noodzakelijk het bestaande OV-stelsel te verbeteren (kwaliteitssprong). Naast de in uitvoering zijnde verlenging van de metro naar Capelle gaat het om:

- de verlenging van de oost-westmetro van Marconiplein naar Schiedam/Rotterdam West
- verlenging van de Noord-Zuid metro richting Rotterdam-Noordrand
- daarnaast verbetering van tangentiële busverbindingen (N- en W-tangent)

De werkgelegenheidsontwikkeling concentreert zich in de laatste jaren met name in het centrum door de op gang komende expansie van de zakelijke dienstverlening en in Rotterdam Oost/Capelle. Een nieuwe werkgelegenheidsconcentratie is in opkomst aan de Noordkant van Rotterdam samenhangend met de ontwikkeling van Zestienhoven.

Door de sterke mechanisering en containerisering stagneert de werkgelegenheidsgroei in de haven op de linker Maasoever. De ruimtebehoefte voor bedrijven in het Rotterdamse havengebied zal overigens blijven groeien.

Ontwikkelingsrichtingen voor werken en wonen

De toekomstige werkgelegenheidsontwikkeling moet passen in het bereikbaarheidsprofielenbeleid.

De (potentiële) capaciteit aan A-lokaties is tot 2000 voldoende. Na 2000 is het noodzakelijk om te verdichten. De capaciteit rond de stations C.S, Blaak en Hofplein, op beide Maasoevers en in het resterende binnenstedelijke gebied biedt tot het jaar 2015 voldoende herstructureerings- en intensiveringsmogelijkheden voor kantoren die passen bij het bereikbaarheidsprofiel van A-lokaties.

Aan de vraag tot 2015 naar B-lokaties kan worden voldaan. Dit zijn zowel binnenstedelijke lokaties nabij stedelijke hoofdwegen als randstedelijke lokaties, die beiden goed door het openbaar vervoer worden of zullen worden bediend. (Brainpark/Capelle en Oosterhof eo., station Schiedam/Rotterdam-West, Noordrand).

De O-W-lijn doorgetrokken naar Schiedam-Rotterdam-West en de N-Z-metro doorgetrokken naar de Noordrand zijn belangrijk voor de realisering van deze strategische B-lokaties. De Maasvlakte heeft een industriële functie van internationaal niveau. Aan de vraag naar C-lokaties kan op termijn deels voldaan worden door uitbreiding op de Maasvlakte. Het gaat dan vooral om bedrijven die het specifieke vestigingsmilieu van de haven benutten.

De regering kiest ervoor de mogelijkheden voor woningbouw middels herstructurering en verdichting in de bestaande stedelijke structuur maximaal te benutten. Inclusief enkele stedelijke randlokaties die doorlopen uit de periode 90-94 is hier een capaciteit van 15-20 000 woningen beschikbaar. De werkgelegenheidsontwikkeling ten zuiden van de Nieuwe Maas is te beperkt voor substantiële uitbreiding van de stad aan de Zuidkant. Ook een verdere grootschalige ontwikkeling van de Rotterdamse stedelijke band aan de Oostkant ligt gelet op de mobiliteits-effecten en de aantasting van het Groene Hart niet in de rede.

De regering heeft daarom een voorkeur voor de ontwikkeling van de Noordzijde van het Rotterdamse stadsgewest. Voor de periode 1995-2005 is overeenkomstig het nabijheidsprincipe gekozen voor lokaties dicht tegen het bestaand stedelijk gebied (Noordrand I, II en III). De lokaties Noordrand II en III verdienen uit mobiliteitsoverwegingen en uit oogpunt van versterking het stedelijk draagvlak, ondanks de hoge kosten vanwege de nodige verplaatsing van glastuinbouw, de voorkeur boven een goedkopere maar kwalitatief slechtere lokatie Moordrecht. Deze laatste lokatie zou bovendien een aantasting van het Groene Hart betekenen.

Daarnaast is in het oosten een ontwikkeling van Achtkamp met 5000 woningen mogelijk.

De keus voor de ontwikkeling van het tussengebied tussen de stadsgewesten Rotterdam en Den Haag kan zich voornamelijk tot de Noordrand beperken.

Voor de ontwikkeling van de lokaties zijn doortrekking van de noordlijn (Noordrand I en II) en de oostlijn Zevenkamp-Nieuwerkerk (t.b.v. Achtkamp) noodzakelijk.

Samengevat zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor 1995–2005 voor het Rotterdamse stadsgewest.

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied (15–20 000 woningen)

Daarnaast de ontwikkeling van:

- | | |
|-----------------------|--------|
| – Noordrand I | 5 000 |
| – Noordrand II en III | 15 000 |
| – Achtkamp | 5 000 |

* versterking openbaar vervoer:

- verlenging van de Oost-west metro van Marconiplein naar Schiedam / Rotterdam West en naar Nieuwerkerk t.b.v. de ontsluiting van Achtkamp.
- verlenging van de Noord-Zuid -metro vanaf C.S. naar Noordrand I en II.

* maximale benutting van de A-lokaties in het Centrum/ de Kop van Zuid en de B-lokaties aan de metrolijnen

* verdere ontwikkeling van de Maasvlakte

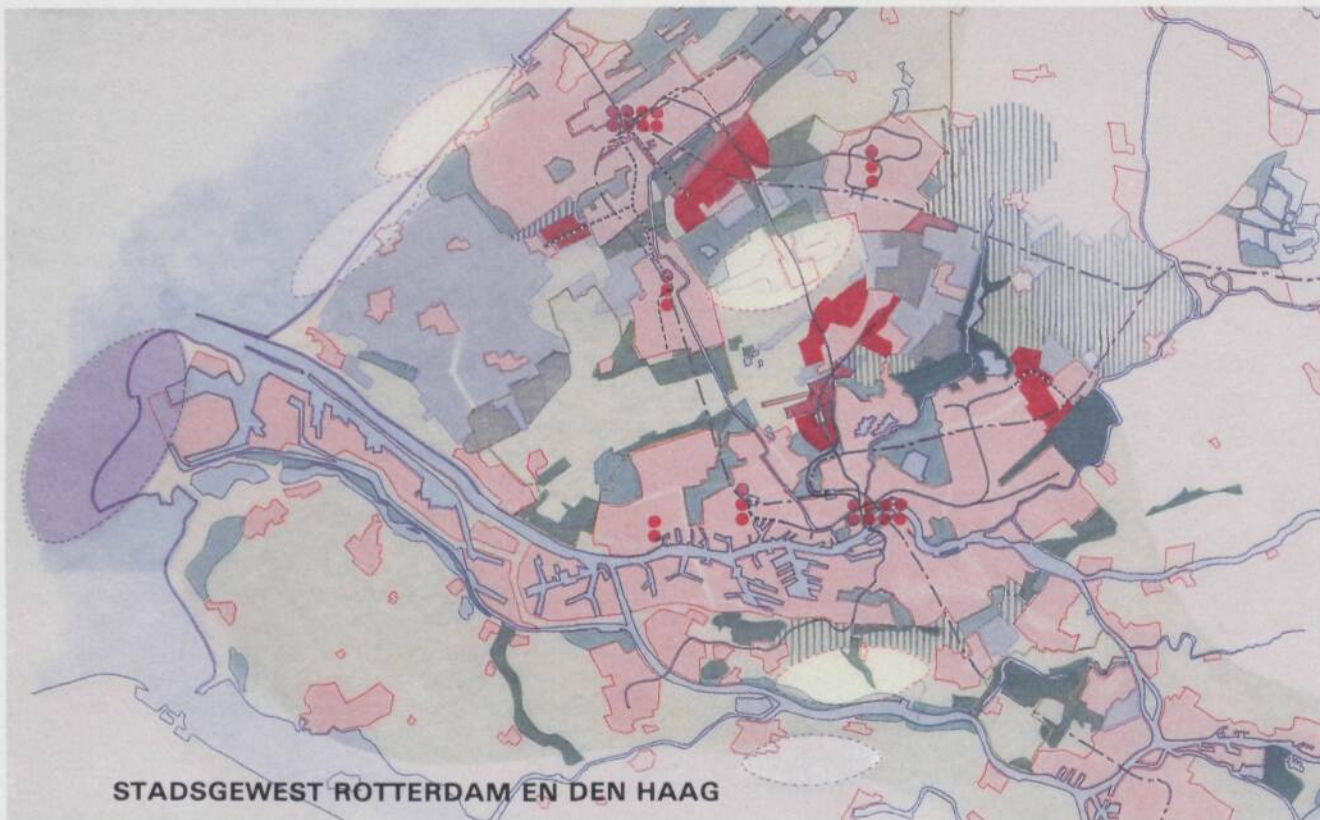
Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woningbehoefte de volgende ontwikkelingsrichtingen open:

- Barendrecht/Smitshoek
- Pijnacker-West in het Tussengebied

Deze lokaties zullen in een later stadium moeten worden afgewogen, mede gelet op de werkgelegenheid en in samenhang met de lange termijn keuzes voor het stadsgewest Den Haag.


Voorkomen moet worden dat de financiële realiseerbaarheid van de potentiële bouwlokatie Pijnacker-West voor de periode na 2005 wordt bemoeilijkt door nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven in het betreffende gebied. Anderzijds mag de mogelijke aanwijzing van lokatie niet tot gevolg hebben dat de op dit moment in het gebied aanwezige glastuinbouwbedrijven onvoldoende mogelijkheden voor een volwaardige bedrijfsontwikkeling krijgen. De provincie Zuid-Holland wordt verzocht te bezien op welke wijze het bovenstaande door middel van het provinciale en gemeentelijk ruimtelijk beleid kan worden geëffectueerd.





Op basis van het bestuurlijk overleg tussen deel 1 en deel 3 over de voorkeur van het Rijk en over de daaraan verbonden mogelijkheden voor de financiering, de kwaliteitseisen en het zicht op tijdige realisering zullen in deel 3 nadere rijksuitspraken worden opgenomen.






STADSGEWEST ROTTERDAM EN DEN HAAG

UITGANGSSITUATIE:

-  bestaand stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen)
-  bestaande groengebieden (bos – en recreatiegebieden)
-  bestaande glastuinbouwgebieden
-  bufferzones
-  projecten (bos – en recreatiegebieden) randstadgroenstructuur
-  n.s. railverbindingen
-  stadsgewestelijk openbaar railvervoer

-  zware industrie en grootschalige distributie
-  uitbreidingen glastuinbouw
-  denkbare uitbreiding randstadgroenstructuur
-  denkbare luchthavenontwikkeling

OPTIES NA 2005:

-  zoekruimte voor woningbouwlocaties
-  zoekruimte voor industrie en distributie
-  zoekruimte voor glastuinbouw

ONTWIKKELINGEN TOT 2005:

-  woningbouwlocaties – stedelijk capaciteit
-  uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw
-  uitbreidingen stadsgewestelijk openbaar railvervoer
-  kantoorfuncties binnen stedelijk gebied
-  industrie en handel



A/B/C – Locaties

In de SLSG zijn als ontwikkelingsrichtingen aangegeven:

- de ontwikkelingsrichting langs de sprinterlijn Den Haag-Zoetermeer en vervolgens (indien nodig) het Hofpleinspoorgebied
- nadere studie naar de mogelijkheden voor de kustlokatie

Periode 1990-1995

Tussen Rijk, provincies en gemeenten bestaat overeenstemming over de benodigde capaciteit voor woningbouw in de periode 1990 t/m 1994.

In totaal kunnen in deze periode 18 000 woningen worden gebouwd in het stadsgewest. De taakstelling voor de gemeente Den Haag is 12 000 woningen (incl. stadsvernieuwing). Voor Zoetermeer is de voorlopige taakstelling 4 500 woningen. Nader overleg kan tot taakverhoging leiden.

De capaciteit kan worden gevonden in bestaand stedelijk gebied van Den Haag en diverse stedelijke randlokaties (in totaal 12 000 woningen). Daarnaast wordt Rokkeveen in Zoetermeer gebouwd en wordt zo mogelijk begonnen met LeiZo. Enkele lokaties in bestaand stedelijk gebied, LeiZo en voor een klein deel Rokkeveen, lopen door na 1995.

Schets van de opgave voor de periode 1995-2005:

De groei van de woningvoorraad in de periode 1995-2015 bedraagt naar verwachting ca. 75 000 woningen. Het aandeel hiervan in de periode 1995-2005 bedraagt 45 000 woningen. De groei van de kantoorvloeroppervlakte bedraagt in deze twintig jaar 1.9 mln m²; aan lokaties voor bedrijfsterrein lichte industrie en distributie is 300 ha. nodig.

De structuur van Den Haag wordt gekenmerkt door de parallelle opbouw van bebouwde en onbebouwde zones langs de kust. De kwaliteit die als afwisseling van groene en bebouwde zones aan het stedelijk gebied meegeeft kan verder worden uitgebouwd door bij toevoegingen van uitbreidingen van hetzelfde principe uit te gaan. Dat betekent dat tussen de uitbreidingsreeks Wateringen-Ypenburg-Leizo en het bestaand stedelijk gebied een groenzone vrijgehouden moet worden.

Deze groenzone vormt een van de wegen waarmee het Groene Hart het stedelijk gebied binnendringt. De ruimtelijke structuur in de Haagse agglomeratie gaat gepaard met een regelmatige roosterstructuur van wegen en openbaar vervoer.

Voor de versterking van deze stedelijke structuur is het noodzakelijk het bestaande o.v.-stelsel te verbeteren. Dit betreft vooral het opwaarderen tot sneltram van de verbinding Scheveningen-Den Haag-centrum-Rijswijk-Delft.

Ontwikkelingsrichtingen voor werken en wonen

Den Haag beschikt over A-lokaties rond de stations Den Haag CS (Nieuwe Centrum/Utrechtse Baan) en Den Haag HS. De nu bekende capaciteit is onvoldoende om aan de te verwachten vraag tot 2015 te voldoen, waarbij de capaciteitsproblemen na 2000 zullen gaan optreden. Aangezien er in Den Haag geen andere A-lokaties beschikbaar zijn, zal het beleid zich moeten richten op intensivering van de bestaande lokaties in het centrumgebied. Hiermee dient bij de huidige planontwikkeling rekening gehouden te worden.

Momenteel beschikt Den Haag over, in verhouding tot de geraamde behoefte, een zeer beperkte capaciteit op B-lokaties. Uitgaande van het principe dat nieuwe lokaties zoveel mogelijk in het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd dienen te worden, verdient het aanbeveling om de nieuw te ontwikkelen lokaties rond de knooppunten van de raillijnen (trein en sneltram) en het hoefijzer rond Den Haag te situeren. Naast de

ontwikkeling rondom het congresgebouw en in de strook Den Haag HS – Mariahoeve gaat het om lokaties in de zone Wateringen-Ypenburg-Leizo. De strategisch gelegen C-lokatie Plaspoelpolder kan door OV-verbetering uitgroeien tot B-lokatie. Over de operationalisering van deze keuze zal met Fokker contact worden opgenomen.

De regering kiest ervoor de mogelijkheden voor woningbouw door herstructurering en verdichting in de bestaande stedelijke structuur maximaal te benutten. In de periode 1995–2005 kunnen ca 15 000 woningen worden gebouwd in Den Haag, Delft en Zoetermeer. Daarnaast wordt uitgegaan van de ontwikkeling van Leizo in deze periode met 5 000 woningen, waarvoor een OV-verbinding is voorzien.

Voor de opvang van de overblijvende woningen kiest de regering voor lokaties aansluitend aan het stedelijk gebied: Wateringen (10 à 15 000 woningen) en Ypenburg (10 à 15 000 woningen). Gedacht wordt aan een sneltramverbinding voor de ontsluiting van Wateringen en Ypenburg naar Den Haag centrum. Bij de lokatie Ypenburg dient veel aandacht te worden geschonken aan de ruimtelijk-functionele samenhang met Den Haag. De glastuinbouw van Wateringen wordt verplaatst. De lokatie van Fokker op Ypenburg kan worden gehandhaafd in het verder te ontwikkelen bedrijfsterrein.

Deze lokaties verdienen vanuit mobiliteitsoverwegingen en uit oogpunt van versterking van het stedelijk draagvlak, ondanks de hoge kosten de voorkeur boven een excentrische ontwikkeling van Zoetermeer in noord-oostelijke richting. Deze laatste lokatie zou bovendien een aantasting van het Groene Hart betekenen. De beide voorkeurslokaties voldoen ook uit oogpunt van volkshuisvesting. De lokatie Ypenburg past in de eerste fase van het Parkstadplan van de provincie Zuid-Holland.

Samengevat zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor 1995–2005 voor het Haagse stadsgewest:

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied in Den Haag, Delft, Zoetermeer (ca 15 000 woningen)

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Leidschendam Zuid-Oost 5 000
- Wateringen en Ypenburg 25 000

* versterking openbaar vervoer:

- sneltram Scheveningen-Den Haag-Rijswijk Plaspoelpolder-Delft
- sneltram Den Haag centrum – Ypenburg
- sneltram Den Haag centrum – Wateringen
- sneltram Den Haag centrum – Leidschendam-Zuidoost

* maximale benutting van de A en B-lokaties in het Centrum gebied en rond knooppunten van bestaande en nieuwe raillijnen.

Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woningbehoefte in het Haagse stadsgewest naast de doorloop van Ypenburg de volgende alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden open:

- Kustlokatie
- Pijnacker-Oost in het tussengebied Den Haag-Rotterdam

Deze lokaties zullen in een later stadium moeten worden afgewogen, mede gelet op de werkgelegenheid en in samenhang met de lange termijn keuzes voor het stadsgewest Rotterdam. Voorkomen moet worden dat de financiële realiseerbaarheid van de potentiële bouwlokatie Pijnacker-Oost voor de periode na 2005 wordt bemoeilijkt door nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven in het betreffende gebied. Anderzijds mag de mogelijke aanwijzing van lokatie niet tot gevolg hebben dat de op dit moment in het gebied aanwezige glastuinbouwbedrijven onvoldoende mogelijkheden voor een volwaardige bedrijfsontwikkeling krijgen. De provincie Zuid-Holland wordt verzocht te bezien op welke wijze het bovenstaande door middel van het provinciale en gemeentelijk ruimtelijk beleid kan worden geëffectueerd.

Op basis van het bestuurlijk overleg tussen deel 1 en deel 3 over de voorkeur van het Rijk en over de daaraan verbonden mogelijkheden voor de financiering, de kwaliteitseisen en het zicht op tijdige realisering zullen in deel 3 nadere rijksuitspraken worden opgenomen.

Stadsgewest Utrecht

In de SLSG wordt naast het benutten van de bebouwingmogelijkheden in en aan de oostkant van Utrecht de spoorlijn Utrecht-Den Bosch (bij Houten) als ontwikkelingsrichting aangemerkt.

Daarnaast moeten de mogelijkheden van een verdere verstedelijking aan de spoorlijn Utrecht-Gouda (bij Vleuten/de Meern) worden onderzocht.

Periode 1990–1995

Tussen Rijk, provincies en gemeenten bestaat op basis van de rapportage van de tripartite werkgroep overeenstemming over de benodigde capaciteit voor woningbouw in de periode 1990–1994. In deze periode kunnen 15 000 woningen worden gebouwd in het stadsgewest. De taakstelling van de gemeente Utrecht bedraagt 5 000 woningen (incl. stadsvernieuwing).

De benodigde capaciteit kan worden gevonden in het bestaand stedelijk gebied van Utrecht, diverse randlocaties, Houten en Vleuten de Meern. De laatste lokaties lopen door na 1995.

Schets van de opgave voor de periode 1995–2005:

De groei van de woningvoorraad bedraagt in de periode 1995–2015 naar verwachting ca. 50 000 woningen. Hiervan bedraagt het aandeel in de periode 1995–2005 30 000 woningen. De groei van de kantoorvloeroppervlakte bedraagt in de periode 1995–2015 1.3 miljoen m². Aan lokaties voor bedrijfsterrein lichte industrie en distributie is 400 ha. nodig en voor zware industrie en distributie 300 ha.

In Utrecht is de ontwikkeling van een uitgestrekt, sterk polycentrisch gebied minder ver voortgeschreden dan in de hiervoor behandelde stadsgewesten. Het hoofdcentrum steekt in belang ver uit boven alle nevencentra en de afstanden tot het hoofdcentrum zijn beperkt. Aan de oostkant wordt Utrecht gekenmerkt door een uitwaaierende structuur die geen verdere mogelijkheden biedt voor verstedelijking zonder de (overgang naar de) Utrechtse Heuvelrug ernstig aan te tasten.

Een omvangrijke uitbreiding naar het Noorden in de richting van Hilversum (Maartensdijk, Groenekan) stuit op bezwaren in verband met de grote ecologische betekenis van de overgang van de Heuvelrug naar het Vecht- en Plassengebied. Bovendien valt dit gebied in de bufferzone Utrecht-Hilversum.

Daardoor blijven het westen en het zuidoosten over als mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor de verstedelijking. Grootschalige uitbreiding ten westen van Utrecht in de richting van Woerden houdt de dreiging in van ongewenste omvangrijke instraling in het Groene Hart.

Het accent in de werkgelegenheidsontwikkeling blijft liggen bij het stadscentrum. Verder richt zich de ontwikkeling op de Uithof. Voor de verbetering van het bestaande openbaar vervoerstelsel is doortrekking van de Nieuwegeinlijn vanaf Utrecht CS naar de Uithof noodzakelijk.

Ontwikkelingsrichtingen voor werken en wonen

De concentratie van kantoren die voldoen aan het bereikbaarheidsprofiel van A-lokaties vindt uitsluitend plaats binnen het city-project (station en Hoog Catherijne). De bestaande capaciteit van deze lokatie is niet toereikend om aan de verwachte vraag tot 2015 naar deze categorie kantoren te voldoen. Alternatieve A-lokaties zijn niet voorhanden. Maximale benutting van de capaciteit van Utrecht-city ligt dan ook in de rede. De gemeente wordt verzocht de herstructurerings- en intensive-

ringsmogelijkheden rond het station te onderzoeken, teneinde tijdig op de verwachte vraag te kunnen inspelen.

Wat betreft B-lokaties moet naar aanvullende mogelijkheden gezocht worden binnen de voor Utrecht voorgestelde verstedelijkingsrichtingen. De lokatie Rijnsweerd (Uithof) wordt ontwikkeld voor kantoren conform het bereikbaarheidsprofiel passend bij B-lokaties. Daarnaast kan, afhankelijk van de hoogwaardige OV-ontsluiting van Vleuten-De Meern, wellicht Oude Rijn als B-lokatie worden ontwikkeld. De capaciteit van deze lokaties is lang niet voldoende om de verwachte vraag te kunnen bevredigen. Omdat alternatieve B-lokaties niet beschikbaar zijn, wordt de gemeente verzocht de betreffende lokaties nader te onderzoeken op intensiveringsmogelijkheden. De Oost-West hoogwaardig OV vormt een belangrijke voorwaarde voor de realisatie en intensivering van de A- en B-lokaties. Het aanbod van C-lokaties behoeft in deze regio nadere studie.

De regering gaat ervan uit dat de mogelijkheden voor woningbouw door middel van herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied maximaal worden benut. Er is een capaciteit van ca 5 000 woningen in de periode 1995-2005.

Voor deze periode dient naar het oordeel van de regering naast verdere uitbreiding van Houten met 5000 woningen Vleuten/de Meern als ontwikkelingsrichting te worden benut. Deze lokatie voldoet maximaal aan het nabijheidsprincipe.

Hier moeten 20 000 woningen worden gebouwd. Voor de ontsluiting wordt gedacht aan een snelle radiale verbinding naar Utrecht CS met mogelijk een aansluiting op de spoorlijn in Maarssen. Zowel de o.v.-ontsluiting op het stedelijk gebied als de aansluiting op het NS-net wordt hierdoor optimaal.

De aanvulling van de Randstad-groenstructuur verdient veel aandacht zowel met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van de lokatie als met het oog op het openhouden van het Groene Hart (open zone tussen Utrecht en Woerden).

De glastuinbouw wordt uit het gebied verplaatst. De aanloopproblemen in Vleuten/de Meern kunnen worden opgevangen door in de eerste jaren vooral in Houten te bouwen.

Samengevat zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor de periode 1995-2005:

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied in Utrecht (ca 5000 woningen).

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Houten 5 000

- Vleuten-De Meern 20 000

* versterking openbaar vervoer:

- sneltram CS - Uithof

- sneltram CS - Vleuten/De Meern - Maarssen

* maximale benutting van de A-lokaties in het centrum en de B-lokaties aan de nieuwe sneltramverbindingen (o.a. Uithof)

Voor de periode na 2005 blijven alleen verder gelegen lokaties als mogelijkheid open. De regering ziet als potentiële uitbreidingsmogelijkheid voor deze lange termijn Houten (Schalkwijk) ten zuiden van het Amsterdam-Rijn kanaal. Daarnaast is Rijnenburg een mogelijke lokatie, hoewel er ernstige bezwaren aan kleven (geïsoleerde ligging, aantasting Groene Hart, OV-ontsluiting). Nadere studie moet uitmaken of Rijnenburg danwel Houten/Schalkwijk de meest gewenste richting is.



UITGANGSSITUATIE:

- bestaand stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen)
- bestaande groengebieden (bos – en recreatiegebieden)
- bestaande glastuinbouwgebieden
- bufferzones
- projecten (bos – en recreatiegebieden) randstadgroenstructuur
- n.s. railverbindingen
- stadsgewestelijk openbaar railvervoer

ONTWIKKELINGEN TOT 2005:

- woningbouwlocaties – stedelijk capaciteit
- uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw

- uitbreidingen stadsgewestelijk openbaar railvervoer
- kantoorfuncties binnen stedelijk gebied
- industrie en handel
- zware industrie en grootschalige distributie
- uitbreidingen glastuinbouw
- denkbare uitbreiding randstadgroenstructuur
- denkbare luchthavenontwikkeling

OPTIES NA 2005:

- zoekruimte voor woningbouwlocaties
- zoekruimte voor industrie en distributie
- zoekruimte voor glastuinbouw



Op basis van het bestuurlijk overleg tussen deel 1 en deel 3 over de voorkeur van het Rijk en over de daaraan verbonden mogelijkheden voor de financiering, de kwaliteitseisen en het zicht op tijdige realisering zullen in deel 3 nadere rijksuitspraken worden opgenomen.

2.3.6. Verstedelijking en milieu

Een centraal element in het bovenbeschreven beleid is de ondersteuning van het milieubeleid zoals geformuleerd in het Nationaal Milieubeleidsplan (plus). Over de relatie tussen ruimtelijk en milieubeleid zijn in de Regeringsbeslissing over de Vierde nota principiële uitspraken gedaan, en in deze Vierde nota Extra wordt dat geconcretiseerd. Voor een duurzame ontwikkeling van stedelijke gebieden en in het bijzonder de Randstad vormt de afstemming tussen milieu, ruimtelijke ordening en verkeers- en vervoersbeleid een essentiële voorwaarde.

Dit geldt vooral voor de reductie van de groei van de automobiliteit. Het nu op elkaar afgestemde lokatie- en vervoersbeleid draagt bij aan het halen van de streefcijfers die in NMP+ en SVV-II worden genoemd (beperking van de groei tot 35% in de periode 1986–2010). Het gecombineerde effect van de voorgestelde lokatiekeuzes, de doorvoering van het hanteren van bereikbaarheidsprofielen voor lokaties voor werken en voorzieningen (inclusief het bijbehorende parkeerbeleid) en de kwaliteits-sprong in het openbaar vervoer zullen er, uitgaande van flankerend prijsbeleid, toe leiden dat landelijk gezien de in NMP+ en SVV-II nagestreefde reductie van de groei van het autoverkeer voor ca. de helft wordt bereikt. Hetzelfde geldt voor de daarbij behorende reductie van de uitstoot van NOx en CO2. Toepassing van de overige maatregelen uit het SVV-II (met name het aangescherpte prijsbeleid) is noodzakelijk om het gehele beoogde effect te halen.

De reductie van de uitstoot van NOx en CO2 bedraagt ca. 6% van de totale uitstoot die in 2010 zou plaatsvinden bij ongewijzigd beleid (overeenkomend met ca. 10% van de huidige uitstoot).

Naast dit landelijke effect zijn er ook de lokale effecten die aanzienlijk kunnen zijn.

Nadrukkelijk moet worden gesteld dat bovenvermeld effect slechts verkregen kan worden indien het beleid in samenhang (ook in de tijd) wordt uitgevoerd. Zo zullen bijvoorbeeld de investeringen in het openbaar vervoer minder effect sorteren indien niet tegelijkertijd de uitvoering van het werkdocument voor lokatiebeleid van bedrijven en voorzieningen ter hand wordt genomen. Medewerking van de betrokken overheden in elk stadsgewest is voor het slagen daarvan onmisbaar. Op deze wijze beschouwd krijgen de noodzakelijke investeringen als gevolg van de gerealiseerde afstemming een aanzienlijk milieurendement.

Het voorkomen van ongewenste ontwikkelingen buiten de stadsgewesten vervult in dit geheel een onmisbare functie. Simpelweg omdat uitnodigend beleid op de gewenste plaatsen een groter gevolg heeft wanneer het gepaard gaat met ontmoediging elders, maar ook vanwege de mede sturende prijseffecten die daarvan uitgaan. Deze nota richt zich daarom ook met nadruk op bijstelling van streek- en bestemmingsplannen.

Voor de stedelijke gebieden in de Randstad is de spanning tussen economische ontwikkeling, ruimtebeslag en milieukwaliteit nog aanzienlijk groter dan elders. De hiervoor genoemde inrichtingsprincipes zullen daar met des te meer kracht moeten worden gehanteerd wil er geen structurele verstoring van het stedelijk functioneren gaan optreden. Naast het genoemde lokatiebeleid zelf is hier ook aanvullend beleid nodig. Het openhouden en herinrichten van het Groene Hart is daar één

van. Maar ook de keuze van grote recreatieprojecten dicht bij de stad, het creëren van recreatiegebieden aansluitend bij het stedelijk gebied, en het zorgen voor een goede bereikbaarheid van beide met het openbaar vervoer of de fiets dragen bij aan de ons gestelde doelen op langere termijn. Bijstelling van bestemmingsplannen buitengebied, vormt een daarop concreet gerichte actie.

Voor meer specifieke situaties als die rond Schiphol en in het Rijnmondgebied zijn ook aparte acties in gang gezet. Zonder deze acties in het kader van het ROM-beleid dreigt een ernstige aantasting van woon- werken leefkwaliteit die verder reikt dan dagelijkse hinder. Vooral ook omdat de verbetering van de milieukwaliteit in deze gebieden in samenhang moet worden gezien met economische functies van internationaal belang zet het rijk hier extra op in. Naast concrete inrichtingsbeslissingen en concrete acties voor bepaalde gebieden is echter ook ondersteunend beleid in breder perspectief nodig. De nieuwe inrichtingsopgaven bieden bij uitstek de mogelijkheid om het in NMP+ geformuleerde beleid inzake duurzaam omgaan met energie, water en grondstoffen vorm te geven, speciaal via duurzaam bouwen.

2.4. Instrumentatie

2.4.1. Verbeterde bestuurlijke samenwerking is noodzakelijk

Ruimtelijke vraagstukken zoals de planning van woon- en werklokalities, grootschalige recreatiegebieden en de bijbehorende bestaande en nieuwe (openbaar vervoers-)infrastructuur kunnen het best op stadsge-westelijke schaal worden benaderd. Vooral in de grootste stadsgewesten bestaat een zo nauwe samenhang tussen deze beleidsterreinen dat afweging op dat niveau noodzakelijk is; niet alleen bij lokatiekeuzen, maar ook bij beslissingen over ruimtelijke investeringen en beheer. Samenwerking tussen gemeenten is dus geboden.

Het Kabinetsstandpunt «Bestuur op niveau»¹² bepaalt het perspectief voor besluitvorming in stedelijk gebieden, met voornemens voor structurele vernieuwing van het bestuur. De Vierde nota Extra wil daaraan een bijdrage leveren door vanuit de invalshoek van samenhangende ruimtelijke vraagstukken, voorstellen te doen voor een gerichte bestuurlijke samenwerking die past in de hoofdlijnen van «Bestuur op niveau».

Daarmee wordt voortgebouwd op het rapport «Grote steden, grote kansen» van de Commissie Montijn¹³ en het advies van de Raad voor het binnenlands bestuur over grootstedelijke agglomeraties.¹⁴ Daarin is mede naar aanleiding van de Vierde Nota de nadruk gelegd op een krachtige bestuurlijke vernieuwing in de stedelijke agglomeraties van ons land. Deze gedachtenlijn ligt ook ten grondslag aan «Bestuur en grote steden», het voorlopig kabinetsstandpunt over beide stukken.¹⁵

In antwoord op verder uitgewerkte adviesaanvragen zijn inmiddels voorlopige adviezen ontvangen van de Raad voor het binnenlands bestuur¹⁶ en de Voorzitter van de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening.¹⁷ In beide gevallen wordt gepleit voor vergaande inhoudelijke afstemming en integratie van beleid op een niveau dat de grenzen van de thans bestaande gemeenten overstijgt. Voor de korte termijn gaan de gedachten uit naar het oplossen van functioneel samenhangende knelpunten op een stadsgewestelijk schaalniveau. In een gezamenlijke brief van de knooppuntgemeenten¹⁸ wordt dit in grote lijnen bevestigd. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft eenzelfde geluid laten horen.¹⁹ In het recent verschenen rapport «Van de stad en de rand»²⁰ heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid in dit verband de aanbeveling gedaan een stringentere koppeling aan te brengen tussen onder meer de ruimtelijke inrichting en de bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheid daarvoor.

¹² Bestuur en stedelijke gebieden: Besturen op niveau, Tweede Kamer 1990-1991, 21 062, nrs. 3 en 4

¹³ Grote steden, grote kansen, advies Externe Commissie Grote Stedenbeleid, maart 1989

¹⁴ Advies over het bestuur in grootstedelijke gebieden, Raad voor het binnenlands bestuur, maart 1989

¹⁵ Bestuur en grote steden, Tweede Kamer 1989-1990, 21 062, nrs. 1 en 2

¹⁶ Bestuur in de toekomst, voorlopig advies over bestuurlijke verandering, Raad voor het binnenlands bestuur, 12 juni 1990

¹⁷ De bestuurlijke toekomst van de stad in Europa na 1992, voorzittersbrief van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening aan de bewindslieden van VROM en BiZa, 4 juli 1990

¹⁸ Brief van de stedelijke knooppunten aan de staatssecretaris van BiZa over de visie van de stedelijke knooppunten op de bestuurlijke organisatie, 6 juli 1990

¹⁹ Brief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten aan de minister van BiZa, 3 juli 1990

²⁰ Van de stad en de rand, Rapporten aan de regering nr. 37. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, september 1990

²¹ De Vierde Nota: noodzaak tot bestuurlijke samenwerking, VNG/SGBO, juli 1990

²² Knelpunten bestuurlijke samenwerking ruimtelijk beleid, Twijnstra Gudde bv, juni 1990

²³ Bestuurlijke samenwerking in stedelijke gebieden (conceptrapport), Planologisch Demografisch Instituut Universiteit van Amsterdam, september 1990

Uit deze reacties en inmiddels beschikbaar gekomen onderzoeksresultaten^{21,22,23} komen ruimtelijke beleidsthema's naar voren waarvoor in elk geval op korte termijn een sterke intergemeentelijke samenwerking tot stand moet komen:

- * volkshuisvesting: het tot stand brengen van één woningmarkt met een afgestemd beleid voor lokatiekeuzen, verdeling van contingënten, woningdifferentiatie en woonruimteverdeling, mede in relatie tot het grondbeleid;
- * verkeer en vervoer: in het kader van het mobiliteitsbeleid gezamenlijke besluitvorming over de hoofdwegenstructuur, het openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en parkeerbeleid in relatie tot lokatiekeuzen
- * economische ontwikkeling: lokatiekeuzen en ontwikkeling van bedrijfsterrainen alsmede een gezamenlijk acquisitie beleid met beperking van overmatige onderlinge prijsconcurrentie;
- * lokatie van grootschalige sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen;
- * gezamenlijke afstemming van het milieubeleid, met name op het punt van bodemsanering, geluid en afvalverwerking.

2.4.2. Stimulansen voor bestuurlijke samenwerking.

In de eerste plaats moet in het besluitvormingstraject tot deel 3 van deze nota (het kabinetsstandpunt), een goede afstemming plaatsvinden tussen de drie bestuursniveaus over de ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen. Op bovengemeentelijk resp. bovenstadsgewestelijk niveau hebben de provincies een belangrijke coördinerende rol. In enkele gebieden is daartoe interprovinciale samenwerking nodig. Aansluitend daarop wil het rijk, samen met de provincies, de samenwerking van gemeenten op stadsgewestelijk niveau ondersteunen door gerichte inzet van het uitvoeringsinstrumentarium. Daarvoor is nodig dat (een begin van) structurele samenwerking tot stand wordt gebracht. Er zal tenminste een samenwerkingsverband van gemeenten aanwezig moeten zijn dat verantwoordelijkheid kan dragen voor de verdere besluitvorming op de genoemde beleidsterreinen. Momenteel wordt hier en daar ervaring opgedaan met gezamenlijke planvormen zoals intergemeentelijke structuurplannen en regionale verkeer- en vervoersplannen, opgesteld in vervoerregio's.

De provincies kunnen in het kader van hun ruimtelijk beleid deze gezamenlijke aanpak van gemeenten stimuleren door aan te geven onder welke voorwaarden zij een intergemeentelijk structuurplan de status van een streekplan(uitwerking) toekennen, en door de toetsing van bestemmingsplannen grotendeels aan het samenwerkingsverband te delegeren. Daarmee wordt de samenwerkende gemeenten de verantwoordelijkheid gegeven voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid op stadsgewestelijk niveau.

Het rijk wil aan de samenwerking op het gebied van verstedelijking en mobiliteit bijdragen door de inzet van enkele belangrijke instrumenten meer op samenwerking te richten. Hoewel er op termijn wellicht meer mogelijk is, zal dat in eerste instantie gaan om samenwerking rond het beleid voor verstedelijking en mobiliteitsbeperking uit de Vierde nota Extra en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het gaat om de volgende terreinen.

Gemeentefonds/eigen belastinggebied en grondkosten:

Er vindt thans c.q. binnenkort een evaluatie van de verdeelsystematiek van het Gemeentefonds plaats. Daarin wordt ook aandacht besteed aan de vraag in hoeverre centrumgemeenten extra kosten voor centrumvoorzieningen onvoldoende vergoed krijgen via het Gemeentefonds. Vooral

²⁴ Van de stad en de rand, Rapporten aan de regering nr. 37. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, september 1990
²⁵ Lokale heffingen in regionaal perspectief, onderzoeksrapport van de Stichting KAFI, 24 augustus 1990

ten behoeve van een evenwichtig regionaal bedrijfsterreinenbeleid is een gezamenlijk grondbeleid op stadsgewestelijk niveau noodzakelijk. Het kabinet wil – in nauw overleg met de betreffende gemeenten – nagaan hoe de intergemeentelijke samenwerking op dit terrein kan worden gestimuleerd. Daarbij zullen de resultaten en aanbevelingen van het WRR-rapport «Van de stad en de rand»²⁴ een centrale plaats innemen. Eveneens zal het KAFI-onderzoek »Locale heffingen in regionaal perspectief«²⁵ erbij worden betrokken.

Volkshuisvesting:

Intergemeentelijke samenwerking op het gebied van woningbouw en -verbetering zal worden bevorderd. Over de wijze waarop dit het beste kan gebeuren vindt thans in het kader van het besluit woninggebonden subsidies overleg plaats met de VNG en het IPO. Daarbij kan gedacht worden aan het toekennen van woningbouwcontingenten binnen het kader van de subsidie-AmvB aan een duurzaam samenwerkingsverband van gemeenten binnen het stadsgewest. Op deze wijze kan een optimale afweging in stadsgewestelijk verband van de bouw- en toewijzingsprogramma's worden bewerkstelligd.

In het kader van de op te stellen AMvB's op grond van het thans aanhangige wetsvoorstel Huisvestingswet zullen zodanige condities worden gecreeerd voor de invulling van de coördinerende rol van de provinciale besturen, zoals bedoeld in art. 70 e.v. van het wetsvoorstel, dat zij door middel van hun richtlijn-bevoegdheid een samenhangend woonruimteverdelingsbeleid op stadsgewestelijk niveau kunnen bevorderen.

De provinciale besturen wordt gevraagd in het kader van hun toezicht-houdend beleid op grond van WRO en Gemeentewet (grondbeleid) en bij hun rol in het kader van de verdeling van woningbouwcontingenten te bevorderen dat, binnen de mogelijkheden die de subsidie AmvB daarvoor biedt, de ontwikkeling en invulling van nieuwe woningbouwlokaties geschiedt door gemeenten die op structurele wijze samenwerken. Hierbij wordt aangesloten bij de inmiddels op gang gekomen ontwikkeling van Regionale Volkshuisvestings Commissies.

In afwachting van de inwerkingtreding van de Huisvestingswet wordt de gemeentebesturen in de stadsgewesten in de Randstad gevraagd de bestaande mogelijkheden van Woonruimtetwet en Woonruimtebeschikking 1984 in niet-geliberaliseerde gebieden zodanig aan te wenden dat bij de woonruimtetoewijzing niet alleen een afweging op lokaal niveau geschiedt, maar dat afstemming plaatsvindt met de huisvestings-behoefte op stadsgewestelijke schaal.

De provinciale besturen wordt gevraagd om bij de toedeling van woningbouwcontingenten binnen stadsgewesten in positieve zin rekening te houden met de mate waarin afzonderlijke gemeenten in het kader van hun woonruimteverdeling voorzien in de huisvesting van woningzoekenden op stadsgewestelijk niveau.

Verkeer en vervoer:

In deel d van het SVV-II is een belangrijke rol toegekend aan de vervoerregio's voor de regionale invulling van het verkeers- en vervoerbeleid. Dit beleid speelt een cruciale rol in het kader van verstedelijking en mobiliteit. Naast de verbeterde intergemeentelijke samenwerking mag hierbij vooral ook het belang van een goede verticale afstemming tussen de bestuurslagen niet uit het oog worden verloren. Met name bij de provincies zijn goede dwarsrelaties tussen het ruimtelijke ordenings- en verkeers- en vervoerbeleid wenselijk en mogelijk. Op dat niveau kan, aan de hand van regionale verkeers- en vervoerplannen, een goed beeld worden verkregen van de mobiliteitseffecten van lokatiekeuzen die in streekplanverband worden gemaakt.

Bij de verdere ontwikkeling van de vervoerregio's zal bij de decentralisatie van instrumenten en bevoegdheden voorrang worden gegeven aan

²⁶ Advies over de toekomstige beheersstructuur en -systematiek voor het openbaar vervoer (advies Commissie Houben), oktober 1990

gemeenten die duurzaam samenwerken. Dit betekent dat de samenwerkende gemeenten medeverantwoordelijkheid zullen krijgen voor de investeringsbeslissingen en dat zij, conform het WRR-advies, in staat worden gesteld medeverantwoordelijkheid te dragen voor exploitatie van openbaar vervoer. Aangesloten zal worden bij de nadere invulling van het Infrastructuurfonds en bij de resultaten van de Commissie Houben.²⁶

Ook het vastleggen van intergemeentelijke afspraken over het te voeren parkeerbeleid moet in dit verband een wezenlijke functie worden toegekend.

De regering verwacht dat op deze wijze een gezamenlijk belang kan worden gemaakt van een efficiënte afstemming tussen wonen, werken en bijbehorende OV-infrastructuur.

Regionale gebiedsindelingen:

In aansluiting op de evaluatie van de Wgr-regio's is in de nota «Bestuur op niveau» aangegeven dat in de stedelijke gebieden een betere afstemming van de bestuurlijke indeling op regionale schaal tot stand moet komen. De stedelijke gebieden zijn gevraagd om vóór voorjaar 1991 met voorstellen te komen. Het kabinet zal in het voorjaar van 1991 een definitief standpunt bepalen over de bestuurlijke ontwikkelingen in de diverse stedelijke gebieden. Bezien zal worden in hoeverre gekomen kan worden tot een afgewogen gebiedsafbakening die aansluit op de belangrijkste samenhangen zoals deze tot uitdrukking komen in de stadsgewesten, de vervoerregio» en de woningmarkt cq. RVC-gebieden.

2.4.3. Organisatie van de besluitvorming

In deze nota geeft de regering haar voorkeur aan voor de hoofdrichtingen voor de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid. Hierover moet nadere besluitvorming in streek- en bestemmingsplannen plaatsvinden. Vooral voor de grootste stadsgewesten in de Randstad betekenen de beleidskeuzen in deze nota een omvangrijke en complexe opgave. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe het rijk dit proces voor de stadsgewesten met de belangrijkste taakstelling wil geleiden.

Van deel 1 (ontwerp-PKB) naar deel 3 (kabinetsstandpunt):

In deel 1 van de Vierde nota Extra heeft het rijk voorkeursrichtingen aangegeven voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Tijdens de periode van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg moet duidelijkheid ontstaan over de mate waarin deze voorkeur wordt gedragen. In deze periode zal tevens een aanvullende toetsing van de mobiliteitseffecten plaatsvinden.

De periode tot het verschijnen van deel 3 zal worden benut om samen met de bestuurlijke partners voor de afzonderlijke stadsgewesten in een soort «spoorboekje» afspraken vast te leggen over het verdere besluitvormingsproces. De Randstadprovincies hebben aangeboden om hiervoor het initiatief te nemen. In zo'n spoorboekje wordt bepaald wie op welk moment waarover een beslissing moet nemen.

Daarmee staat de verticale afstemming tussen de drie bestuurslagen centraal. Van de provincies wordt een intermediaire coördinerende rol verwacht. Reeds gevormde intergemeentelijke samenwerkingsverbanden zijn nadrukkelijk ook gesprekspartner.

Bij het verschijnen van deel 3:

In het kabinetsstandpunt over de Vierde nota Extra legt de regering haar uiteindelijke voorkeur over de ontwikkelingsrichtingen vast. Dit wordt ter goedkeuring aan de Staten-Generaal voorgelegd. Eventuele verschillen van inzicht met de regio over ontwikkelingsrichtingen moeten op dat moment duidelijk zijn. Tenzij er belangrijke verschillen van inzicht bestaan wil de regering het spoorboekje met de betrokken partners vaststellen wanneer deel 3 uitkomt.

Na deel 3:

Behoudens bijstellingen naar aanleiding van de parlementaire behandeling van de Vierde nota Extra, wordt projectgewijs verder gewerkt aan de invulling van de ontwikkelingsrichtingen per stadsgewest. Door de vervoerregio's worden de regionale verkeer- en vervoersplannen opgesteld.

In deze fase zal de primaire verantwoordelijkheid verschuiven in de richting van samenwerkende gemeenten, tenzij reeds tijdens de voorbereiding van deel 3 is gebleken dat een hechte op de uitvoering gerichte samenwerking niet voldoende tijdig van de grond komt of dat een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van het stadsgewest niet mogelijk is zonder gemeentelijke herindeling. De provincie of zondig het rijk zal dan maatregelen moeten treffen om de realisering van de lokaties veilig te stellen. Tot de mogelijkheden behoren aanwijzingen op grond van de WGR en de WRO en grenscorrecties.

Dit zal worden kortgesloten met het kabinetsstandpunt «Bestuur op niveau», dat in het voorjaar van 1991 duidelijkheid zal geven over de vormgeving van het openbaar bestuur per (groot)stedelijk gebied.

Het spoorboekje

In een spoorboekje leggen betrokken partijen (minimaal rijk en provincie) voor enkele strategische lokaties of ontwikkelingsrichtingen procedure-afspraken vast. Deze moeten niet alleen tijdige afweging van lokaties garanderen, maar ook de uitvoering ervan. Vooral ook moet voorkomen worden dat besluitvorming in de verschillende kanalen op elkaar wacht.

Belangrijk is dat de haalbaarheid van de verschillende opties duidelijk wordt. Er moet in kaart worden gebracht welke inspanningen zullen moeten worden geleverd en op welk moment dat aan de orde is. Zowel de financiële als de bestuurlijke inzet moeten in beeld komen. Dit betekent dat de betrokken departementen, provincies en gemeenten elkaar nog dit jaar duidelijkheid dienen te verschaffen over de termijnen waarbinnen en de voorwaarden waaronder ruimtelijke keuzen worden gemaakt en over het benodigde uitvoeringsinstrumentarium dat daarvoor zal worden ingezet.

In het spoorboekje worden dus routes en tijden vastgelegd. Er wordt bijvoorbeeld door partijen bindend overeengekomen:

- binnen welke termijn provincie en gemeente c.q. de samenwerkende gemeenten een beslissing zullen nemen over de lokaties voor woningbouw en bedrijvigheid alsmede de daarmee samenhangende infrastructuur;
- op welk moment en hoe de aan deze keuze voorafgaande toetsing op mobiliteitseffecten en financiële en bestuurlijke haalbaarheid zal plaatsvinden en bovendien hoe een verantwoorde milieuhygiënische afweging (milieu-effectrapportage) ten aanzien van de potentiële lokaties zal worden georganiseerd (bv. samenwerkingsverband als initiatiefnemer en GS als bevoegd gezag);
- onder welke condities het provinciaal bestuur bereid is de gemaakte keuze te accepteren als uitwerking/herziening van het streekplan;
- wie op welk moment op welke wijze gevraagd wordt knopen door te hakken indien de samenwerkende gemeenten niet tot een voor allen aanvaardbare oplossing weten te komen (bv. een aanwijzing van GS ex art. 37 WRO of een gemeentelijke herindelingsprocedure).

Voorkomen moet worden dat de besluitvorming in de verschillende kanalen op elkaar wacht. Daarom moet een spoorboekje ook duidelijke ijkpunten in tijd bevatten, desnoods om gezamenlijk vast te stellen dat de besturen elkaar niet hebben kunnen vinden.

Nu reeds staat vast dat de meeste streek- en bestemmingsplannen onvoldoende capaciteit bevatten om aan de gesignaleerde behoefte tegemoet te komen. Daarom is een spoedige herziening van deze plannen noodzakelijk. Wil van een eerste oplevering in 1995 sprake kunnen zijn dan is projectmatig werken noodzakelijk.

Deze projectgewijze aanpak vereist dat de betrokken partners voldoende gemandateerde menskracht en financiële middelen ter beschikking stellen. Gezien de aard van de vraagstukken zullen van rijkszijde in ieder geval de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening, de HID Volkshuisvesting, HID Rijkswaterstaat, de Inspecteur Milieuhygiëne en de Directeur LNO beschikbaar zijn. De uitvoering van projecten kan worden bevorderd door een verdergaande mandatering van rijksvertegenwoordigers bij de voorbereiding van beslissingen in stadsgewestelijk kader.

Het bestuurlijk overleg over deze nota zal worden benut voor afspraken over inbreng van de provincies en de betrokken gemeenten. De regering wil bevorderen dat arbeidspools worden gevormd van ambtenaren die in stadsgewestelijk verband werken aan de voorbereiding van grote projecten.

Enkele grote projecten

De nadere besluitvorming op stadsgewestelijk niveau staat niet op zichzelf. De Vierde nota (Extra), andere rijksnota's en/of uitwerkingen daarvan hebben vooral voor de Randstad belangrijke en concrete consequenties. Het gaat onder andere om de consequenties van het Bereikbaarheidsplan Randstad, de Nadere uitwerking Randstad internationaal, de Nadere uitwerking Groene Hart, de ontwikkeling van de Randstad-groenstructuur, de verplaatsing van glastuinbouw en de functiewisseling van Ypenburg. Op onderdelen is nog beleidsontwikkeling gaande, grote delen zijn bekend.

De consequenties hiervan moeten sporen met de stadsgewestelijke besluitvorming. Dat geldt voor:

- Aanwijzing groeikernen en taakstelling grote steden
- Woningbouwlocaties van meer dan 10 000 woningen
- Toplocaties en werklocaties van meer dan 10 000 arbeidsplaatsen
- Hoogwaardige stadsgewestelijke openbaar vervoerprojecten
- Randstadgroenstructuur-gebieden.

Voor deze beleidsonderdelen is de afstemming op stadsgewestelijk niveau niet voldoende. De regering wil in die gevallen de samenhang op rijksniveau in procedurele zin bewaken door een jaarlijks programma op te stellen, waarin wordt aangegeven welke besluiten in welke volgorde binnen welke termijn worden genomen. Door het jaarlijkse opschuivende karakter wordt zichtbaar wat de gevolgen zijn van reeds genomen beslissingen. Voor de realisatie en het «beheer» van dit programma wordt een projectorganisatie opgericht. Het ICOG (zo nodig geherstructureerd) zal een begeleidende rol vervullen door jaarlijks hierover te adviseren.

2.5. Relatie met de pkb

Het algemeen geldende bundelingsprincipe en de principes voor stadsgewestelijk inrichtingsbeleid zijn opgenomen in de paragraaf over de ruimtelijke hoofdstructuur, PKB II.2 en komen terug in de paragraaf over het stedelijk gebied (PKB III.1).

De aandachts- en uitgangspunten uit de tekst over ruimtelijke kwaliteit komen met name terug in de algemene uitgangspunten (PKB II.1), in de uitspraken over openbare ruimte (in PKB III.1) en in de beleidsuitspraken over grondstoffen, energie en afval (PKB III.3).

Het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen is opgenomen in de paragraaf over mobiliteitsgeleiding (PKB III.2).

Toekenningen van de stadsgewest-status staan vermeld in het hoofdstuk Regionale beleidsuitspraken (PKB V). Het bijbehorende instrumentarium staat beschreven in de paragraaf over het stedelijk gebied (PKB III.1).

De belangrijkste gebiedsspecifieke beschrijvingen en uitspraken (ontwikkelingsrichtingen van stadsgewesten, opvangfuncties, open ruimten en groenstructuren) zijn opgenomen in het regio-hoofdstuk (PKB V).

De versterkingen in de uitvoering, met name voor de stadsgewesten, zijn weergegeven in de paragraaf over doorwerking van beleid: PKB II.3. Daarnaast is op diverse plaatsen aandacht besteed aan (publiek-private) samenwerkingsmogelijkheden en aan de handhaving van uitspraken.

3. KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

3.1. Entree

Het aanzien van het landelijk gebied van ons land zal de komende 25 jaar ingrijpend veranderen. Verschillende ontwikkelingen in het gebruik van de groene ruimte zijn daar de oorzaak van.

De landbouw gaat veranderingen tegemoet. Door marktontwikkeling, technische vooruitgang en het beleid van de Europese Gemeenschap veranderen de produktiemethoden en worden er steeds meer nieuwe produkten gemaakt. In bepaalde sectoren is een industrialisering van de landbouw gaande, wat in het ene gebied tot concentratie leidt en in het andere gebied tot verbreding van de activiteiten met bijvoorbeeld landschapsbeheer en recreatie.

Tegelijkertijd laat de huidige milieuproblematiek zien dat er geen ongeremde groei kan plaatsvinden. In een aantal gevallen is een minder intensief gebruik van de grond geboden. Parallel daaraan wordt natuurbeleid gevoerd dat zich richt op de ontwikkeling van samenhangende natuursystemen. Daarnaast worden de mogelijkheden voor winning van water, energie en delfstoffen opnieuw bekeken.

Sommige van deze ontwikkelingen sluiten goed op elkaar aan, in andere gevallen is sprake van spanning. Bovendien verschilt elk gebied van andere gebieden wat betreft de grondkenmerken, de ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, de waarde van natuur en landschap, de gebruiks- en belevingswaarde voor openluchtrecreatie en toerisme, de vervuilingsgraad en de kwetsbaarheid voor nieuwe vervuiling.

Het geheel vraagt om nieuw beleid voor de ruimtelijke structuur. Voor elk gebied moet een zodanige ontwikkelingskoers worden uitgezet dat de verschillende belangen elkaar zoveel mogelijk dienen en dat ze voor het overige met elkaar kunnen leven.

Het beleid dat in de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (SLSG) is geformuleerd, is onvoldoende toegesneden op de huidige problematiek en op de jongste inzichten. De evaluatie SLSG²⁷ bevestigt dat. De «zonering» van de SLSG houdt geen rekening met de milieu- en watercomponent. Zij doet vooral uitspraken over de mate van ruimtelijke menging van landbouw en natuur. Dat is een te smalle ingang. Bovendien is het beleid teveel gericht op handhaving van de status quo om richting te kunnen geven aan beslissingen die nodig zijn ter begeleiding van nieuwe ontwikkelingen. Ten slotte blijkt het beleid van de zonering onvoldoende geconcretiseerd. Doorwerking in ruimtelijk sectorbeleid en ruimtelijk beleid van andere overheden heeft daarom te weinig plaatsgevonden.

De Vierde nota over de ruimtelijke ordening heeft de veranderingsprocessen in het landelijk gebied onderkend en uitwerkingsprojecten in gang gezet zoals Nadere Uitwerkingen en Plannen van aanpak voor ROM-gebieden, maar het beleidskader van de Structuurschets is ongewijzigd gelaten.

In deze nota wordt daarom een nieuw, verbeterd ruimtelijk beleidskader gepresenteerd. Voortbouwend op wat in de Vierde nota staat, inspeland op ruimtelijke aspecten van andere recente rijksnota's, en rekening houdend met de moties die bij de behandeling van de Vierde nota in de Tweede Kamer zijn aangenomen. Het gaat met name om de moties van Swildens/Van Noord over natuurwaarden buiten de ecologische hoofdstructuur^D, over de verhouding tussen facet- en sectorbeleid^E en over het openhouden van ruimtelijke mogelijkheden voor intensieve vormen van landbouw in het Noorden^F.

²⁷ Evaluatie Structuurschets Landelijke en Stedelijke Gebieden; vier beleidsthema's, een evaluerende beschrijving, Rijksplanologische Dienst, 1990

^D motie Swildens-Rozendaal/Van Noord, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 45

^E motie Van Noord/Swildens-Rozendaal, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 35

^F motie Van Noord/Swildens-Rozendaal, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 36

Met dit beleidskader kan richting gegeven worden aan beleidsnota's zoals het Structuurschema militaire terreinen en het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie, waarin het beleid van de belangrijkste sectoren van het landelijk gebied zal worden gespecificeerd en zo nodig nader zal worden afgewogen. Tevens vormt de koersbepaling een kader voor het ruimtelijk beleid van streek- en bestemmingsplannen.

Het basismateriaal voor deze koersbepaling is afkomstig uit twee voorstudies. In het rapport «Multiplex»²⁸ is een eerste verkenning verricht naar ruimtelijke ontwikkelingen en perspectieven. In de achtergrondstudie «Platteland op weg naar 2015»²⁹ is, voortbouwend op deze verkenning, een nadere beleidsanalyse uitgevoerd. Dit laatste rapport, dat gelijk met de Vierde nota Extra verschijnt, levert gedetailleerde informatie over de data en de methodiek die bij de koersbepaling zijn gebruikt.

3.2. Uitgangspunten en beleidsinhoud

3.2.1. Ruimtelijke kwaliteit

De keuze voor ontwikkelingskoersen voor de landelijke gebieden baseert de regering op de uitgangspunten van ruimtelijke kwaliteit: toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde van de ruimte.

De toekomstwaarde van de landelijke gebieden is gebaat bij het duurzaam in stand houden van een goede kwaliteit van het milieu, opdat ook op langere termijn de ruimte bruikbaar blijft voor uiteenlopende maatschappelijke activiteiten. De aan de groene ruimte toe te kennen functies zullen tevens een blijvende bijdrage moeten leveren aan de economische en sociaal-culturele ontwikkeling van landsdelen en regio's. De inrichting van de ruimte zal daarbij zodanig flexibel moeten zijn dat deze kan worden aangepast aan veranderende eisen die de toegekende functies daaraan stellen. Bovendien zal de ruimte ook op langere termijn tegen aanvaardbare maatschappelijke kosten beheerd moeten kunnen worden.

De gebruikswaarde van de landelijke gebieden wordt bevorderd door waar mogelijk verschillende functies te combineren. Daarmee wordt ruimte gespaard en neemt de ecologische en landschappelijke verscheidenheid toe. Om afzonderlijke functies optimale ontwikkelingskansen te bieden kan het nodig zijn te streven naar een zekere concentratie van die functies in de ruimte. Daarbij dienen functies zodanig ten opzichte van elkaar te zijn gesitueerd dat zij elkaar niet hinderen maar versterken. Dit geldt tevens voor de situering van landelijke functies ten opzichte van infrastructuur en stedelijke gebieden.

De belevingswaarde van de landelijke gebieden is gediend met een grote verscheidenheid van ruimtegebruik en landschap. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen daaraan een bijdrage leveren, wanneer op creatieve wijze wordt voortgebouwd op het historisch gegroeide karakter van landsdelen en regio's. De verschillen in de schaal van het landschap worden behouden en versterkt. Grote aaneengesloten open ruimten dienen hun overwegend onbebouwde karakter te behouden.

3.2.2. Ontwikkeling en perspectief

De ontwikkeling van het landelijk gebied is een proces van eeuwen, dat altijd sterk door agrarische produktiewijzen bepaald is geweest. Veel van de aantrekkelijke landschappen die ons land rijk is, zijn vooral onder

²⁸ Multiplex, een bouwsteen voor zonering van de landelijke ruimte, Eindrapportage Projectteam Zonering, 1990, Den Haag

²⁹ Platteland op weg naar 2015, Rijksplanningologische Dienst, 1990

invloed van de landbouw ontstaan. Momenteel is de ontwikkeling van het landelijk gebied in een versnelling geraakt.

Het is tot ver in de tweede helft van deze eeuw geweest dat vergroting van de produktie de dominante trend was in de landbouw. Dat was het kenmerk van de ontginningsfase, waarin nieuw landbouwareaal op de natuur werd gewonnen. Dat is ook het kenmerkende van de fase waarin de inrichting van het landschap werd aangepast om de produktie per hectare te vergroten. Dit leidde tot ingrepen in de verkaveling en de waterhuishouding en tot schaalvergroting van het landschap.

Produktiviteitsverhoging is ook het kenmerk van de concentratiefase, die na de tweede wereldoorlog begon. Bepaalde intensieve vormen van landbouw werden steeds meer afhankelijk van de nabijheid van infrastructuur en concentratie in produktgebonden complexen. De kwaliteit van de grond is daarbij minder belangrijk. Voorbeelden zijn de glastuinbouw en de intensieve veehouderij. De fase van ontginning en produktiegroei hebben één effect gemeenschappelijk: de toenemende druk op ruimte en milieu in het landelijk gebied. In de concentratiefase komt die druk in bepaalde gebieden extra tot uiting.

Niet alleen door de landbouw, ook door toenemend ruimtebeslag van niet-agrarische functies, zoals bebouwing, infrastructuur, recreatie, toerisme en bedrijfsterreinen is de ruimtelijke structuur van het landelijk gebied in sterke mate bepaald.

De laatste decennia vindt, in delen van Nederland waar intensivering en concentratie geen economisch perspectief bieden, gelijktijdig een verbreding van de oriëntatie van de landbouw plaats. Landschapsbeheer, stedelijk-recreatieve functies en toeristische voorzieningen worden opgenomen in het gebruik van het landelijk gebied. Ten dele gebeurt dit binnen de normale bedrijfsvoering, ten dele vindt het plaats door nevenactiviteiten buiten de landbouw.

Door de overheid wordt voor bepaalde gebieden instrumentarium ter beschikking gesteld ter stimulering van natuur- en landschapsbeheer en ter bevordering van recreatief-toeristische activiteiten binnen de agrarische bedrijfsvoering (Relatienota, Kampeerwet, etc). Verder is een ontwikkeling te zien in de richting van een grotere spreiding van traditioneel stedelijke bedrijvigheid. Aan de rand van de steden ontstaan vormen van semi-agrarische bedrijvigheid (tuincentra, maneges, etc). Landgoederen worden gebruikt als kantoorruimte en opleidingscentra. In leegkomende agrarische bedrijfsgebouwen vestigen zich startende bedrijven. Door de EG wordt verbreding van de economie in gebieden die sterk afhankelijk zijn van de landbouw ondersteund.

In verband met overproduktie en milieuproblemen zet de laatste jaren een proces van extensivering van grondgebonden landbouw in. Dit leidt in bepaalde gebieden tot het niet verder toenemen van de produktiviteit van de grond, en plaatselijk tot een afname van de produktiviteit of het (tijdelijk) uit produktie nemen van gronden. Ook speelt een toenemend aantal agrarische bedrijven in op het toegenomen milieubesef van de consument door over te stappen op milieuvriendelijke produktiewijzen (biologische en alternatieve landbouw).

Tegelijkertijd blijkt uit oogpunt van natuur, uitbreiding en verbinding van natuurgebieden nodig te zijn. Ecosystemen zijn mede door het proces van intensivering en schaalvergroting in de landbouw zodanig onder druk komen te staan dat zij zonder ondersteunende maatregelen niet duurzaam in stand kunnen worden gehouden.

Verdere ontginning van natuur voor agrarische produktie zal in de toekomst niet nodig zijn. Het accent van de ruimtelijke ontwikkelingen zal sterker komen te liggen op begeleiding van de processen van agrarische concentratie, verbreding van de plattelandseconomie, extensivering en

natuurontwikkeling. Herinrichting van het landelijk gebied blijft noodzakelijk, maar zal een bredere oriëntatie kennen.

De kansen en de problemen die de bovenbeschreven processen in zich bergen, verschillen per streek. Elke streek heeft eigenschappen die beter met de ene en slechter met de andere gebruiksfunctie te combineren zijn. Bovendien is dit perspectief niet geprojecteerd in een overigens leeg land. Ook stedelijke functies maken een ontwikkeling door die kansen biedt, problemen met zich mee brengt en tot ruimteclaims leidt.

3.2.3. Kompas voor de ruimtelijke ontwikkeling

Het totaalbeeld leidt tot ruimte-conflicten maar ook tot nieuwe kansen om de verscheidenheid van grondgebruik en landschap te vergroten. De beschreven processen van intensivering, schaalvergroting en concentratie, verbreding van de plattelandseconomie, extensivering en natuurontwikkeling hebben elk een eigen dynamiek. Daardoor is de ontwikkeling van het landelijk gebied niet te karakteriseren met één dominante richting. Er zal zowel intensivering als extensivering van het grondgebruik plaatsvinden, en voorspellingen daarover zijn bovendien met veel onzekerheden omgeven. De mate en de plaats van de veranderingen en het tempo waarin zij zich zullen voltrekken, hangen sterk af van de wereldeconomie, de wereldmarkt voor agrarische producten, het beleid van de Europese Gemeenschap en de mate waarin ondernemers daarop inspelen.

Daarnaast zal er rekening mee moeten worden gehouden dat ontwikkelingen in toenemende mate op grenzen vanuit het milieu zullen stuiten. Voor een deel zal de markt daar zelf op inspelen, voor een deel zal de overheid moeten bijsturen. Wanneer de intensiveringstrend in kwetsbare gebieden te ver doorslaat, loopt de toekomstwaarde gevaar door de lokaal sterk toenemende druk op het milieu. Tevens is vaak de belevingswaarde in het geding doordat de verscheidenheid van het landschap vermindert. Tegelijkertijd hebben weer andere landelijke gebieden te maken met de tegenpool: wanneer de extensiveringstrend te ver doorschiet, vermindert daar de toekomstwaarde doordat daar de bestaansbron opdroogt.

De verschillende rijksnota's die op dit terrein zijn verschenen, laten zien dat de regering de ontwikkelingen niet op hun beloop wil laten. Het agrarisch structuurbeleid dat in de Structuurnota Landbouw (SNL) is beschreven, de ecologische hoofdstructuur van het Natuurbeleidsplan (NBP), het watersystemenbeleid van de Derde Nota Waterhuishouding, het meststoffenbeleid, en de normering van gewasbeschermingsmiddelen in het Meerjarenplan Gewasbescherming; al deze beleidsstukken spelen vanuit hun eigen invalshoek in op de toekomst van het landelijk gebied. Net als de beschreven processen hebben ook de verschillende beleidsnota's hun eigen gebiedsspecifieke effecten.

Uitgaande van deze beleidsstukken wil de Vierde nota Extra voor elk gebied een koers uitzetten, zodanig dat optimaal wordt ingespeeld op de ontwikkelingsprocessen vanuit de verschillende gebruiksfuncties; de specifieke mogelijkheden en (milieu)randvoorwaarden van elk gebied in acht nemend.

Er zijn vier wezenlijk verschillende ontwikkelingsrichtingen voor landelijk gebied te onderscheiden. Elke koers sluit aan bij één hoofdstroom in de processen zoals hierboven beschreven.

De eerste koers bouwt voort op de processen van extensivering en natuurontwikkeling en maakt de ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling van een streek. Dit wordt de groene koers genoemd. De gele koers bouwt voort op concentratie-tendensen in

de landbouw, waarbij de ontwikkeling van geconcentreerde regionale complexen richtinggevend is. De derde, blauwe koers biedt mogelijkheden voor verbreding van de plattelandsontwikkeling op regionaal niveau en daarmee voor een sterke verweving van landbouw, recreatie, landschaps- en waterbeheer en andere functies. De bruine koers ten slotte bouwt voort op de ontwikkeling van grondgebonden vormen van landbouw en andere functies in een ruimtelijk mozaïek.

Hierna worden de vier koersen nader beschreven in de vorm van een ruimtelijk streefbeeld op hoofdlijnen. Steeds wordt ingegaan op de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende functies en op de conditie van milieu en water. Vooraf moet worden vastgesteld dat met geen van de koersen een monofunctionele ontwikkeling wordt beoogd. In elke ontwikkelingsrichting is ruimte voor een verscheidenheid aan functies. Deze functies krijgen echter per koers een verschillend accent en worden in een verschillende ruimtelijke configuratie opgenomen. Wanneer een functie als richtinggevend wordt bestempeld, is deze bepalend voor de ontplooiingsmogelijkheden van de overige functies en voor het te voeren milieu- en waterbeheer in het gebied.

De groene koers

In gebieden waar voor de groene koers wordt gekozen zijn ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Functies

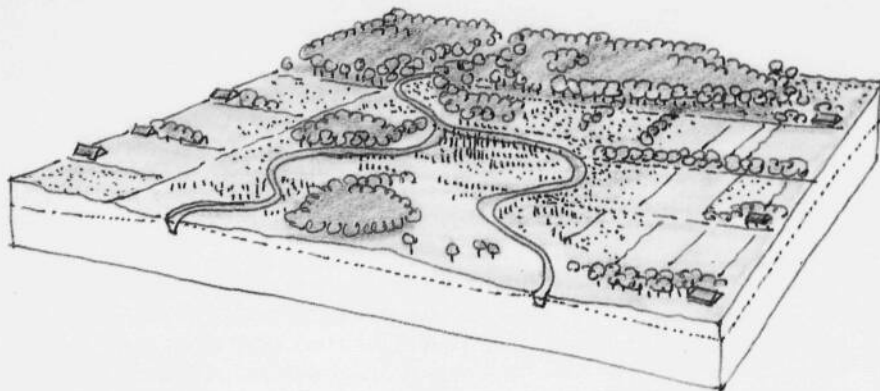
Binnen gebieden met een groene koers worden natuurlijke ecosystemen ontwikkeld en ecologische relaties hersteld.

Nieuwe vormen van verstedelijking, intensieve recreatie, grootschalige infrastructuur, winning van oppervlaktedelfstoffen en intensieve vormen van landbouw die leiden tot aantasting van de natuur worden in gebieden met een groene koers vermeden; zo nodig worden bestaande vormen gesaneerd.

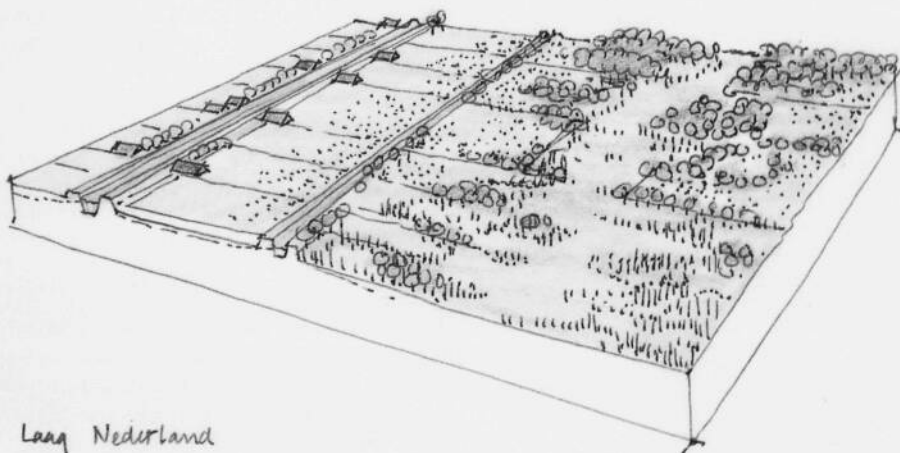
Extensieve vormen van bosbouw, openluchtrecreatie, toerisme en waterwinning kunnen in deze gebieden worden gehandhaafd of ontwikkeld, mits daarmee de natuurfuncties binnen het gebied niet direct of indirect worden aangetast. Ook andere vormen van gebruik, zoals bestaand militair gebruik en winning van diepe delfstoffen, zijn onder deze voorwaarde mogelijk. Met betrekking tot de nog in te richten militaire terreinen zullen nadere afspraken worden gemaakt in het kader van de Defensienota. Bij de aanleg of herinrichting van militaire oefenterreinen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de natuur- en landschapswaarden.

Milieu en water

Het beleid is gericht op optimalisering van de hydrologische omstandigheden voor de tot ontwikkeling te brengen ecosystemen. In kwantitatieve zin betekent dit in het algemeen herstel van de natuurlijke dynamiek van kwelstromen en van waterretentie. In kwalitatief opzicht gaat het om het weren van gebiedsvreemd water en om het terugdringen van de belasting door verontreinigingsbronnen binnen het gebied tot niveau's die weinig verschillen van wat van nature aanwezig is. Ook verontreiniging door de lucht door regionale bronnen wordt tegengegaan.



Hoog Nederland



Laag Nederland

Ruimtelijke structuur

Grootschalige natuurgebieden en verbindingzones vormen een essentieel onderdeel van de landschappelijke structuur. Aan de randen daarvan worden recreatief-toeristische centra gesitueerd. Aansluitend aan de Ecologische hoofdstructuur ontwikkelt zich een halfnatuurlijk landschap waarin extensieve vormen van landbouw en openluchtrecreatie plaatsvinden. Dit landschap zal worden gekenmerkt door een fijnmazig netwerk van ecologische, landschappelijke en recreatieve elementen.

Voor grote wateren is een speciale ontwikkeling van de groene koers van toepassing. Deze wateren zijn in beginsel multifunctioneel, doch de functies zijn dermate verweven dat de richtinggevende functie natuur sterke beperkingen oplegt aan de overige functies, zowel ruimtelijk als voor wat betreft de intensiteit van de functievervulling. Delfstofwinning,

infrastructuur, windturbines, andere bouwwerken en militair gebruik worden in deze wateren vermeden en zonodig gesaneerd; andere functies worden door zonering zo goed mogelijk ingepast.

De gele koers

In gebieden waar voor de gele koers wordt gekozen is de ontwikkeling van agrarische produktiefuncties, geconcentreerd in regionale complexen, richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Functies

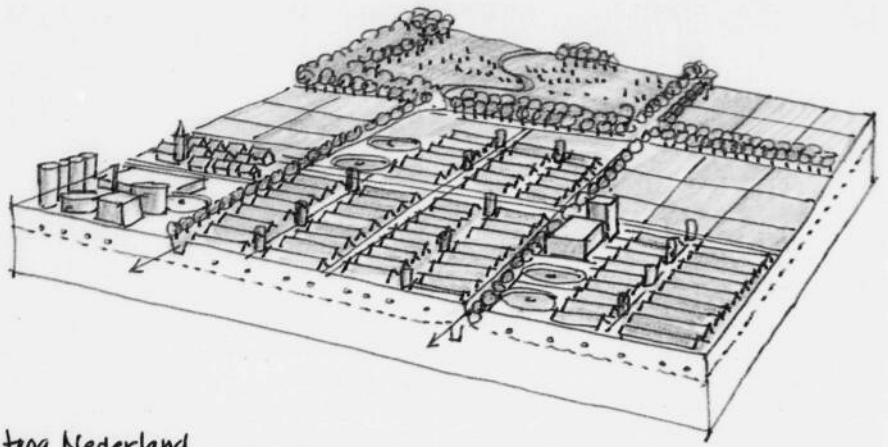
Agrarische produktierichtingen, die zich in verband met concentratie van kennis, kapitaal en afzetstructuur in regionale complexen ontwikkelen, kunnen zich binnen gebieden met een gele koers optimaal ontwikkelen. Het betreft ondermeer de (glas-)tuintbouw, de boomkwekerij, de bloembollenteelt en de intensieve veehouderij.

Andere functies, zoals natuur, recreatie en energievoorziening zullen binnen deze gebieden alleen tot ontwikkeling kunnen komen wanneer zij in duidelijk begrensde eenheden worden gesitueerd zodat ze ecologisch beheerbaar en handhaafbaar zijn (gescheiden van de omgeving), en de gewenste ontplooiingsmogelijkheden van de agrarische complexen niet wezenlijk in de weg staan.

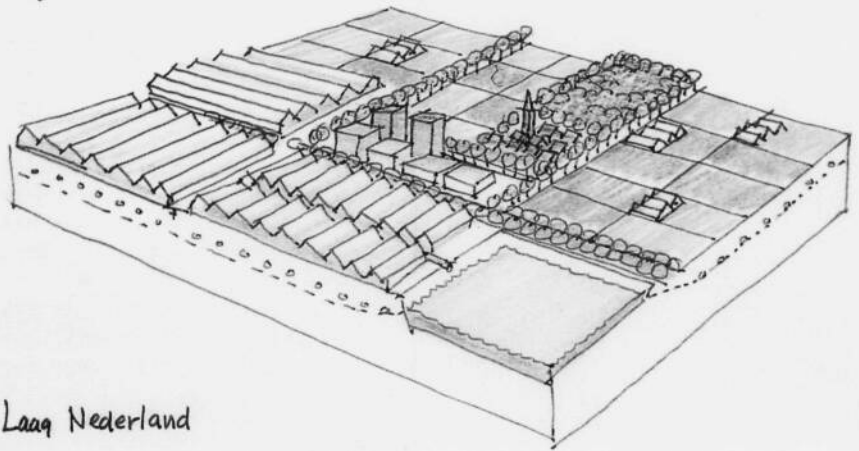
Combinatie van functies is in deze gebieden slechts incidenteel mogelijk. Het karakter van sommige vormen van geconcentreerde landbouw kan in de toekomst tot combinatie met stedelijke bedrijvigheid leiden (laboratoria, mestverwerkingsfabrieken, veilingen, opslag- en overslagbedrijven, etc.). De ruimtelijke mogelijkheden daartoe worden opgehouden. In deze bedrijvenparken kunnen ook andere functies, zoals openluchtrecreatie en «technologie-toerisme» een plaats krijgen. Ook combinatie met energiewinning is goed mogelijk (wind-turbines, biogasinstallaties, energiecentrales).

Milieu en water

Het beleid is gericht op optimalisering van de technisch-hydrologische productievoorwaarden voor agrarische produktierichtingen die strikte eisen stellen aan de waterhuishouding. Het betreft de beschikbaarheid van voldoende grond- en oppervlaktewater, het peilbeheer, de kwaliteit van proceswater, de mogelijkheden voor recycling en compartimentering. Technische oplossingen voor het nauwkeurig sturen van kwantiteit en kwaliteit zijn in dit verband nodig. Natuurlijke fluctuaties worden daarbij zo veel mogelijk uitgeschakeld. Voor het milieu moet in deze gebieden de algemene milieukwaliteit worden gerealiseerd en gehandhaafd.



Hoog Nederland



Laag Nederland

Ruimtelijke structuur

In gebieden met een gele koers wordt de agrarische bebouwing zoveel mogelijk geconcentreerd en aansluitend op stedelijke bebouwing en/of infrastructuur gesitueerd. Nieuwe infrastructuur wordt ontwikkeld voor aan- en afvoer van grondstoffen en producten. Met het oog op het milieubeleid wordt waar mogelijk voor water- en railinfrastructuur gekozen. Om de algemene milieukwaliteit te realiseren is een hoge mate van controle op afvalstoffen nodig. Op den duur zullen steeds meer «gesloten» energie- en watersystemen ontstaan. Ook deze vragen om nieuwe voorzieningen en infrastructuur.

Ten behoeve van de ecologische en recreatief-toeristische hoofdstructuur kunnen in de gele-koers gebieden enkele (doorgaande) routes in stand worden gehouden of ontwikkeld.

De blauwe koers

In gebieden waar gekozen wordt voor de blauwe koers vindt een sterke ruimtelijke en in delen ook economische integratie van verschillende functies plaats, waarbij de specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend zijn.

Functies

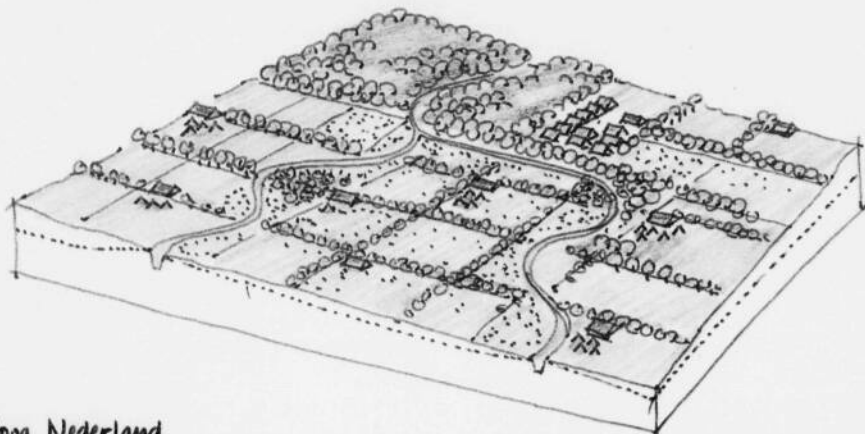
Binnen de gebieden met een blauwe koers ontwikkelen zich verschillende functies in onderlinge samenhang. Daarbij zal de nadruk liggen op economisch interessante combinaties van agrarische productie met bepaalde vormen van recreatie en toerisme, natuurbeheer, bosbouw, landschapsbeheer en watervoorziening. De deelgebieden waarin en de mate en het tempo waarmee deze vormen van functiecombinatie tot ontwikkeling komen is onder meer afhankelijk van de bedrijfsstijl van de individuele agrariërs in deze gebieden. Bedrijven die kiezen voor extensivering en kwaliteitsproductie zullen zich eerder richten op combinatie met en inkomsten uit andere functies dan bedrijven die kiezen voor intensivering en massaproductie. Aan de ontwikkeling van deze laatste bedrijven kunnen beperkingen worden gesteld wanneer strijdigheid ontstaat met de nagestreefde ruimtelijke ontwikkeling van de betreffende streek als geheel.

De ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur neemt in deze gebieden een belangrijke plaats in. Aan de ontwikkeling van groot-schalige verstedelijking, infrastructuur en geconcentreerde productiecomplexen van intensieve landbouw wordt in deze gebieden geen ruimte geboden. Wel kunnen op het landelijk gebied gerichte vormen van bedrijvigheid en aangepaste woonvormen worden ingepast.

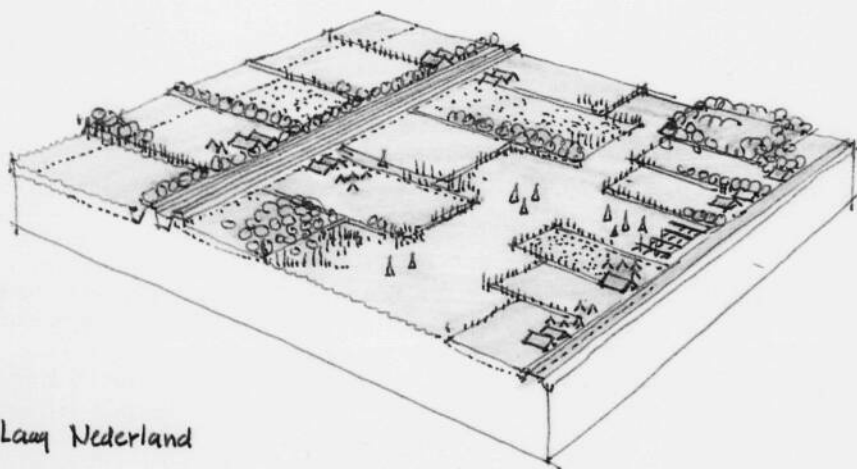
Bijzondere situaties doen zich voor in de randzone van grotere steden. Daar zullen inrichting en beheer sterk georiënteerd zijn op de functie van het landelijk gebied als uitloopzone voor stedelijke recreatie en als lokatie voor semi-stedelijke voorzieningen (maneges, tuincentra, opslag van boten en caravans, verkoop van agrarische producten, en dergelijke). In andere gebieden worden groenstructuren in stand gehouden of ontwikkeld.

Milieu en water

Om specifieke functies en landschappelijke kwaliteiten in stand te kunnen houden en te ontwikkelen is per gebied een goede afstemming van hydrologische condities nodig. Veelal zal dit niet betekenen dat de natuurlijke dynamiek wordt hersteld, maar wel dat kwelstromen worden hersteld en waterretentie wordt bevorderd. Ook zal gebiedsvreemd water in principe worden geweerd. In deze gebieden is het generieke rijksbeleid m.b.t. gewasbeschermingsmiddelen, mest, NH₃-emissie en fosfaatverzadigde gronden uitgangspunt. In situaties waar dat mogelijk is wordt zonder afbreuk te doen aan dit generieke beleid gestreefd naar het versneld realiseren van de algemene milieukwaliteit.



Hoog Nederland



Laag Nederland

Ruimtelijke structuur

In belangrijke delen van deze gebieden zal een extensief beheerd agrarisch cultuurlandschap ontstaan. Met behulp van landschapsbouw ontstaat een fijnmazig netwerk van recreatieve en ecologische verbindingen. Op kruispunten van dit netwerk kunnen middelgrote natuurkerngebieden en centrumgebieden voor recreatie ontwikkeld worden. De door bedrijfsvergroting vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen worden benut door goed inpasbare, kleinschalige bedrijvigheid.

Voor grote wateren met een blauwe koers is een bijzondere ontwikkeling van toepassing. Zij kennen in principe een multifunctioneel gebruik, waarbij het accent ligt op een zodanige combinatie of integratie van functies dat die de specifieke kwaliteiten van het gebied ondersteunt. Het beleid is gericht op een duurzame ontwikkeling van deze gebieden

als open water, uitgaande van de ruimtelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten.

Via zonering kan het samengaan worden bevorderd van functies zoals drinkwaterwinning, scheepvaart, zandwinning, watersport, visserij en natuurbeheer. In deze gebieden worden grootschalige en vanuit het milieu-oogpunt bezien riskante activiteiten en ingrepen in de ruimtelijke structuur (zoals inpoldering, inrichting van grote windturbineparken en delfstofwinning) vermeden.

Versterking van de ruimtelijke structuur van deze wateren ten behoeve van toerisme, recreatie en natuurontwikkeling door een hierop gerichte inrichting van de oevers en de aanleg van eilanden behoort tot de mogelijkheden. Door inrichting van overgangszones worden ecologische relaties tussen het oppervlaktewater en de daaraan grenzende landelijke gebieden vorm gegeven.

De bruine koers

In gebieden waar wordt gekozen voor de bruine koers vindt ontwikkeling van landbouw plaats in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij grondgebonden landbouw de overheersende functie zal zijn.

Functies

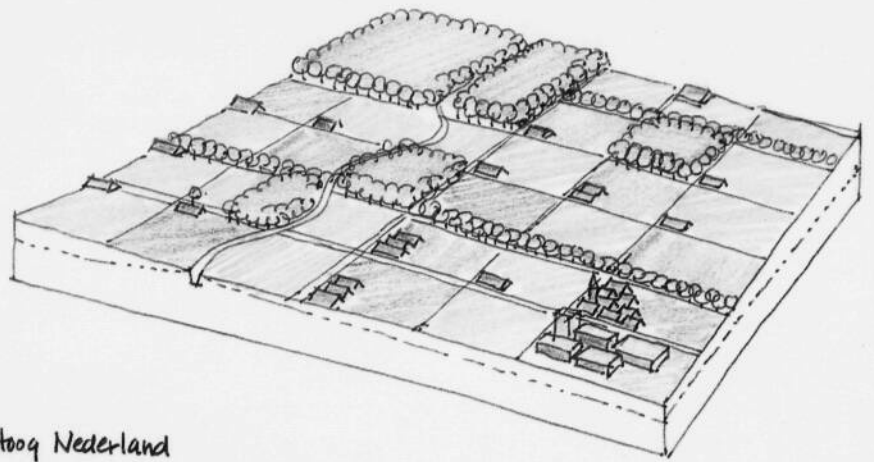
Grondgebonden landbouw is in deze gebieden de in oppervlakte overheersende functie en kan zich optimaal ontwikkelen. Op lokaal niveau kunnen zich geconcentreerde productiecomplexen ontwikkelen. In deelgebieden waar geen andere functies voorkomen is optimalisering van agrarisch ruimtegebruik richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Waar wel van andere functies sprake is, vindt ruimtelijke afstemming en afweging van landbouw en andere functies plaats. Natuurkerngebieden, recreatie- en bosgebieden worden in grotere eenheden in stand gehouden of kunnen worden ontwikkeld. Ook bieden bruine koers-gebieden plaats aan eventuele nieuwe militaire oefenterreinen. In delen van deze gebieden wordt ruimte geboden aan uitbreiding van het bosareaal.

Grootschalige infrastructuur en energievoorziening (windturbine-parken) kunnen in deze gebieden ruimtelijk worden ingepast.

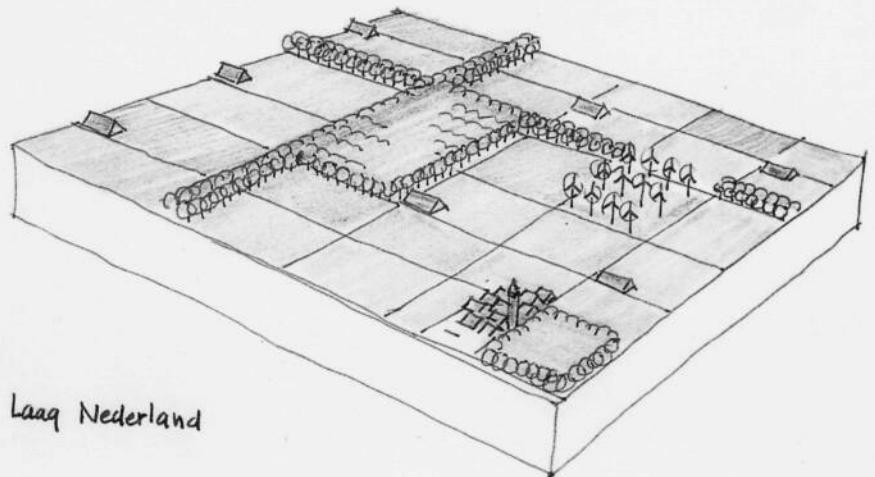
Verstedelijking vindt plaats in aansluiting op bestaande stedelijke gebieden en infrastructuur.

Milieu en water

Ten behoeve van de grondgebonden vormen van landbouw in deze gebieden zal goede peilbeheersing nodig zijn. Algemene milieukwaliteit is daarbij voldoende. Voor kwetsbare functies binnen deze gebieden dienen afgescheiden watersystemen te worden gecreëerd. Dit kan zowel door technische maatregelen als door een goede lokatie van gebruiksfuncties binnen het watersysteem.



Hoog Nederland



Laag Nederland

Ruimtelijke structuur

Grondgebonden landbouw ontwikkelt zich in zoveel mogelijk aaneengesloten en rationeel ingerichte ruimtelijke eenheden. In deze eenheden is een flexibel agrarische gebruik mogelijk. Daar waar grote nieuwe elementen zoals bosgebieden, agrarische centrumgebieden en windturbine-parken worden ontwikkeld kan aanpassing van de ruimtelijke structuur nodig zijn. Als leidraad geldt daarbij dat functies zoveel mogelijk worden geconcentreerd in een ruimtelijk mozaïekpatroon. In dit mozaïekpatroon worden landschappelijke verbindingzones behouden of tot ontwikkeling gebracht. De bestaande verscheidenheid binnen de ruimtelijke structuur van deze gebieden moet worden behouden.

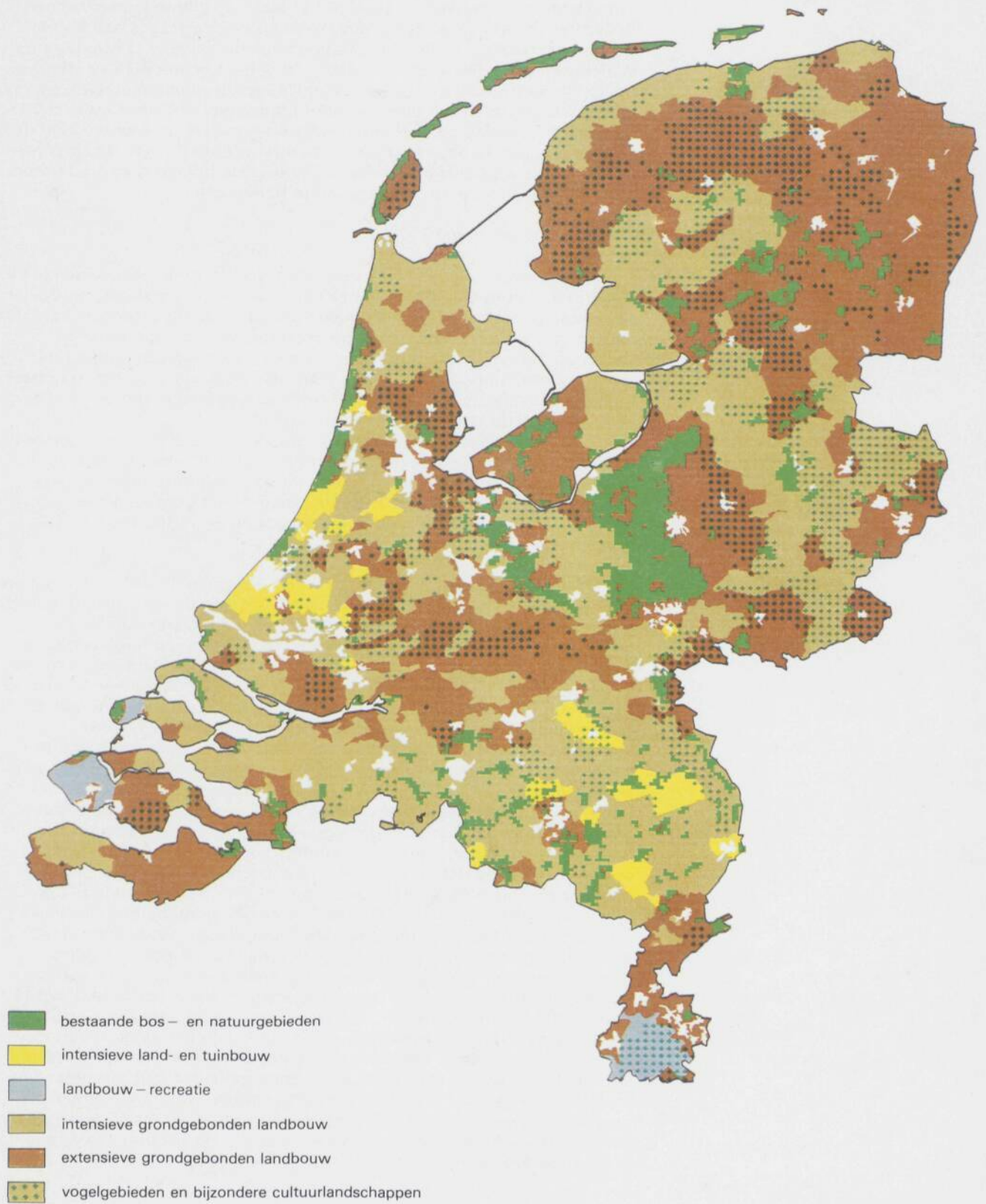
3.2.4. Gebiedsgerichte oriëntatie

Hiervoor is aangegeven welke ontwikkelingsprocessen in het landelijk gebied gaande zijn. De beschreven koersen zijn gericht op het stimuleren

dan wel afremmen van ruimtelijke processen met het oog op verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. In deze paragraaf wordt in kaart gebracht hoe dat per gebied uitwerkt.

Huidige situatie

In de huidige situatie van het ruimtegebruik en de landschappelijke structuur is duidelijk de neerslag te herkennen van occupatie, ontginning, landinrichting en verstedelijking. Dat blijkt uit het kaartbeeld van ruimtegebruik en landschap in 1990.



Overheersend is het ruimtegebruik dat overeenkomt met de bruine koers: overwegend grondgebonden landbouw in meer of minder intensieve vorm. Daarbinnen zijn regionaal geconcentreerde agrarische complexen in ontwikkeling, zoals in het westen van het land (tuintbouw, bollen) en in het zuidoosten (intensieve veehouderij). Er is een beginnende ontwikkeling van de blauwe koers te zien. In Zuid Limburg en op Walcheren is dat het verst gevorderd. In gebieden met blauwe stippen (grote landschapseenheden, waardevolle agrarische cultuurlandschappen en recreatief/toeristisch aantrekkelijke landschappen) zijn aanzetten in deze richting aanwezig. Gebieden waar op regionaal niveau reeds in de huidige situatie de groene koers overheerst zijn de duinen, de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe. Met name in hoog Nederland is een verspreid patroon van kleinere natuurgebieden te herkennen.

Ontwikkeling richting 2015

Elk van de eerder genoemde rijksnota's speelt op de ontwikkelingen in. De Structuurnota Landbouw richt zich vanuit de verschillende productiesectoren op intensivering in bepaalde gebieden en op extensivering in andere gebieden. Waar zich goede potenties voor natuurgebieden voordoen, leidt het Natuurbeleidsplan tot versterking van de natuurfunctie. De reductiedoelstellingen voor milieubelasting uit het Nationaal Milieubeleidsplan (plus) die op zichzelf niet gebiedsgericht zijn, hebben voor elk gebied een verschillende uitwerking.

Het gezamenlijke effect van het beleid van de verschillende rijksnota's zal leiden tot een grotere verscheidenheid van het ruimtegebruik in de toekomst. Dat beeld komt naar voren uit een toekomstverkenning op basis van vigerend rijksbeleid, gecombineerd met gegevens over het huidige ruimtegebruik, gebiedseigenschappen en verwachte ruimteclaims.

De projectie 2015 is als volgt tot stand gekomen. In de eerste stap van de methodiek is nagegaan of de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur, zoals aangegeven in het NBP zich zal ontwikkelen via de groene, dan wel de blauwe koers. In gebieden met een hoge economische intensiteit van de landbouw en een hoge veedichtheid, is grootschalige aankoop van gronden waarschijnlijk de enige manier de EHS te realiseren. Is sprake van een lage intensiteit van de landbouw, dan is combinatie met natuurbeheer mogelijk volgens de blauwe koers.

De tweede stap gaat na voor welke gebieden de gele koers goede perspectieven biedt. Aangenomen is dat deze ontwikkeling zal plaatsvinden in gebieden waar nu reeds van een economisch zeer intensief agrarisch gebruik sprake is en tevens een hoge mate van concentratie optreedt. Wanneer echter in deze gebieden andere ruimteclaims vanuit recreatie, toerisme en natuur- en landschapsbehoud optreden ligt een ontwikkeling in de richting van de bruine koers meer voor de hand.

De derde stap verkent de mogelijkheden voor een verbrede plattelands economie. Daarbij is nagegaan welke gebieden binnen stedelijke invloedssfeer (dagrecreatie), recreatief-toeristische aandachtsgebieden, weidevogelgebieden en bijzondere cultuurlandschappen een goede combinatie met de ontwikkeling van de landbouw mogelijk is. Is de economische intensiteit, de bemestingsdruk en de veedichtheid niet te hoog, dan worden goede perspectieven voor de blauwe koers gezien. In andere gevallen ligt ontwikkeling van de bruine koers meer in de rede.

De vierde en laatste stap van de gevolgde methodiek gaat na welke perspectieven er zijn voor de overblijvende gebieden. Dit zijn gebieden met een overwegend grondgebonden landbouw, waarbij onderscheid gemaakt kan worden naar meer intensief en meer extensief agrarisch gebruik. In beide gevallen is de ontwikkeling in de richting van de bruine koers te verwachten.

De verkenning indiceert dat de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur in 2015 een eindweegs zal zijn gerealiseerd. In delen van het Groene Hart, het Rivierengebied, Noordwest Overijssel, en in een aantal beekdallandschappen zal de groene koers zijn gekozen om dit mogelijk te maken. In de noordelijke provincies is mogelijk een groot deel van de gebieden met een grondgebonden landbouw en met belangrijke natuur- en landschapswaarden overgeschakeld op een landbouwbeleid met verbrede doelstelling. Hetzelfde geldt voor delen van het westelijk weidegebied en het rivierengebied. In de recreatief-toeristisch aantrekkelijke landschappen van Twente, Salland, Achterhoek, Zeeland, Midden Brabant en Midden Limburg zal de blauwe koers overheersen.

In Midden Nederland heeft de industrialisering van de landbouw zich voortgezet, voortbouwend op de reeds aanwezige centrumgebieden en de beschikbaarheid van (inter)nationale infrastructuur. De haven van Rotterdam, Schiphol en de internationale transportassen over land en water spelen daarbij een belangrijke rol.

De bruine koers overheerst in het Noorden, waar de grondgebonden agrarische bulkproductie (zuivel, granen, bieten, aardappelen) op extensieve wijze een groot areaal gebruikt. Op de minst productieve gronden zijn productiebossen aangeplant en zijn andere non-food teelten ontwikkeld (vlas, hennep). Op de kleigebieden zijn intensieve teelten ontwikkeld (vollegrondstuintbouw, pootaardappelen, veredeling). Binnen de invloedssfeer van de grote steden is daarbij een mozaïek van intensieve landbouw en recreatieve groenstructuren ontstaan.

3.2.5. Beleidskeuze in hoofdlijnen

De projectie 2015 laat zien dat doorzetting van de gesignaleerde ruimtelijke ontwikkelingen en realisering van reeds geformuleerd beleid, goede uitzichten biedt op een veelzijdige ontwikkeling van ruimtegebruik en landschap. Er zijn voldoende aanknopingspunten voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in de landelijke gebieden.

Uitgaande van dit toekomstbeeld constateert de regering op nationaal niveau evenwel drie knelpunten bij de realisering van ruimtelijke kwaliteit. Deze knelpunten vragen om een richtinggevende beleidskeuze voor de ruimtelijke ontwikkeling op langere termijn.

BELEIDSKEUZE IN HOOFDLIJNEN

1. DUURZAAMHEID RUIMTE EN MILIEU

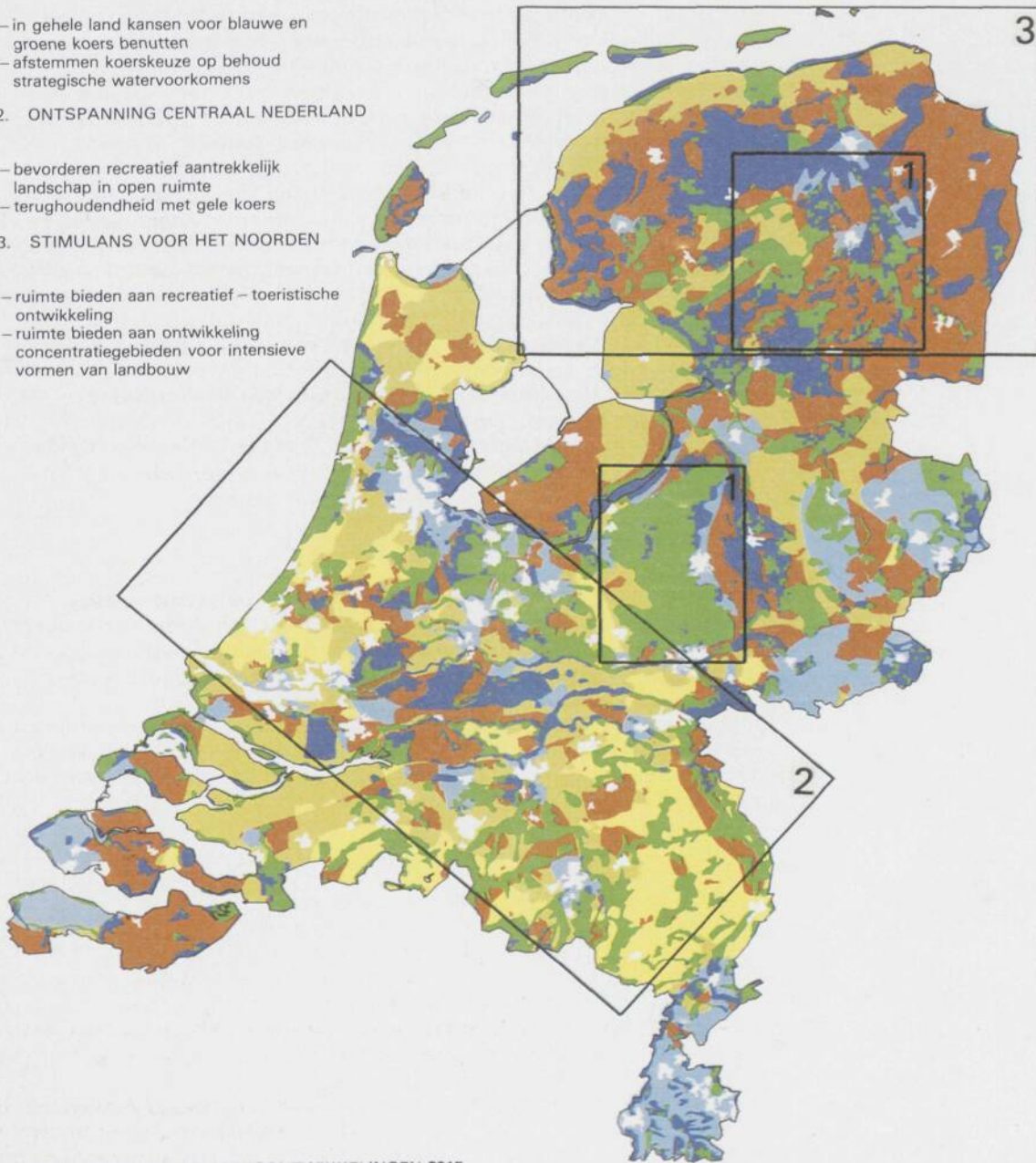
- in gehele land kansen voor blauwe en groene koers benutten
- afstemmen koerskeuze op behoud strategische watervoorkomens

2. ONTSPANNING CENTRAAL NEDERLAND

- bevorderen recreatief aantrekkelijk landschap in open ruimte
- terughoudendheid met gele koers







3. STIMULANS VOOR HET NOORDEN

- ruimte bieden aan recreatief - toeristische ontwikkeling
- ruimte bieden aan ontwikkeling concentratiegebieden voor intensieve vormen van landbouw



TOEKOMSTPROJECTIE KOERSONTWIKKELINGEN 2015

bij voortzetting van autonome ruimtelijke ontwikkelingen en realisering van rijksbeleid van "grote nota's"

-  natuurfuncties richtinggevend
-  geconcentreerde intensieve landbouwvormen richtinggevend
-  verbrede plattelandseconomie, combinatie landbouw, landschap en recreatie
-  combinatie landbouw en natuurbeheer
-  grondgebonden landbouw, plaatselijke uitbouw van intensieve landbouw mogelijk
-  grondgebonden landbouw, ruimtelijk verweven met andere functies

De beschreven tendens tot intensivering en concentratie van het ruimtegebruik ten gevolge van verstedelijking, infrastructurele voorzieningen en agrarische ontwikkeling, leidt gemakkelijk tot een sterke compartimentering van ons land in landelijke, stedelijke en natuurgebieden. Op korte termijn wordt een aantal ruimtelijke conflicten daardoor opgelost, op langere termijn kan dit echter tot gevolg hebben dat bij toenemende intensivering en nieuwe ruimteclaims de duurzaamheid van ecologische kwaliteiten en van een gevarieerd landschap wordt bedreigd. Daarom hecht de regering er grote waarde aan de mogelijkheden voor een meer geïntegreerde ontwikkeling van verschillende vormen van ruimtegebruik optimaal te benutten, en af te stemmen op ecologische kwaliteiten. In een aantal recente beleidsnota's, zoals het NMP+, NBP en Derde nota waterhuishouding zijn reeds belangrijke beleidsvoorstellen in de richting van deze geïntegreerde ontwikkeling geformuleerd. Het ruimtelijk beleid van de Vierde nota Extra bouwt hier op voort door het op regionaal niveau optimaal benutten van de aanwezige potenties voor het realiseren van de groene en blauwe koers, zoals die naar voren komt uit de in kaart gebrachte ontwikkeling richting 2015.

De regering beseft dat deze beleidskeuze voor de ruimtelijke ontwikkeling op regionaal niveau een bijzondere inspanning zal vergen. Vigerend ruimtelijk beleid op regionaal niveau dient in het licht van deze keurskeuze te worden heroverwogen. Ook ten aanzien van het beschikbare beleidsinstrumentarium is een heroriëntatie nodig om deze beleidskeuze te realiseren. Uitgangspunt is daarbij dat de ontwikkeling van een verbrede plattelandseconomie op langere termijn een levensvatbaar perspectief biedt. Dit betekent dat de keurskeuze in de toekomst in belangrijke mate wordt gedragen door private investeringen. De regering zal via voorwaardenscheppend beleid deze ontwikkeling mogelijk maken. Daarnaast heeft de rijksoverheid een bijzondere verantwoordelijkheid voor het handhaven en verbeteren van de kwaliteit van ruimte en milieu in deze gebieden.

Globaal gaat het om de volgende beleidslijnen:

- handhaven en verbeteren van een schoon milieu en een aantrekkelijk landschap
- stimuleren van de ontwikkeling van (nieuwe) maatschappelijke functies in combinatie met of in aanvulling op reeds bestaande functies
- stimuleren van investeringen door particulieren in ontwikkeling, beheer en onderhoud van milieu en landschap.

Een bijzondere voorkeur voor de blauwe koers bestaat voor gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer van de grote steden, voor gebieden rondom de natuurkerngebieden en voor recreatief-toeristisch aantrekkelijke landschappen en grote wateren.

Ook een verstandig waterbeleid is een onderdeel van het op duurzaam ruimtegebruik gerichte beleid. In de regeringsbeslissing Derde nota Waterhuishouding is gesteld dat het rijksbeleid over de noodzaak van de reservering en de voorwaarden voor het gebruik van gereserveerde grondwatervoorcomens nog in ontwikkeling is en nader zal worden ingevuld in het kader van de Vierde nota Extra en in het Beleidsplan Drink- en industriewatervoorziening.

Het reserveren van grondwatervoorcomens voor de drinkwatervoorziening kan van belang zijn voor bescherming van toekomstige winningen en als reserve voor calamiteitensituaties.

In een onlangs verricht onderzoek is naar voren gekomen dat (uitgaande van de criteria grootte, aanvulling, ruimtelijke positie, waterkwaliteit en duurzaamheid) de beste watervoorraden liggen in de

volgende gebieden: het Drents Plateau, de Veluwe, en delen van Noord-Brabant en Midden Limburg.

Tussen deel 1 en deel 3 van de Vierde nota Extra zal, mede in relatie tot de vaststelling van het Beleidsplan Drink- en Industrierwatervoorziening, een definitief standpunt worden geformuleerd. Tevens wordt tussen deel 1 en deel 3 nagegaan of de beschermingsvoorwaarden die nodig zijn om de specifieke toekomstwaarde van strategische watervorraden in stand te houden noodzakelijk leiden tot een keuze van de groene of blauwe koers. Het Beleidsplan Drink- en Industrierwatervoorziening zal de voorraadgebieden nader begrenzen en de voorwaarden uitwerken voor een beheer dat passende bescherming biedt aan de strategische functie van deze gebieden.

In het licht van deze reservering van strategische watervorraden en de verdrogingsproblematiek is het noodzakelijk oppervlaktewateren versneld te beschermen, opdat deze een grotere rol kunnen gaan spelen bij de drink- en industrierwatervoorziening. Met name geldt dit voor het IJsselmeer. Mede daarom wordt voor het IJsselmeer gekozen voor de blauwe koers.

Ontspanning Centraal Nederland

Een tweede vraagstuk is de ontwikkeling van het ruimtegebruik in het gebied van de Stedenring Centraal Nederland. In dit gebied bestaat een zeer grote druk op ruimte en milieu als gevolg van ruimteclaims vanuit verstedelijking, infrastructuur en geconcentreerde vormen van landbouw. De regering is van mening dat in Centraal Nederland een aantrekkelijke woon- en werkomgeving moet kunnen worden geboden. Dat vereist een hoge belevingswaarde: verscheidenheid van grondgebruik, schaalverschillen in het landschap en duidelijk herkenbare open ruimten. Met name het Groene Hart en het middengedeelte van het Rivierengebied dienen in dit verband als de groene binnenruimte van de Stedenring te worden ontwikkeld. Aantasting door verstedelijking, infrastructuur en geconcentreerde agrarische bebouwing moet worden vermeden. Dit standpunt vertaalt zich zowel naar het verstedelijkingsbeleid, zoals geschetst in het hoofdstuk over Verstedelijking en mobiliteit, als naar het beleid voor geconcentreerde vormen van landbouw. Nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor deze laatste dienen zoveel mogelijk buiten de Stedenring te worden gevonden. Dit betekent dat de regering zeer terughoudend is met het kiezen van de gele koers binnen de Stedenring.

Stimulans voor het Noorden

De derde keuze houdt verband met de bijzondere positie van het Noorden. In de noordelijke provincies zijn goede perspectieven te zien voor extensieve vormen van grondgebonden landbouw (en voor verbrede plattelandontwikkeling). Zowel vanuit de stedelijke ontwikkeling als vanuit de ontwikkeling van landelijke functies ontbreken echter impulsen voor economische ontwikkeling. In het noorden kan, in tegenstelling tot Centraal Nederland, van een situatie van «onderdruk» op de ruimte worden gesproken. De regering wil de toekomstwaarde van het landelijk gebied in het Noorden versterken door ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van toerisme en recreatie en in verband daarmee ook natuur- en bosontwikkeling. Bovendien zal ruimte worden geboden aan het ontwikkelen van lokale centra van intensieve landbouw.

Voor het Noorden betekent dit een koerskeuze conform de projectie 2015: blauw en bruin, met daarbinnen accenten op ontwikkeling van recreatie en toerisme respectievelijk op geconcentreerde vormen van landbouw.

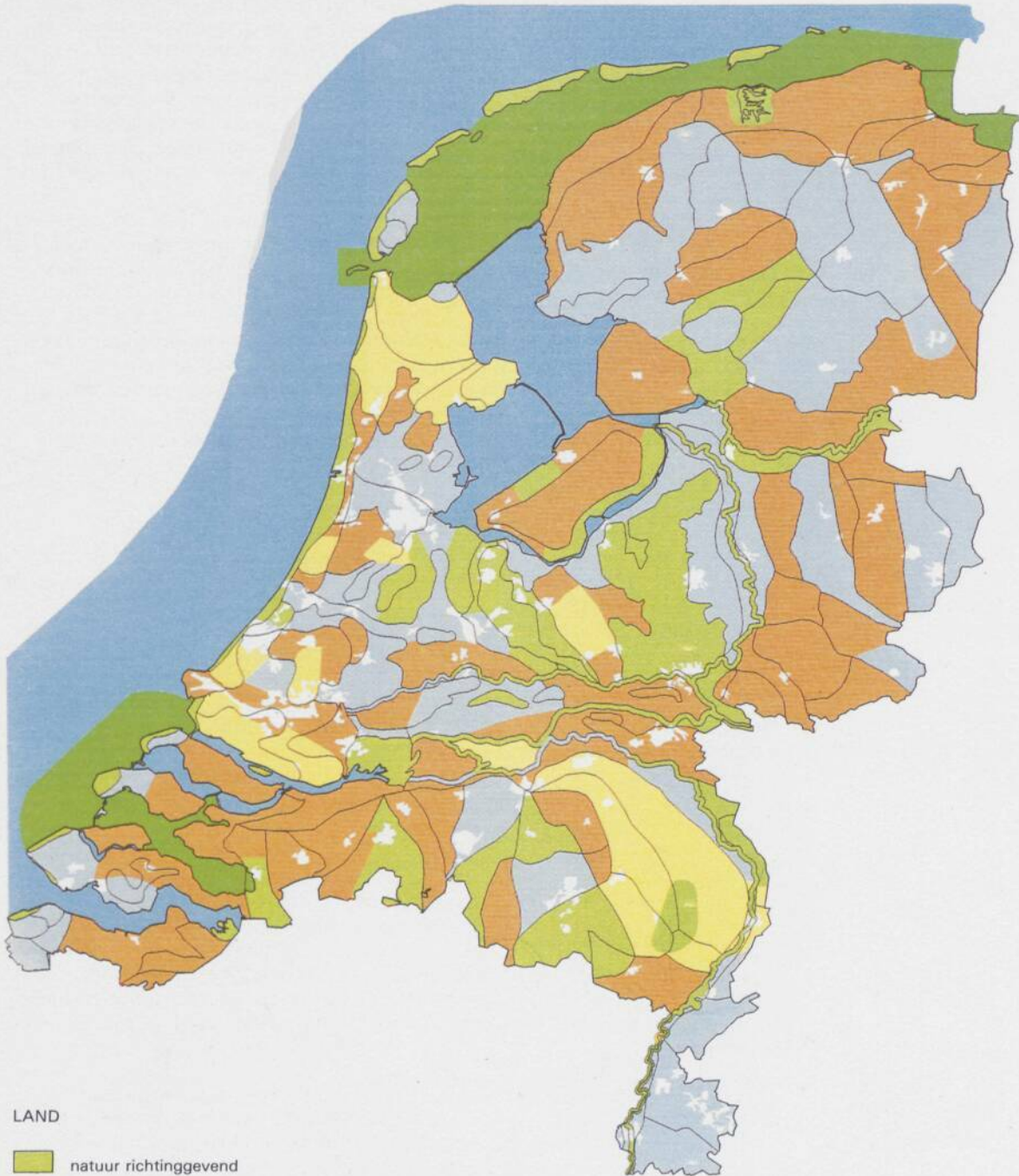
3.2.6. Koerskeuze per streek

Een koers is telkens voor één omgrensd gebied als geheel bepaald. De omgrenzing is afgeleid uit de kenmerken van bodem en van grond- en oppervlaktewater. De milieuproblematiek heeft geleerd dat kwaliteit en stromingspatronen van grond- en oppervlaktewater sterk bepalend zijn voor de milieuhygiënische consequenties van ingrepen. Waterscheidingen vormen belangrijke natuurlijke grenzen, waarmee rekening moet worden gehouden bij het bepalen van beleid. Bodemeigenschappen zijn in de omgrenzing opgenomen omdat zij in belangrijke mate de draagkracht en de geschiktheid van de grond bepalen.





Daarmee is de keuze voor gebiedseenheden die uit fysische gegevens zijn afgeleid, een essentieel onderdeel van het streven naar duurzaamheid uit milieu-optiek. Binnen elk gebied moeten waterhoudkundige gebruiksregels in acht worden genomen om een koers werkelijk te kunnen realiseren. In de beschrijvingen van de koersen hebben waterbeheersmaatregelen daarom een belangrijke plaats. Ook wanneer twee aan elkaar grenzende gebieden eenzelfde koers volgen, verliest de tussenliggende grens zijn betekenis niet. Langs de Oost- en Zuidgrens van Nederland houden de grenzen van de watersystemen doorgaans niet bij de landsgrens op. In die gevallen wil de regering bevorderen dat ook het waterbeheer in het aangrenzende buitenland bij de koerskeuze wordt betrokken. Op regionaal niveau dient dit beleid door provincies en waterschappen te worden uitgewerkt.

Per regio wordt hieronder een koers bepaald op basis van bovengenoemde hoofdkeuzen, en op basis van de specifieke regionale kansen en kwetsbaarheden.




De keuze van zo'n koers betekent niet, dat alle functies in het betreffende gebied vanaf nu aan de beschrijving van die koers zijn gebonden. Wel zullen nieuwe plannen voor inrichting en bestemming van dat gebied (bv. streekplan) het ruimtegebruik zo consequent mogelijk moeten bijsturen in de richting van de koers. Op dit uitvoeringsaspect wordt ingegaan in par. 3.3 Instrumentatie.



LAND

-  natuur richtinggevend
-  geconcentreerde landbouw richtinggevend
-  verbrede plattelandsontwikkeling
-  mozaiek van grondgebonden landbouw en andere functies

WATER

-  natuur richtinggevend
-  combinatie van functies
-  water systeemeenheden

Voor de oplossing van de spanning verstedelijking-landbouw is voor de Randstad en omgeving een andere strategie gekozen dan voor het oostelijk deel van dit gebied. Dit verschil hangt samen met verschillen in de omvang en de aard van de stedelijke aanspraken, de ontwikkeling van de Randstadgroenstructuur, de bijzondere plaats die aan het Groene Hart wordt toegekend en de verschillen in de agrarische structuur.

De verschillen in de agrarische structuur kunnen als volgt worden gekarakteriseerd:

- westelijk deel: sterke oriëntatie op de tuinbouw, gemengd met melkveehouderij of akkerbouw;
- oostelijk deel: aantal zeer verschillende regionale en lokale complexen, intensieve veehouderij, glastuinbouw, champignons, boomteelt, fruitteelt, gemengd met vaak zeer intensieve vormen van melkveehouderij.

Voor het westelijk deel wordt gekozen voor handhaving en versterking van de bestaande glastuinbouwcentra met een nationale betekenis (Zuidhollands glasdistrict en Aalsmeer en omgeving). In dit gebied wordt overigens geen ruimte geboden voor de ontwikkeling van regionale centra. Er worden beperkte mogelijkheden geboden voor een verdere areaaltoename van de bollenteelt. Daarmee ontstaan goede mogelijkheden voor de blauwe koers in een aantal gebieden.

Voor het oostelijk deel wordt gekozen voor een concentratie van de intensieve veehouderij in het oosten van Brabant. Voor de regionale tuinbouwcentra zijn er beperkte uitbreidingsmogelijkheden. Gezien het intensieve karakter van de melkveehouderij bestaan er hier beperkte mogelijkheden voor de blauwe koers.

De keuze van de koers per regio is als volgt ingevuld:

In de Randstad wordt de groene koers ingezet voor de zone Vinkeveen-Nieuwkoop en het Vechtplassengebied en verder aangescherpt voor de Duinen, de Utrechtse Heuvelrug en de overgang naar de Gelderse Vallei.

Voor de overige noordelijk gelegen veenweidegebieden wordt de blauwe koers gekozen.

In het westelijk deel van de Randstad wordt voor Midden-Delfland de blauwe koers gekozen en wordt voor het Westland, Aalsmeer en omgeving, de Bollenstreek en de omgeving van Berkel, Bleiswijk en Bergschenhoek de gele koers gekozen. In verband met het verstedelijkingsbeleid zullen de mogelijkheden voor nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven bij Pijnacker beperkt zijn. Voor het merendeel van de Haarlemmermeer wordt de bruine koers gekozen; behalve aan de bestaande, grondgebonden landbouw wordt hier ruimte geboden aan verstedelijking, bosaanleg en een aanzienlijk areaal voor de bloembollenteelt.

In het Rivierengebied wordt in aansluiting op de Nadere uitwerking overwegend de groene koers gekozen voor de uiterwaarden en aansluitende binnendijkse gebieden, zoals de Gelderse Poort en (middendeel van) Vijfherenlanden. Voor de rest van de Vijfherenlanden en het westelijk deel van de Nederbetuwe wordt de blauwe koers gekozen. Dit is voor een deel ingegeven door de recreatief-toeristische betekenis van de strook langs de Linge. In de rest van de Nederbetuwe en in de Overbetuwe worden mogelijkheden gezien voor ontwikkeling van de bestaande lokale concentraties van agrarische activiteiten. Daarbij wordt voor de bruine koers gekozen. De keuze van de bruine koers voor de Tielerwaard en de Alblasserwaard onderstreept de betekenis die hier aan de positie van de vollegrondslandbouw wordt toegekend.

De Bommelerwaard heeft een regionale centrumfunctie voor enkele intensieve vormen van landbouw, met name de champignoncultuur. Om hieraan ruimte te geven is voor de Bommelerwaard de gele koers gekozen. Vanwege de ligging midden in het rivierengebied moeten aan de verdere complexontwikkeling in de Bommelerwaard enkele ruimtelijke randvoorwaarden worden gesteld. De komgronden dienen zoveel mogelijk open te blijven om te benadrukken dat het gebied deel blijft uitmaken van de Centrale open ruimte van het rivierengebied. Ook mogen de landbouwontwikkelingen de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur in en aansluitend op de uiterwaarden niet belemmeren.

In Oost-Brabant en het westelijk deel van Noord- en Midden-Limburg is gekozen voor een concentratie/ontwikkeling van de bestaande regionale complexen; dit heeft geleid tot de keuze van de gele koers voor vrijwel het gehele gebied. Een belangrijk vraagpunt daarbij is de gewenste omvang van het gebied rond Venlo.

De open ruimte van oostelijk Noord-Brabant komt door de koerskeuze in een ander licht te staan. Geconcentreerde ontwikkeling van intensieve veehouderijcomplexen is niet verenigbaar met open ruimte beleid voor dit gebied. Daarom wil de regering de Peel niet langer als open ruimte benaderen.

De grondwatervoorraden in oostelijk Noord-Brabant en aangrenzende delen van Limburg bestaan uit water dat zo diep geïsoleerd ligt dat het nauwelijks invloed ondervindt van het bovenliggende grondgebruik. De keuze voor de gele koers in grote delen van dit gebied is daarom verenigbaar met de aanwijzing als strategisch grondwatervoorraden voor de drink- en industriewatervoorziening.

Voor de Grote Peel en omgeving wordt met het oog op een samenhangende natuurontwikkeling, waarin de hoogveenrestanten en de aanwezige boscomplexen als startpunt kunnen fungeren, gekozen voor de Groene koers.

De zuidelijke rand van Noord-Brabant wordt blijvend als open ruimte gezien, en vormt samen met de Kempen een centrale open ruimte in het kader van de Structuurschets Benelux. In Kempenland en rond Hilvarenbeek wordt de groene koers voorgesteld, hetgeen een herstel van ecosystemen inhoudt. Aansluitend hierop worden in Midden-Brabant mogelijkheden gezien voor de blauwe koers in de kleinschalige gebieden tussen Den Bosch en Tilburg en ten noorden van Eindhoven.

Randzones

Voor de randzones aan noord- en zuidzijde van Centraal Nederland is een onderscheid gemaakt tussen enerzijds gebieden die perspectief bieden voor regionale complexvorming in combinatie met landschapsbouw en anderzijds gebieden waar perspectief bestaat voor verdere ontwikkeling van natuur en recreatie in combinatie met agrarische bedrijfsvoering. Het gaat om Noord-Holland Noord en Voorne/Putten en/of de Hoekse Waard respectievelijk Flevoland en West-Brabant.

Direct ten noorden van het Amsterdam-Noordzeekanaal wordt voortgebouwd op het reeds geformuleerde beleid voor Waterland en wordt gekozen voor de blauwe koers.

In de kop van Noord-Holland worden goede mogelijkheden gezien voor een ontwikkeling van de tuinbouw; daarom wordt gekozen voor de gele koers.

Ook in Noord-Holland verdient de binnenduintrand bijzondere aandacht. In Flevoland worden goede mogelijkheden gezien voor de bruine koers.

In Flevoland is voor de randzone van het Veluwemeer en voor de Oostvaardersplassen gekozen voor de groene koers.

In Voorne/Putten/Hoekse Waard wordt voor de gele koers gekozen; met deze ontwikkeling zou de overloop uit het Zuid-Hollands glasdistrict kunnen worden opgevangen. In het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (SLNO) zal dit nader worden uitgewerkt, waarbij het verschil in karakteristieken tussen het gebied van Voorne en de Hoekse Waard mede in de afweging zal worden betrokken. Na de afweging in het SLNO is niet uitgesloten, dat een nadere differentiatie van de koerskeuze voor deze gebieden plaatsvindt.

In West-Brabant worden mogelijkheden gezien voor de vollegrondstuinbouw. Hier wordt het accent gelegd op een gescheiden ontwikkeling van de land- en tuinbouw met die van de andere functies. Voor het gebied rond Chaam (onder Breda) is gekozen voor de groene koers. Het realiseren daarvan zal gezien de relatief bescheiden omvang van de bestaande natuurgebieden grote inspanning vereisen.

De open ruimte van Zuid-West Nederland wil de regering handhaven. Wel zal aan de noordzijde van deze open ruimte een bijstelling van de begrenzing nodig zijn in verband met de geboden mogelijkheden voor glastuinbouw in de Hoekse Waard en Voorne/Putten (gele koers).

Noorden

Bij de koersbepaling op regionaal niveau is voor de in de Vierde nota aangegeven kleinschalige landschappen de blauwe koers gekozen en wordt een zodanige accentverschuiving op het Drents plateau voorgesteld, dat goede perspectieven ontstaan voor het strategisch beheer van daar aanwezige grondwatervoorraad. Ten slotte is bij de koerskeuze rekening gehouden met de realiseringmogelijkheden van de «blauwe pijl» van het IJsselmeer naar het Lauwersmeer en de recreatief-toeristische ontwikkelingszone Friese Merengebied – NW Overijssel.

De hoofdkeuze over een stimulans voor het Noorden wordt verder ingevuld door het bieden van ruimte voor lokale centra van intensieve landbouw in de kleigebieden en de veenkoloniën.

De ontwikkeling van lokale concentraties van de agrarische sector kan het best vorm krijgen in een gescheiden ontwikkeling van de land- en tuinbouw met andere functies; daarom is voor de kleigebieden en de veenkoloniën voor de bruine koers gekozen. Voor de diversificatie van de land- en tuinbouw in deze gebieden worden ruimtelijke mogelijkheden gezien voor de ontwikkeling van de bloembollenteelt, de glastuinbouw, de melkveehouderij en de intensieve veehouderij. De vraag waar en in welke mate aan concentratie van deze ontwikkelingen ruimte zal worden geboden, verdient nadere overweging in streekplankader.

Bij de bruine koers past de overgang naar productiebos, recreatie- of natuurgebied in delen van het gebied. Op termijn kan hierdoor een op regionaal niveau meer afwisselend landschap ontstaan. De regering zal regionale initiatieven voor studie en planvorming gericht op dergelijke ontwikkelingen die passen in het rijksbeleid ondersteunen.

Voor het Drents plateau, Westerwolde, de Wouden en het Friese Merengebied wordt in hoofdlijnen gekozen voor een accentverlegging naar de blauwe koers. Uitzonderingen zijn het Friese Kleiweidegebied en het zuidelijk deel van de Friese wouden, waar gekozen wordt voor handhaving van het bestaande patroon (afwisseling grondgebonden landbouw, natuur en landschapselementen; bruine koers) en Zuid-West Drenthe, waar voor het westelijk deel wordt gekozen voor de groene koers. Bij de keuze voor de blauwe koers voor de rest van ZW-Drenthe is grote betekenis gehecht aan de hier aanwezige natuur- en landschapswaarden. Vanwege het belang van grote delen van het gebied voor de grondgebonden landbouw dient nader te worden gezien of er wellicht

voor zulke delen of voor het gehele gebied de bruine koers dient te worden gekozen.

In Noord-Drenthe, Westerwolde en het Friese Merengebied worden mogelijkheden gezien voor een verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme in samenhang met de landbouw. Daarom wordt voor deze gebieden gekozen voor de blauwe koers.

De watervorkomens in het Drents plateau en de veenkoloniën bestaan uit freatisch en (semi)spanningswater. Zij zijn daardoor zeer gevoelig voor vervuiling. Reservering ervan voor de drink- en industriewatervoorziening door aanwijzing als strategische watervoorraad betekent dat lokaal beperkingen aan het ruimtegebruik moeten worden gesteld. De in de voorgaande paragraaf aangekondigde studie en advisering is erop gericht te bepalen of dit een argument is voor een keuze voor de groene of blauwe koers voor delen van het Drents plateau.

In de Noordoost-Polder wordt ruimte gezien voor een verdere ontwikkeling van de tuinbouw. Hiervoor is de bruine koers het meest geschikt.

Voor de Waddeneilanden is gekozen voor de groene koers; voor het agrarisch gebied van Texel wordt de blauwe koers voorgesteld.

Het Lauwersmeergebied vormt het eindpunt van de Blauwe Pijl en is van belang voor natuur, recreatie en toerisme. Mede vanwege de relatie met de Waddenzee is hier gekozen voor de groene koers.

Oosten

De koerskeuze voor het oosten is gekleurd door de met de nadere uitwerking Rivierengebied ingezette beleidsontwikkeling, die onder meer gericht is op natuurontwikkeling in de uiterwaarden en agrarische ontwikkeling in de komgebieden. Verder wordt voortgebouwd op de ingezette lijn van actieve handhaving van de kleinschalige landschappen in Twente en de Achterhoek en vernieuwing van de ruimtelijke structuur in de Gelderse Vallei.

Het beleid voor het oostelijk landsdeel is gericht op mogelijkheden voor uitbouw naar lokale concentraties van de land- en tuinbouw.

De voorgestelde keuzen per regio leiden tot een sterk afwisselend beeld voor het Oosten waarin de ruimte voor de agrarische ontwikkelingen wordt geboden in de Gelderse Vallei en enkele delen van het oostelijk zandgebied.

De natuurontwikkeling krijgt een accent langs de rivieren (incl. de Overijsselse Vecht). Voor het Centraal Veluws Natuurgebied wordt uit een oogpunt van natuurbeleid gekozen voor de groene koers.

De groene gebieden worden veelal omsloten door gebieden waarvoor een blauwe of bruine koers wordt voorgestaan. Dit biedt met name in de blauwe koersgebieden mogelijkheden voor het afleiden van de recreatieve druk uit de natuurgebieden.

Voor het centrale deel van de Gelderse Vallei wordt de gele koers gekozen, dit in verband met de dominante positie van de intensieve veehouderij. Voor het zuidelijke deel (bij de Rijn) en voor het deel ten oosten van de lijn Voorthuizen-Ede is de bruine koers gekozen.

Voor de noordelijke delen van de Graafschap is de bruine koers gekozen. Voor de NO-Achterhoek wordt de blauwe koers gekozen in verband met het belang van recreatie/toerisme en natuurbeheer in deze streek. Voor de zuidelijke Graafschap en de zuidelijke Achterhoek is in verband met de belangrijke aanwezigheid van intensieve veehouderij gekozen voor de bruine koers. Omdat de aldaar gelegen bossen en kleinschalige landschappen een goed aanknopingspunt zouden kunnen bieden voor de blauwe koers, dient nader te worden bezien of voor delen van deze gebieden wellicht de blauwe koers moet worden gekozen.

In deze gebieden wordt voortgebouwd op de blauwe koers, die op het moment in kleinere delen al in ontwikkeling is.

In Zeeland wordt daarbij aansluiting gezocht op de recreatieve ontwikkeling van de kustzone en blijft in de overige delen de bruine koers gehandhaafd. De in Zeeland gelegen grote wateren worden in de volgende alinea besproken.

In Limburg wordt uitbreiding van de blauwe koers voorgestaan van Zuid-Limburg naar Midden-Limburg.

Grote wateren

Behoud en ontwikkeling van de natuurwaarden blijft richtinggevend voor de Waddenzee; hierbij behoort de groene koers. Gebruiksvormen die zich hiermee moeilijk laten combineren dienen te worden geëxtensieerd. Daarom wordt een verdere beperking voorgesteld van het recreatief medegebruik in het oostelijk deel van de Waddenzee en wordt de zandwinning beperkt. De eventuele, toekomstige olie- en gaswinning, die in wateren met een groene koers wordt vermeden, zal voor de Waddenzee nog nader worden bezien. Uit een oogpunt van natuurbehoud is verlenging van het Moratorium na 1994 gewenst.

In de randgebieden van de Noordzee waar nieuwvorming van land optreedt wordt in aansluiting op de keuze voor de Waddenzee de groene koers gekozen; het betreft Noorderhaaks en de Engelsche Hoek, gelegen tussen Vlieland en Terschelling. Mogelijke vormen van medegebruik zijn visserij, extensieve recreatie en onder voorwaarden ook schelpdiercultuur. Wat betreft de Voordelta wordt verwezen naar blz. 157 van deel d van de Vierde nota. Daar wordt de nadruk gelegd op een zorgvuldige belangenafweging die kansen biedt voor de benutting van de potenties voor natuurontwikkeling maar die andere functies niet uitsluit.

Voor de overige zoute wateren waaraan de groene koers wordt toegekend (Eems-Dollard en Oosterschelde) is een actieve geleiding van de recreatiedruk nodig.

Voor de nog niet genoemde delen van de (Nederlandse) Noordzee wordt de blauwe koers gekozen. De Noordzee kent een multifunctioneel gebruik, met als belangrijkste gebruiksfuncties de scheepvaart, de visserij en de offshore mijnbouw. Specifieke functie-accenten behoeven niet te worden gelegd. Wel is sprake van een interne zonering van scheepvaart, mijnbouw en militaire activiteiten, die vooralsnog in sterke mate wordt bepaald vanuit veiligheidsoverwegingen. In toenemende mate zullen andere invalshoeken hierbij een rol gaan spelen, zoals de natuur- en visserijbelangen.

Het ruimtelijk en milieubeleid voor de Noordzee is gericht op behoud en ontwikkeling van het ecosysteem. Het samengaan van het brede scala van menselijke activiteiten vereist daartoe adequate sturing via o.a. milieu- en veiligheidsvoorschriften. In het Noordzee-actieplan worden maatregelen getroffen om de verontreiniging van het ecosysteem terug te brengen. Teneinde te komen tot een goede bescherming van bijzondere waarden binnen de Noordzee wordt thans in het kader van project 22 uit het Natuurbeleidsplan een onderzoek uitgevoerd. Eindrapportage vindt eind 1990 plaats. De resultaten zullen worden betrokken bij het opstellen van het Watersysteemplan Noordzee, in welk kader wordt gewerkt aan een uitwerking van de mogelijkheden van een ruimtelijke zonering voor de Noordzee.

De kustzone bezit als overgang naar het vaste land een bijzondere kwaliteit als open ruimte. Hier ligt het accent op recreatie, terwijl buiten de -20 meter-lijn de zandwinning kan worden vergroot als vervanging van winningen op het land en in zoete wateren.

De vaargeul van de Westerschelde heeft als hoofdfunctie de scheepvaart. De keuze voor de blauwe koers houdt in, dat inspanningen nodig zijn, gericht op het behoud van het multifunctionele karakter van het gebied als geheel.

In het Veerse Meer blijft het functieaccent op de recreatie liggen (blauwe koers). In dit meer zijn dringend waterhuishoudkundige maatregelen nodig, gericht op de verbetering van de waterkwaliteit.

Voor de Grevelingen wordt de blauwe koers gekozen. Hier krijgen zowel natuur, waterrecreatie en schelpdiercultuur een accent in het beleid.

Voor Zoommeer en Markiezaatsmeer is de groene koers gekozen. Daartoe worden de volgende accenten gelegd:

- Zoommeer: natuurontwikkeling op de kwelders.
- Markiezaatsmeer: vermijden stedelijke druk, prioriteit voor handhaving goede waterkwaliteit.

Voor de overige grote zoete meren wordt de blauwe koers aangegeven; daarbij worden de volgende veranderingen in het gebruik voorgestaan:

- IJsselmeer/Markermeer/IJmeer/Ketelmeer: Concentratie van de zandwinning in de vaargeulen, plaatselijk (IJmeer) ontwikkeling van de water- en oeverrecreatie. Uitbouw van de functie voor drinkwaterwinning. Afgezien wordt van inpoldering van een deel van het Markermeer. Indien de maatschappelijke situatie zich zodanig wijzigt dat levensvatbare plannen voor aanleg van een polder in het IJsselmeer-gebied worden ontwikkeld, dan zullen dergelijke plannen overeenkomstig de dan geldende besluitvormingsprocedures moeten worden afgewikkeld. Voor een duurzame ontwikkeling van het IJsselmeer en Markermeer als open water is het gewenst dat op korte termijn één integraal beheersplan voor de twee meren gezamenlijk wordt opgesteld. In het integraal beheersplan zal moeten worden uitgegaan van een duurzame ontwikkeling van het gebied als open water en van behoud en ontwikkeling van de recreatieve en de ecologische kwaliteiten van het gebied. Binnen dit kader dient gestalte te worden gegeven aan een evenwichtig multifunctioneel gebruik en dienen de mogelijkheden tot inpoldering in de toekomst binnen het gebied niet onmogelijk te worden gemaakt.

- Randmeren: Zorgvuldige zonering van het recreatief gebruik en natuurbeheer/-ontwikkeling. Concentratie van de uitbouw van recreatieve voorzieningen in het Gooimeer.

- Haringvliet/Hollands Diep/Biesbosch: Dit gebied herbergt een groot aantal natuurgebieden. Tegelijkertijd heeft het gebied door de nabije ligging van de zuidvleugel van de Randstad een belangrijke functie voor de waterrecreatie. Deze combinatie vereist een goede interne zonering van het ruimtegebruik, waarbij de recreatie met name geconcentreerd zal moeten worden bij de havens, bruggen en dammen. De Biesbosch, delen van het eiland Tiengemeten en de schorren en slikken bieden goede mogelijkheden voor natuurontwikkeling.

3.3. Instrumentatie

3.3.1. Strategie voor koersverandering

De hiervoor beschreven koerskeuze voor de landelijke gebieden verschilt in een aantal regio's duidelijk van de huidige situatie die is weergegeven op de kaart-1990. In die regio's zullen de komende 25 jaar veranderingen plaatsvinden. Deze veranderingen kunnen tot stand komen als gevolg van betrekkelijk autonome maatschappelijke processen, maar in een aantal gevallen zal voor het realiseren van de gewenste koers een bewuste bijsturing noodzakelijk zijn. Voor een deel zijn de veranderingen

reeds gaande of op korte termijn te verwachten; dit mede gelet op recente veranderingen in het sectorbeleid.

Er zijn grote verschillen in de mate waarin het ruimtegebruik en de landschappelijke structuur zullen veranderen. In een beperkt aantal gebieden is sprake van een proces van vernieuwing. In die gebieden komen nieuwe functies tot ontwikkeling en verandert de ruimtelijke structuur in aansluiting daarop ingrijpend. In de gele koers kunnen dat bijvoorbeeld gebieden zijn met een centrumfunctie voor glastuinbouw en in de groene koers gebieden waar grootschalige natuurontwikkeling plaats vindt. Dergelijke vernieuwingsprocessen zullen door de regering worden ondersteund.

In veel gebieden treed een minder ingrijpend proces van aanpassing op. In deze gebieden is sprake van een verandering van de mate waarin verschillende functies worden vervuld zonder dat dit ingrijpende veranderingen van de ruimtelijke hoofdstructuur tot gevolg heeft. Dit kan het geval zijn in gebieden waar een blauwe koers gevoerd wordt en waar de functies natuur en recreatie een belangrijker rol gaan spelen, of daar waar een ontwikkeling volgens de groene koers nauw aansluit bij het bestaande cultuurlandschap. In beide gevallen zal de ruimtelijke structuur in tact blijven en mogelijk zelfs versterkt worden.

Voor andere delen van Nederland wordt een strategie van handhaving gevolgd, waarbij zowel de ruimtelijke structuur als de aanwezige functies globaal gezien hetzelfde blijven. Dit betekent overigens niet in alle gevallen dat actieve overheidsbemoeienis achterwege kan blijven. Indien het gaat om het in stand houden van economisch gezien zwakkere functies zoals natuur en landschapswaarden is, naast een planologische bescherming, ondersteuning van beheer en inrichting door de overheid veelal noodzakelijk.

Naar de groene koers

Voor gebieden waar veel nieuwe natuurterreinen tot ontwikkeling moeten worden gebracht wordt de strategie van vernieuwing gehanteerd. In dat kader zal aankoop en mogelijk ook inrichting van landbouwgronden nodig zijn ten behoeve van de realisering van kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur. Daarnaast zal worden bevorderd dat extensivering van het ruimtegebruik plaats vindt. In dit verband zullen in het kader van het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie de mogelijkheden voor bedrijfsvergroting in de landbouw nader worden bezien.

In gebieden waar nu reeds veel aan het bestaande cultuurlandschap gebonden natuurwaarden zijn wordt voor het volgen van de groene koers een strategie gericht op aanpassing gehanteerd. Naast verwerving en beheer zal het accent daar waar nodig liggen op het combineren van natuurbeheer met de agrarische bedrijfsvoering. Dit gebeurt zowel door het inschakelen van boeren bij reservataarsbeheer als door het afsluiten van beheersovereenkomsten. Zo nodig wordt landinrichting ingezet ter realisering van ecologische doelstellingen.

In de groene koersgebieden die voor het grootste deel reeds zijn veiliggesteld, zal de strategie van handhaving worden gehanteerd.

In aansluiting op de gevolgde strategie zal waar mogelijk via inrichtingsmaatregelen worden gestreefd naar een herstel van de natuurlijke waterhuishouding en zullen de van toepassing zijnde, gebiedsgerichte milieumaatregelen worden getroffen ter realisering van een bijzondere milieukwaliteit. Ruimtegebruik dat niet te verenigen is met de natuurfunctie zal via een strikte zonerings- of bestemmingsplan een (eventueel nieuwe) plaats worden geboden.

Naar de gele Koers

In een aantal gevallen zijn de ontwikkelingen in de richting van een gele koers van dien aard dat de vrijwel kan volstaan met een goede planologische begeleiding van dat proces van aanpassing, bijvoorbeeld bij uitbreiding van de bollenteelt.

Op een aantal plaatsen waar processen in de zin van de gele koers al geruime tijd geleden zijn ingezet, heeft dit geleid tot ruimtelijke en milieuproblemen (Gelderse Vallei; Peel). Om de ontwikkelingen in deze gebieden in goede banen te leiden is bijsturing noodzakelijk. In deze gebieden zal het vernieuwingsproces gestalte worden gegeven door een gecombineerde aanpak in het kader van ROM-beleid en landinrichtings-beleid.

Voor bestaande glastuinbouwgebieden wordt een strategie van actieve handhaving voorgestaan. In deze gebieden zal zo nodig de reconstructie-regeling oude glastuinbouwgebieden worden toegepast. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de milieuaspecten van de inrichting.

Naar de blauwe koers

Bij het volgen van de blauwe koers is het accent vaak sterk gericht op het handhaven van gebiedsspecifieke kwaliteiten (delen van Zuid-Limburg en de Achterhoek). Het ruimtelijke-ordenings-instrumentarium is daarbij van groot belang. Daarnaast blijft inzet van subsidie-instrumentarium dat specifiek is gericht op aanleg en instandhouding van landschapselementen noodzakelijk. Bij de inzet van deze instrumenten zal tevens worden gestreefd naar het tot stand brengen van een grotere betrokkenheid van de bewoners bij het landschap.

Daar waar belangrijke natuurwaarden in het cultuurlandschap te sterk onder druk staan (veenweidegebied), er een sterke behoefte is aan het uitbreiden van recreatiemogelijkheden (Randstad) en of/het economisch draagvlak van het platteland te sterk aan het afkalven is (Waterland, Noord-Nederland), wordt een strategie van aanpassing gehanteerd. In een aantal gevallen zal er sprake zijn van een combinatie van deze factoren. Behalve de hierboven genoemde instrumenten tot behoud van het landschap kunnen instrumenten worden ingezet om natuurbeheer te betrekken bij de agrarische bedrijfsvoering. De bergboerenregeling wordt in deze gebieden ingezet.

In de blauwe gebieden zijn eventuele inrichtingsmaatregelen niet eenzijdig gericht op het optimaal functioneren van de landbouw. Er zal een zwaarder accent worden gelegd op natuur en milieu en versterking van het multifunctionele karakter van landinrichtingsprojecten. Het zal daarbij veelal gaan om (relatief snelle en goedkope) landinrichtingsprojecten met administratief karakter.

Naar de bruine koers

In gebieden met een bruine koers worden goede mogelijkheden geboden voor de ontwikkeling van grondgebonden vormen van landbouw. Vrijwel steeds is hier sprake van een strategie van handhaving. Inrichtingsmaatregelen in deze gebieden zijn hoofdzakelijk gericht op het opheffen van tekortschietende landbouwkundige produktieomstandigheden en het instandhouden van karakteristieke landschapselementen.

In de omgeving van de Randstad zullen plaatselijk nieuwe functies tot ontwikkeling worden gebracht. Veelal gaat het om recreatie. In deze gebieden zal een aanpassing van de ruimtelijke structuur worden gerealiseerd.

In de Zuidvleugel van de Randstad zullen deze veranderingen zo ingrijpend zijn dat daar zelfs sprake is van vernieuwing van de ruimtelijke structuur. Bij de inrichting worden de kwetsbare functies ruimtelijk geconcentreerd en geïsoleerd, zodat in het resterend gebied een optimale landbouwkundige inrichting kan worden gerealiseerd.

3.3.2. Koersverandering per gebied

Aan bepaalde regio's kent de regering een bijzondere betekenis toe in verband met hun rol in de ontwikkeling van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het gaat om in totaal 27 gebieden, waarvoor nu op basis van deze koersbepaling een veranderingsstrategie wordt bepaald. Voor een groot deel komt dit neer op bevestiging van beleidslijnen die reeds waren gekozen in de Vierde of zelfs de Derde nota over de Ruimtelijke Ordening, voor een deel houdt het een accentverlegging in ten opzichte van bestaande beleidslijnen, en voor een klein deel wordt nieuw beleid geformuleerd.

Voor zeven gebieden komt deze keuze overeen met de beleidskeuzen die in de Vierde Nota reeds waren gemaakt, en voor vijf gebieden met beleidskeuzen van de Derde nota. Dit betreft:

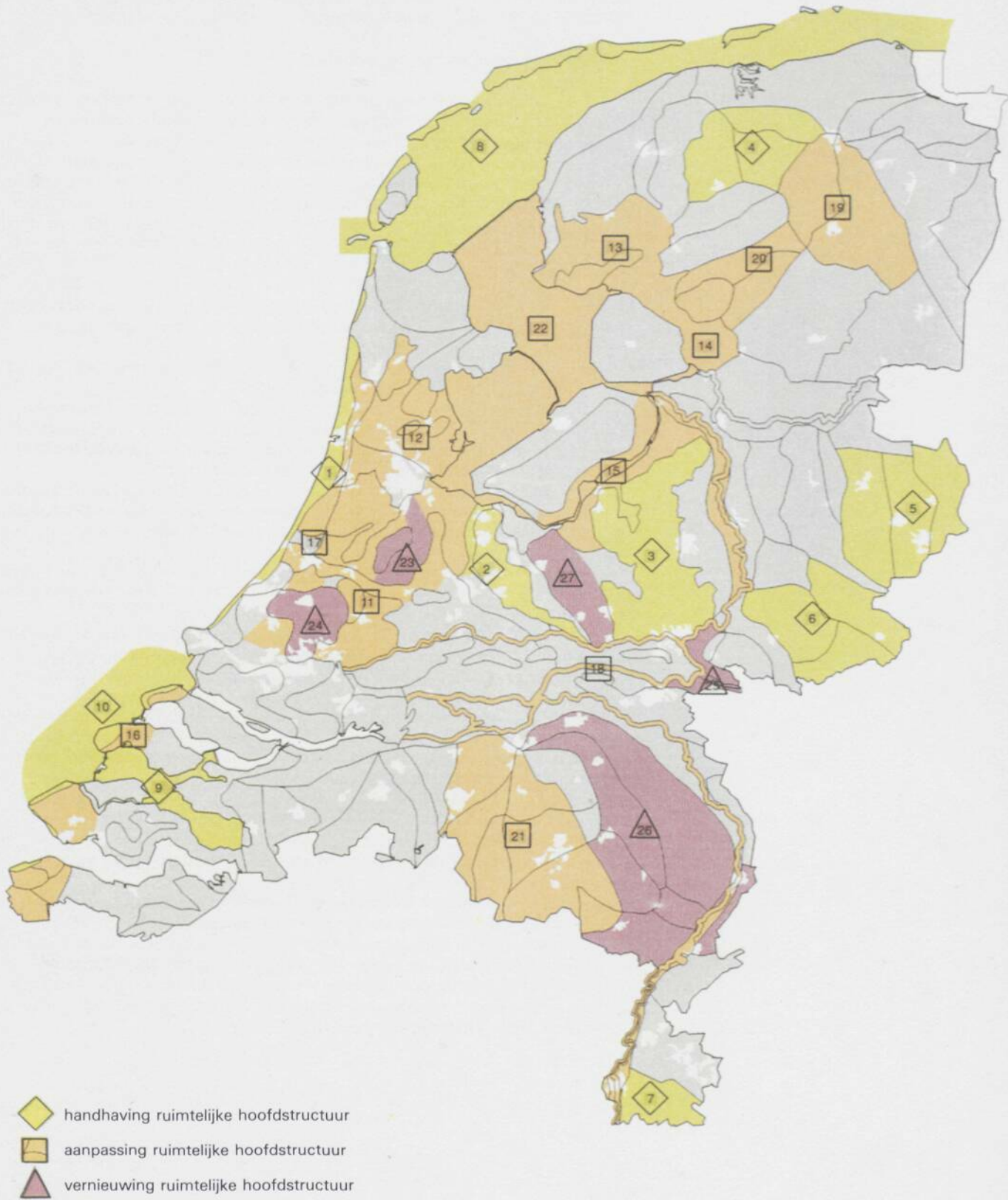
- de kleinschalige landschappen en beekdallandschappen van Noord-Nederland, Twente en de Achterhoek;
- de veenweidegebieden van Friesland, Zuid-Holland en Utrecht;
- de Gelderse Vallei en Oost-Brabant/Noord-Limburg (de Peel);
- de duinen, de Utrechtse heuvelrug, de Veluwe en de Waddenzee;
- het werkingsgebied van de Randstadgroenstructuur.

Daarnaast leidt de koersbepaling tot een aanpassing van de strategie in acht gebieden reeds deel uitmaakten van de ruimtelijke hoofdstructuur uit de Vierde Nota. Het betreft Midden-Brabant, Waterland en omstreken, de gebieden die deel uitmaken van het ROP Nederland-Waterland (zowel Blauwe Pijl als de ontwikkelingszone langs de grote rivieren en de zone NW-Overijssel - ZW-Friesland) en een in het landelijk gebied gelegen ROM-gebied (ZW-Drenthe).

Voor zeven gebieden wordt nu, in hoofdzaak op grond van de koersbepaling een strategie bepaald. Deze gebieden zijn als zodanig op de overzichtskaart en het bijbehorende schema gemarkeerd. Het gaat om Zuid-Limburg, Oosterschelde, Randzone Veluwemeer, IJsselmeer, Binnenduinstrook op Goeree en in Zeeland, NO-Drenthe en de driehoek Zoetermeer-Gouda-Rotterdam. Het laatste gebied is aangegeven gezien de voorgenomen herstructurering van de glastuinbouw en de ontwikkeling van bos- en recreatiegebieden; de overige gebieden zijn van belang als groot water dan wel als toeristisch-recreatief-ontwikkelingsgebied of gebied met een potentiële strategische watervoorraad. Afgezien van de Oosterschelde en de driehoek Zoetermeer-Gouda-Rotterdam is er voor deze gebieden steeds de Blauwe koers gekozen.

Met deze selectie van 27 gebieden zijn de belangrijkste landelijke delen van de ruimtelijke hoofdstructuur in eenzelfde kader ondergebracht, namelijk dat van de ontwikkelingsstrategieën. Voor een groot aantal van deze gebieden is ook in recent verschenen beleidsnota's (NBP, NW3) beleid geformuleerd dat verwante doelstellingen heeft. Wat met de gekozen ontwikkelingsstrategie per afzonderlijk gebied wordt beoogd, is weergegeven in onderstaand Schema.

STRATEGIE KOERSVERANDERING



SCHEMA: PRIORITEITSGBIEDEN RUIMTELIJKE HOOFDSTRUKTUUR

GEBIED:	FUNKTIE/STRUKTUUR:
	HANDHAVING
Voormalige zone-D gebieden 1. - duinen 2. - Utrechtse Heuvelrug 3. - Veluwe	De natuurfunctie van deze gebieden wordt versterkt. Langs de randen van deze gebieden wordt door natuurontwikkeling vergroting van natuurkerngebieden bevorderd.
Kleinschalige landschappen en beekdallandschappen in : 4. - het noorden 5. - Twente 6. - Achterhoek 7. - Zuid-Limburg	De ruimtelijke structuur van deze gebieden wordt hersteld en plaatselijk versterkt door natuurontwikkeling. De recreatief-toeristische functie wordt bevorderd.
Grote wateren 8. - Waddenzee 9. - Oosterschelde 10. - Voordelta	Natuurbehoud en natuurontwikkeling in de kust/ oeverzone.
	AANPASSING
Veenweidegebieden in het westen: 11. - Groene Hart 12. - Waterland e.o.	Stimulering van de recreatieve functie en natuurontwikkeling in samenhang met landbouw.
Veenweidegebieden in het noorden: 13. - ZW-Friesland 14. - NW-Overijssel	Bevordering van de recreatief-toeristische functies van deze gebieden in samenhang met natuurontwikkeling en landbouw.
15. Randzone Veluwemeer	Bevordering natuurontwikkeling en recreatie in de polders; op het oude land landschapsbouw en natuurbeheer in samenhang met landbouw, recreatie en toerisme.
16. Randzone langs duinen Zeeland en Goeree	Bevordering van landschapsbouw, recreatie en toerisme in samenhang met landbouw.
17. Stedelijke invloedssfeer in de Randstad	Inpassing van stedelijke functies, recreatie- en bosgebieden in het kader van de Randstadgroenstructuur.
18. Uiterwaarden grote rivieren en aansluitende binnendijkse gronden	Natuurontwikkeling en bevordering van recreatie in combinatie met aanpassing van de landbouwstructuur.
19. Noordoost-Drente	Bevordering van natuurontwikkeling en landschapsbouw in samenhang met landbouw, bosbouw, recreatie en toerisme.
20. Zuidwest-Drente	Natuurontwikkeling in beekdalen, bosgebieden en heideterreinen
21. Midden-Brabant	Bevordering van natuurontwikkeling, recreatie en toerisme in samenhang met bosbouw en plaatselijk met landbouw.
22. IJsselmeer	Ontwikkeling van natuur en openluchtrecreatie in relatie tot waterwinning, visserij en scheepvaart. Zonering van functies en landschapsbouw langs oevers.
	VERNIEUWING
23. De Ronde Venen en Nieuwkoopse Plassen (Groene Hart)	Grootschalige natuurontwikkeling.
24. Driehoek Zoetermeer-Gouda-Rotterdam	Deels herstructurering t.b.v. het centrumgebied voor glastuinbouw rond Bleiswijk. Ten oosten van de Rotte ontwikkeling van grootschalige bos- en recreatiegebieden, en (eventueel) glastuinbouwgebieden.
25. Gelderse Poort	Grootschalige natuurontwikkeling in uiterwaarden en aanliggende binnendijkse gebieden (Rijnstrangengebied) in combinatie met klei- en zandwinning en herstructurering van de landbouw.
26. Peel en omgeving	Herstructurering van de landbouw in de richting van geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij. Veiligstelling van natuurkerngebieden en ontwikkeling van recreatieve functies door landschapsbouw en herstel van milieukwaliteit.
27. Gelderse Vallei	Herstructurering van de landbouw in de richting van geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij in combinatie met landschapsbouw en herstel van milieukwaliteit.

3.3.3. Doorwerking naar het sectorbeleid

De hiervoor uitgezette koers voor de ruimtelijke ontwikkeling van de landelijke gebieden geeft een beleidskeuze in hoofdlijnen aan. Deze beleidskeuze is richtinggevend voor de inzet van het ruimtelijk relevante sectorinstrumentarium van de rijksoverheid. De beschikbare financiële middelen, behorend bij de Structuurnota Landbouw, het Natuurbeleidsplan, de Nota Toeristisch beleid en de Derde Nota Waterhuishouding, worden weergegeven in hoofdstuk 6. De uitvoering van de koersbepaling landelijke gebieden zal geschieden binnen de mogelijkheden van deze middelen.

In structuurschema's en andere rijksnota's met ruimtelijke consequenties wordt de koersbepaling als ontwikkelings- en toetsingskader gehanteerd. Wanneer alternatieven aanwezig zijn voor de inzet van sectorinstrumenten vormt de koersbepaling een belangrijk toetsingskader voor de afweging van deze alternatieven.

Van bijzondere betekenis is in dit verband het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (SLNO), dat momenteel in voorbereiding is. In dit structuurschema wordt de koersbepaling landelijke gebieden uitgewerkt en zo nodig nader afgewogen in het kader van het sectorbeleid voor landbouw, natuur en openluchtrecreatie.

Deze uitwerking en nadere afweging kunnen leiden tot nadere gebiedsaanduidingen en specificering van de in te zetten rijksinstrumenten. Mocht dat nodig blijken dan blijft de mogelijkheid open om het beleid van deze koersbepaling op bepaalde punten bij te stellen.

Het SLNO zal speciale aandacht besteden aan:

- de eventuele aanwijzing en ruimtelijke afbakening van concentratie- en restrictiegebieden voor intensieve vormen van landbouw. Daarbij kunnen tevens de gewenste omvang en uitbreidingsmogelijkheden worden aangegeven en kunnen eventueel nieuw te vestigen ontwikkelingsgebieden ruimtelijk worden afgebakend;
- realisering van de ecologische hoofdstructuur in relatie tot de voor desbetreffende gebieden gekozen koers voor de ruimtelijke ontwikkeling;
- afstemming van het instrumentarium voor inrichting en beheer op het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor het landelijk gebied, in het bijzonder wat betreft de koersveranderingen die samenhangen met de blauwe koers;
- aanwijzing van ontwikkelingsrichtingen voor grootschalige bos- en/of recreatieprojecten in de Randstad en overig Nederland;
- de wijze waarop het grondbeleid van de rijksoverheid kan worden ingezet ter realisering van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor het landelijk gebied.

Wanneer voor een gebied de groene koers wordt gekozen zal de vraag naar de inpasbaarheid van militaire oefenterreinen (met name voor gemechaniseerde eenheden) moeten worden beantwoord. Hoewel de beschrijving van de groene koers hiervoor een richting aangeeft, kan de beoordeling van de positie van afzonderlijke militaire terreinen niet hier geschieden. Dat is een zaak voor de Defensienota en het Structuurschema Militaire Terreinen (SMT). Daar worden respectievelijk gezien:

- de wenselijkheden en behoeften t.a.v. oefenterreinen, gezien vanuit het functioneren van de krijgsmacht;
- de wenselijkheid om bepaalde bestaande terreinen in groene koersgebieden en in de ecologische hoofdstructuur aan het militair gebruik te onttrekken;
- de mogelijkheden om alternatieven te ontwikkelen, mede door inzet van ruimtelijk instrumentarium.

Een eerste oordeel hierover zal het kabinet in de Defensienota geven. Tot dat moment zullen bij de uitvoering van het SMT geen maatregelen met een onomkeerbaar karakter worden genomen.

Bij de herziening van het Beleidsplan Drink- en industriewatervoorziening zal uitwerking plaatsvinden van het beleid voor de strategische watervoorraden. Daarbij zullen de betreffende gebieden nader ruimtelijk worden afgebakend en randvoorwaarden worden opgesteld voor bestemming, inrichting en beheer van de ruimte. Tevens zal daarbij worden aangegeven welke ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de grote wateren, met name het IJsselmeer, een sterkere functie te geven in de watervoorziening.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor grootschalige windenergieparken in gebieden waar voor de bruine koers wordt gekozen, zullen worden uitgewerkt bij de herziening van het Structuurschema Electriciteitsvoorziening. Daarbij zullen tevens, als uitwerking van PKB-uitspraak III.4.8, de ruimtelijke mogelijkheden voor winning van windenergie in of langs de grote wateren meer nauwkeurig worden aangegeven.

3.3.4. Doorwerking naar beleid van andere overheden

Het slagen van het beleid is afhankelijk van de doorwerking in streekplannen en bestemmingsplannen. De regering hecht er daarom aan dat in het bestuurlijk overleg over de Vierde nota Extra samen met de provinciale besturen wordt bezien of een dergelijke doorwerking perspectief biedt.

De regering is zich ervan bewust dat koersveranderingen op hoofdlijnen voor de lange termijn vragen om een geleidelijke bijsturing van beleid op regionaal en lokaal niveau. Dit kan betekenen dat het in verschillende fasen moet plaatsvinden, echter zonder het oriëntatiepunt voor de lange termijn uit het oog te verliezen. In dit verband verzoekt de regering de provinciale besturen aan te geven op welke wijze deze koersverandering zou kunnen plaatsvinden. Tevens vraagt de regering de gekozen ruimtelijke aanduiding van de watersysteemeenheden als basis voor de koerskeuze te bezien in het licht van de uitwerking van het ruimtelijk beleid op provinciaal niveau. De regering houdt er rekening mee dat deze nadere beleidsanalyse van de voorgestelde koerskeuze kan leiden tot bijstelling en fasering van het rijksbeleid in het kabinetsstandpunt (deel 3) van de Vierde nota Extra.

De regering wil in samenwerking met de provincies komen tot het aanduiden van een aantal proefgebieden voor het operationaliseren van het ruimtelijk beleid voor de vier koersen. Daarbij wordt gedacht aan een aantal planstudies die bij kunnen dragen aan uitwerking of voorbereiding van het ruimtelijk beleid in streekplannen. Bij uitwerking zal de nadruk worden gelegd op de vertaling van het beleid naar bestemmingsplannen en landinrichtingsplannen. Bij voorbereiding wordt het accent gelegd op de (her-)formulering en aanscherping van het provinciaal ruimtelijk beleid, en de vertaling daarvan naar inrichtings- en beheersmaatregelen. Bij deze planstudies zullen waar nodig ook waterschappen en gemeenten worden betrokken. De planstudies zullen voor de rijksoverheid de functie hebben van een nadere concretisering van het rijksbeleid voor de betreffende gebieden. Tevens wil de regering bezien welke functie de planstudies voor de vier koersen kunnen krijgen in de discussie over de ontwikkeling van het EG-beleid voor de landelijke gebieden.

Voorts nodigt de regering de Unie van Waterschappen uit om te bezien in hoeverre de koerskeuzen op basis van de (water)systemeenheden een goed vertrekpunt zijn voor de afstemming van het waterbeheer op ruimtelijk beleid.

3.4. Relatie met de PKB

Het uitgangspunt van ruimtelijke kwaliteit is weergegeven in PKB II.1: Algemene uitgangspunten.

In de paragraaf over de ruimtelijke hoofdstructuur (PKB II.2) staat het principe van de koersbepaling en het onderscheid tussen de vier koersen beschreven. de koersbepaling is weergegeven op de PKB-kaart Ruimtelijke hoofdstructuur.

In de paragraaf Landelijk gebied van het hoofdstuk over de dagelijkse leefomgeving (PKB III.4) wordt de per koers de gewenste ontwikkelingsrichting aangegeven waarmee bij de bestemming en inrichting van het landelijk gebied rekening moet worden gehouden. In dezelfde paragraaf wordt ingegaan op windenergie, op grote wateren en op de doorwerking van dit beleid in andere rijksnota's en in het beleid van de andere overheden.

De te handhaven SLSG-uitspraken over met name openluchtrecreatie, infrastructuur, landbouw, bosbouw, natuur en landschap zijn op het nieuwe beleid afgestemd.

In de paragraaf Behoud en vernieuwing landelijk gebied van het hoofdstuk over het Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (PKB III.6) zijn de strategieën van actieve handhaving, aanpassing en vernieuwing opgenomen alsmede de beleidsrichtingen die nodig zijn om een bepaalde koerswijziging tot stand te brengen. De strategiekeuze voor bepaalde regio's is weergegeven op de PKB-kaart Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.

In deze paragraaf III.6 zijn ook de beleidsuitspraken over strategische watervoorraden opgenomen.

In PKB-hoofdstuk V (Regionale beleidsuitspraken) wordt per regio aangegeven welke veranderingsstrategie de regering voorstaat.

4. LEEFBAARHEID

4.1. Entree

Mensen kunnen niet zonder een goed onderhouden huis, een veilige, schone en herkenbare omgeving en een minimum aan bewegingsvrijheid. Deze notie vormt de achtergrond voor de vijf basiswaarden die de Vierde nota over de ruimtelijke ordening van groot belang vindt voor de dagelijkse leefomgeving van mensen. Burgers en overheden moeten daar samen de hand aan houden.

Zowel in steden als op het platteland zijn ontwikkelingen gaande die deze waarden in gevaar kunnen brengen. Hoewel de dagelijkse omgeving van de meeste stadsbewoners geen essentiële tekortkomingen heeft en de Vierde nota verschillende maatregelen heeft gepresenteerd om de economische gezondheid van steden te versterken, is vastgesteld dat bepaalde bevolkingsgroepen geïsoleerd raken in de vervallen gedeelten van de stad. Vooral in de grote steden neemt dat problematische vormen aan. In de Stellingnamebrief over de Vierde nota staat daarom een pleidooi voor stedelijk beheer, als middel om het verval van de omgeving te keren en tegelijkertijd marginale groeperingen uit hun isolement te halen. In één van de drie cirkels van de nota «Sociale vernieuwing, opdracht en handreiking»³⁰ is deze gedachte uitgewerkt. Momenteel is het afsluiten van convenanten in volle gang. De Vierde nota Extra hoeft daar niets wezenlijks aan toe te voegen; in dit hoofdstuk wordt daarop dan ook niet verder ingegaan. Wel wordt de ontwikkeling van het koppel stedelijk beheer / sociale vernieuwing versterkt, via rijkssteun voor experimenten van gemeenten op dit terrein. In de PKB is daarover een uitspraak opgenomen.

Net als in steden is op het platteland de leefomgeving doorgaans goed te noemen. Juist in contrast met steden is het aantrekkelijk vanwege de ruimte, de rust en het landschap.³¹ In een klein aantal gebieden is echter al jaren een proces van schaalvergroting en bevolkingsuitdunning gaande, wat leidt tot verminderde bereikbaarheid en teruglopende voorzieningen. De regeringsbeslissing over de Vierde nota heeft voor die gebieden beleid geformuleerd dat zich richt op bereikbaarheid van de voorzieningen. Met de kanttekening dat verder zal worden gezocht naar nieuwe mogelijkheden om aan de specifieke vervoersvraag te kunnen voldoen.

Dat is nog steeds een juiste beleidskeuze. Inmiddels zijn de ontwikkelingen verder in kaart gebracht. Het in 1989 verschenen onderzoeksrapport «De achterkant van verstedelijkt Nederland»³² wijst op het teruggelopen economische perspectief van bepaalde gebieden en op de groeiende discrepantie tussen de huidige leefwijze en het kleinschalige nederzettingenpatroon van het platteland. Die discrepantie vraagt om een antwoord dat meer omvat dan aanpassingen in het openbaar vervoer. Koste wat kost vasthouden aan het oude patroon biedt onvoldoende perspectief in die regio's. Waar het beleid in het verleden vaak neerkwam op fysieke aanpassingen voor elke kleine kern afzonderlijk, is nu een aanpak op regionaal niveau nodig om vitaliteit in het gebied terug te brengen.

In de betreffende regio's zelf bestaan aanzetten voor een beleidsantwoord op dit vraagstuk. De regering wil daarom creativiteit en overleg uitlokken. Er zijn aanpassingen nodig in de ruimtelijke structuur en er moet een inventarisatie plaatsvinden van kansen op economisch gebied. Dit laatste komt tevens tegemoet aan de moties over de landbouw in Noord-Nederland en over Noord-Holland Noord^{G,H}.

³⁰ Nota Sociale Vernieuwingsprojecten, handreiking, Ministerie van BZa, maart 1990

³¹ Leefbaarheid platteland, Achtergrondrapport bij de Vierde nota Extra, Rijksplanningologische Dienst, oktober 1990

³² Huigen en van de Velden, De achterkant van verstedelijkt Nederland, 1989

^G motie Van Noord/Swildens-Rozendaal, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 36

^H motie Lonink/Vlijmen, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 42

4.2. Uitgangspunten en beleidsinhoud

Structurele veranderingen zoals schaalvergroting of bevolkingsuitdunning zijn op zichzelf niet negatief, maar de gevolgen moeten binnen aanvaardbare grenzen worden gehouden.

In enkele gebieden is een neerwaartse spiraal gaande (zie afbeelding). Het ontbreekt in deze gebieden aan economische perspectieven en met name in kleinere kernen is het aantal arbeidsplaatsen relatief klein. De herstructureringsprocessen in de landbouw betekenen een verdere afname van het aantal arbeidsplaatsen. In bepaalde kernen leidt dit tot vertrek zonder dat daar substantiële vestiging tegenover staat. Vertrek vindt vooral plaats in de groep tot 30 jaar. Veelal is structurele leegstand van woningen het gevolg (tot meer dan 5% van de woningvoorraad),³³ leidend tot een verminderd draagvlak voor de nog aanwezige voorzieningen. De leegstand schaadt de aantrekkelijkheid van de woonomgeving; het afnemende draagvlak versterkt de concentratietendens in het voorzieningenapparaat, waardoor de afstand tot de voorzieningen voor de bewoners van de kleine kernen verder toeneemt. De ruimtelijke structuur, die is ingesteld op een grote hoeveelheid kleine kernen die wat betreft basisvoorzieningen zichzelf bedruipen, voldoet niet meer.

In de drie noordelijke provincies beschikken meer dan 600 van de ruim 800 nederzettingen niet over een volledig basispakket van dagelijkse voorzieningen (basisschool, levensmiddelenwinkel, huisarts, post- en bibliotheekvoorziening). In 120 van deze nederzettingen met ca 4% van de bevolking van deze provincies moeten de bewoners 5 km of meer reizen om dit pakket in één kern geconcentreerd aan te treffen³⁴. Vooral in kernen met relatief veel vervoersarme sociaal zwakkere groepen kan dit problemen geven. In die dorpen kunnen bewoners ruimtelijk geïsoleerd raken.

In concreto gaat het om die gedeelten van Groningen, Friesland, Drenthe, Noord-Holland en Zeeland die in «De achterkant van verstedelijkt Nederland» als aandachtsgebied gemarkeerd zijn. De aandacht van het rijk gaat vooral uit naar de gebieden, waar de bevolkingsafname leidt tot de beschreven spiraal. Het betreft Noord-Friesland, Noord-Groningen, Oldambt en Zeeuws Vlaanderen. Mede ter uitvoering van de motie Lonink/Vlijmen (20 490, nr. 42) geldt deze speciale aandacht ook voor de Kop van Noord-Holland (exclusief Den Helder).

In het bestuurlijk overleg over deze nota zal de gebiedskeuze besproken worden. In het kabinetsstandpunt over deze nota (deel 3) zal voor elk van de aangegeven gebieden een omgrenzing worden aangegeven.

Het gestaag groeiende tekort aan draagvlak voor kleinschalige voorzieningen in deze gebieden kan niet blijvend door de overheid worden gecompenseerd, temeer omdat het einde van de schaalvergrotingstendens niet in zicht is. Daarom wil de regering deze gebieden prikkelen tot een regionale, uitvoeringsgerichte aanpak die uitgaat van schaalvergroting en die de basis kan zijn voor beslissingen over voorzieningen-spreiding en over verbeteringen van het openbaar vervoerssysteem.

Deze aanpak moet samenwerkende gemeenten en de particuliere sector ertoe brengen samen voorzieningen in stand te houden in een (beperkt) aantal nader overeen te komen kernen.

In de te ontwikkelen plannen moet duidelijk worden hoe kansarme groepen, waaronder ouderen, volwaardig aan de samenleving kunnen (blijven) deelnemen en deze voorzieningen voor hen bereikbaar blijven. Door onderlinge afstemming van openbaar, speciaal en taxivervoer en een flexibeler vervoerssysteem kan beter op de behoeften van kleine aantallen mensen worden ingespeeld.

³³ Evaluatie kleine kernenbeleid provincies Friesland en Groningen, BRO, september 1990

³⁴ Huigen en Volkers, Verzorgingssituatie van nederzettingen in Nederland, juni 1989

¹ motie Lonink/Vlijmen, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 42

³⁵ Regionale ontwikkelingsprojecten en nieuwe beleidsopties voor landelijke gebieden, Burie onderzoek en advies bv, 1990

Naast vervoersmogelijkheden kunnen mobiele voorzieningen in sommige gevallen soelaas bieden of kan een systeem van complementaire dienstverlening, bijvoorbeeld in de vorm van bestel- en bezorgdiensten, worden opgezet. In de sfeer van post- en bankdiensten is een modern alternatief denkbaar door geautomatiseerde post- en bankunits op te richten in kernen zonder voorzieningen. Op termijn kunnen deze wellicht worden uitgebreid met andere telematica-apparatuur, waardoor ze gelijkenis gaan vertonen met telecottages of teleservice-centra in het buitenland.³⁵

Een belangrijk element in de aanpak moet zijn dat vanuit de relatief sterke eigenschappen van het gebied wordt gezocht naar nieuwe of betere bestaansbronnen. Mogelijkheden kunnen gezocht worden in intensivering van de agrarische functie, in het midden- en kleinbedrijf, in recreatie en in het toerisme.

De doelstellingen van de sociale vernieuwing zijn sterk verwant aan het beleid voor de leefbaarheid. Het gaat om verbetering van de positie van groepen die sociaal, ruimtelijk en/of economisch in de knel zitten. Samenwerking tussen gemeenten bij sociale vernieuwing kan leiden tot een effectievere aanpak, omdat inspanningen en middelen kunnen worden gebundeld. Derhalve is deze samenwerking in de aan te wijzen gebieden dringend gewenst. Bovendien is een betere afstemming mogelijk op het beleid van sociale vernieuwing met de Regionale Besturen voor de Arbeidsvoorziening.

De gemeentelijke en provinciale overheid zijn eerstverantwoordelijk, maar duidelijk is dat het bedrijfsleven en de bevolking betrokkenen zijn. Omdat aanpassingen in de structuur van een regio bovenlokale afweging vergen, moet de organisatie en het initiatief bij de provincie liggen. Het rijk zal een stimulerende en ondersteunende rol vervullen.

4.3. Instrumentatie

De regering wil voor de aandachtsgebieden de provincie bijstaan in het zoeken naar ontwikkelingsmogelijkheden en de juiste ruimtelijke structuur. Wanneer overeenstemming kan worden bereikt over het ontwikkelen van een regionale visie die aansluit bij het uitgangspunt dat hierboven is geformuleerd, is het rijk bereid om bij te dragen in de benodigde onderzoeks- en plankosten. Daarvoor, en voor uitvoeringsprojecten die niet met bestaand beleid te realiseren zijn, wordt een bescheiden budget vrijgemaakt uit de begrotingen van de departementen van WVC en VROM. De betreffende provincies worden uitgenodigd om over de inzet van deze middelen met het rijk afspraken te komen maken.

Het beleid voor de aandachtsgebieden dient een combinatie van verbetering van de ruimtelijke, de economische en de sociale structuur te zijn. Daarom zijn voor de uitvoering instrumenten op uiteenlopende beleidsterreinen van belang. Voor daarvoor in aanmerking komende rijksinstrumenten zal de regering bijzondere aandacht besteden aan de geselecteerde gebieden. Van de provincie wordt bij de inzet van diens instrumenten een vergelijkbare opstelling verwacht. Bovendien kunnen de provinciale besturen in een aantal gevallen de inzet van het rijksinstrumentarium beïnvloeden.

Er bestaat een relatie met de andere inspanningen van het Rijk om de positie van de noordelijke provincies te verbeteren. Er wordt sectorbeleid gevoerd waarvan de voordelen deels ook ten goede kunnen komen aan de plattelandsgebieden. De middelen van het beleid voor de leefbaarheid op het platteland moeten dus worden gezien als aanvullend op het totale beleid voor het noorden. Ten behoeve van de geselecteerde gebieden kunnen middelen uit het Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP) worden ingezet, wanneer deze passen binnen de ISP-beleids-

thema's midden en kleinbedrijf-structuur, agribusiness en toerisme en recreatie. Selectie en prioriteitsstelling van deze projecten geschiedt in een gedecentraliseerde structuur door daartoe in te stellen programma-commissies. De besturen van de noordelijke provincies kunnen daarop zelf invloed uitoefenen.

Daarnaast kunnen ISP-projecten en projecten in het kader van de Nota Ondernemen in toerisme elkaar in de noordelijke provincies aanvullen. In relatie tot leefbaarheid platteland kan het daarbij ondermeer toeristische projecten betreffen die passen in het thema Nederland Waterland. De Staatssecretaris van Economische Zaken zal met de provincies een bestuurlijke overeenkomst sluiten om hen in staat te stellen de toeristische bedrijvigheid te stimuleren. In de nota Ondernemen in toerisme heeft de Staatssecretaris aangegeven de doelstellingen en aan de projecten te stellen criteria in gezamenlijk overleg met de provincies te willen opstellen.

Voor het ISP-gebied zijn middelen beschikbaar voor projecten, die voortvloeien uit de voor de akkerbouw op te stellen regionale herstructureringsplannen. De EG heeft voor een deel van Friesland middelen uitgetrokken ter bevordering van de sociaal-economische ontwikkeling van plattelandsgebieden in het kader van het zogenaamde 5b-programma.

In het (basis)onderwijs is het beleid op schaalvergroting gericht met het oog op verbetering van de kwaliteit. Het streven naar autonomie is bij grotere scholen beter te realiseren. De Staatssecretaris van Onderwijs en Wetenschappen bezint zich op de voorstellen tot schaalvergroting, die een projectgroep voor het basisonderwijs heeft gedaan. Eén van de mogelijkheden is voor het platteland lagere normen te hanteren dan voor het stedelijk gebied. Tussen enerzijds bereikbaarheid en pluriformiteit van scholen en anderzijds de kwaliteit van het onderwijs moet een evenwicht worden gevonden. Daarbij zal in de genoemde gebieden gericht aandacht worden gegeven aan de handhaving van de leefbaarheid. Een van de mogelijkheden is voor het platteland lagere normen te hanteren dan voor de stedelijke gebieden. Voor het Noorden zullen in het kader van het Integraal Structuurplan Noorden des Lands afspraken worden gemaakt over een gezamenlijke verkenning van de problematiek en over de oplossing van knelpunten in het basis- en (voortgezet) speciaal onderwijs en voortgezet onderwijs en zo mogelijk de relaties tussen deze onderwijssoorten. Ter financiering van deze fase van de verkenning zijn middelen van O&W en EZ (ISP) beschikbaar.

Schaalvergroting in het onderwijs dient gepaard te gaan met maatregelen in de sfeer van collectief vervoer. Ook de mogelijkheden van andere voorzieningen, die een goede bereikbaarheid kunnen waarborgen, kunnen worden onderzocht. Te denken valt aan constructies als de door de VNG ontwikkelde lespuntenschool.³⁶ Nadere uitspraken daarover zullen worden gedaan als de resultaten bekend zijn van het pre-experiment met de Streek-onderwijs-eenheid in Tytsjerksteradiel, die veel gelijkenis vertoont met de lespuntengedachte.

Op de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn voor de genoemde gebieden middelen beschikbaar voor verkeersveiligheid. Daarnaast zijn, conform de Vierde nota, middelen beschikbaar voor ondersteuning van initiatieven en experimenten met maatwerk op het gebied van openbaar vervoer (F.10 mln.).

Gemeenten, die uitvoering willen geven aan het beleid van sociale vernieuwing, kunnen met het rijk een convenant sluiten voor de periode van drie jaar. Gemeenten kunnen een aantal aangewezen specifieke uitkeringen als een brede uitkering krijgen met de vrijheid om deze binnen de reikwijdte van de sociale vernieuwing te besteden. Gemeenten, die willen samenwerken, kunnen gezamenlijk een convenant met het rijk sluiten en de uitkeringen tot een gezamenlijke uitkering bundelen. De regering wil deze samenwerking in de aan te wijzen gebieden bevorderen en een onderdeel laten zijn van de gewenste

³⁶ Lespuntenscholen, VNG afdeling sociaal-geografisch en bestuurlijk onderzoek, juni 1990

regionale aanpak. De regering zal in deel 3 van de Vierde nota Extra bezien in hoeverre aanpassingen van de convenanten met vooral de (samenwerkende) gemeenten in de aandachtsgebieden wenselijk is.

Ook de middelen, die beschikbaar zijn in het kader van de Stads- en dorpsvernieuwing, kunnen worden aangewend bij de regionale aanpak. De provinciale besturen hebben voldoende mogelijkheden om de verdeling van deze gelden -indien zij dit wenselijk achten- sterker op de genoemde gebieden te richten.

Welke planvorm uiteindelijk als voertuig voor dit beleid wordt gekozen is niet van groot belang. Gezien de lokale en regionale constellatie van plannen en beleidsstukken, ligt het voor de hand dat de provincie een eigen keuze bepaalt. Denkbaar is dat wordt gekozen voor bv. nadere uitwerking van het streekplan of voor een regionaal ontwikkelingsplan.

De regering is bereid in één regio uit de aandachtsgebieden actief aan de planvorming en uitvoering mee te werken. Daarmee wil zij enerzijds helpen een voorbeeld te creëren voor de aanpak in andere gebieden en daarnaast ook direct op rijksniveau ervaren, welke problemen zich voordoen bij de toepassing van het rijksinstrumentarium en daarvoor oplossingen zoeken, die ook voor andere gebieden van belang kunnen zijn. De voorkeur van de regering gaat uit naar het gebied NO-Friesland/NW-Groningen.

Over de afspraken die hierover met de betrokken besturen worden gemaakt, zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd in het kader van het kabinetsstandpunt over de Vierde nota Extra (deel 3).

Voor de komende vier jaar wordt een landelijk coördinatiepunt aangewezen dat de verdeling regelt van de WVC/VROM-middelen over de betreffende gebieden. Zo nodig helpt het coördinatiepunt zoeken naar mogelijkheden om elementen uit zo'n regionale visie met regulier beleid tot uitvoering te brengen. Een actieve betrokkenheid van de sectordepartementen bij het beleid voor leefbaarheid platteland is noodzakelijk. Daarom zal een rijksprojectgroep worden ingesteld.

Voor de uitvoering van het beleid voor leefbaarheid platteland is een gebundelde inzet van instrumenten van belang. Omdat de doelstellingen van de sociale vernieuwing zo sterk verwant zijn met die van leefbaarheid, ligt het voor de hand aansluiting te zoeken bij sociale vernieuwing. Binnen de Interdepartementale Projectgroep Sociale Vernieuwing (IPSV) zal een werkgroep worden geformeerd, die zich richt op leefbaarheid, waarbij met name aandacht zal worden besteed aan de aandachtsgebieden. Het coördinatiepunt wordt gesitueerd bij de ministeries van WVC en VROM en zo nodig zal worden ondersteund door de Inspecteurs van de Ruimtelijke Ordening in de betreffende provincies. De uitwisseling van ervaringen van de verschillende gebieden wordt bevorderd. In aansluiting daarop wordt onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen in de leefsituatie op het platteland.

Na vier jaar zal de balans worden opgemaakt. De ervaringen in de verschillende regio's en de uitkomsten van het onderzoek zullen naast elkaar worden gelegd, en bezien zal worden of nadere beleidsuitspraken op nationaal niveau nodig zijn. Uiterlijk in 1995 zal de regering daarover aan de Tweede Kamer rapporteren.

4.4. Relatie met de PKB

Het beleid voor de leefbaarheid van het landelijk gebied is weergegeven in de paragraaf over landelijk gebied van het hoofdstuk over de dagelijkse leefomgeving (PKB III.4).

In de paragraaf over Stedelijk gebied (PKB III.1) is een beleidsuitspraak opgenomen over de bevordering van experimenten met beheer van de stedelijke leefomgeving.

5. VIERDE NOTA EN STRUCTUURSCHETS: Actualisering en integratie

5.1. Entree

Het nationaal ruimtelijk beleid van de Derde nota over de ruimtelijke ordening was dringend aan vernieuwing toe. De Vierde nota over de ruimtelijke ordening heeft grote delen van dat beleid al vernieuwd maar beoogde geen integrale herziening. Het grootste deel van het beleid van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (SLSG), die zou gelden tot eind 1990, is ongewijzigd gelaten. Daarnaast moet het ruimtelijk beleid worden aangepast aan beleidsnota's zoals het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en het Nationaal Milieubeleidsplan plus (NMP+) die na de Vierde nota zijn verschenen.

De voorgaande hoofdstukken van deze Vierde nota Extra voorzien gedeeltelijk in het bijstellen van beleid van de Vierde nota en de Structuurschets. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de overige actualiserings en aanpassingen die nodig zijn om het totale ruimtelijke beleid nu in één actuele PKB te kunnen presenteren.

De eerste paragraaf beschrijft de veranderde positie van Nederland in internationaal verband. Sinds het verschijnen van de Vierde nota hebben de ontwikkelingen in Oost-Europa de internationale verhoudingen ingrijpend gewijzigd. Dit kwam ook naar voren bij de behandeling van de Vierde nota in de Tweede Kamer. Aan de orde komen (ruimtelijke consequenties van) de Oost Europa ontwikkelingen en het beleid voor hoofdtransportassen. Ook wordt kort stilgestaan bij stedelijke knooppunten.

Op twee punten geeft de inhoud van de hoofdstukken 2 en 3 aanleiding tot bijstelling van het bestaande stadsgewestelijk inrichtingsbeleid voor wonen, werken en andere functies: de groeitaakstellingen voor bepaalde gemeenten en het open ruimte beleid.

Over het ROM-gebiedenbeleid kan sinds de regeringsbeslissing over de Vierde nota meer duidelijkheid worden geboden. Dat gebeurt in de derde paragraaf. Als laatste beleidsthema wordt de doorwerking van het beleid in bestemmingsplannen buitengebied behandeld.

Ten slotte wordt ingegaan op de vereenvoudiging van het planstelsel die in de Vierde nota is aangekondigd: de afronding van de samenvoeging van beleidsstukken over ruimtelijke ordening. Dat is tevens een goede gelegenheid om nog eens kritisch na te gaan of elke uitspraak daadwerkelijk nodig is. Er is te werk gegaan vanuit het principe: regel alleen wat noodzakelijk is (en doe dat dan ook goed)!

5.2. Nederland internationaal

5.2.1. Oost-Europa

De herziening van de relaties met Oost-Europa is in gang gezet. De Duitse eenwording en de democratisering en liberalisering van andere Oost-Europese landen creëren een nieuwe «kaart» van Europa, waarop ook de westerse landen zoals Nederland een nieuwe positie innemen. Die nieuwe kaart zal aansluiten bij de situatie van voor de oorlog. Toen was midden-Europa in belangrijke mate een geografisch geheel waarbinnen intensieve handelscontacten plaatsvonden. Bohemen, Saksen en Silezië hadden belangrijke industriegebieden, die naast massaproductie ook technologisch geavanceerde producten leverden voor de westerse markt. Berlijn was een metropool, die in allerlei opzichten kon wedijveren met London en Parijs. De Duitse hoofdstad vormde een knooppunt op de

routes verder naar het Oosten. Praag, Boedapest en Dresden waren internationale cultuursteden.

De infrastructuur van die tijd was afgestemd op de toen bestaande intensieve stromen. Het gaat dan vooral om spoorwegen en kanalen.

De relaties van het Oosten van Europa met Duitsland waren alleen al om redenen van geografische nabijheid intensief. Echter ook de kontakten met de andere West-Europese landen waren niet gering.

De politieke splitsing van Europa na de oorlog heeft aan die situatie een eind gemaakt. Het verkeer van personen en het vervoer van goederen werden aan sterke belemmeringen onderworpen, oude verbindingen werden verbroken, militaire zones ingericht.

Op regionaal niveau betekende deze nieuwe situatie, dat West-Duitse steden hun historische achterland verloren (Lübeck, Hamburg, Hannover, Wolfsburg, Gottingen en natuurlijk Berlijn) en dat grensregio's tot perifere gebieden werden.

Op landsniveau betekende het dat de Oost-West assen in Europa werden onderbroken en meer als ontwikkelingsassen konden functioneren. Nieuwe infrastructuur liep vooral Noord-Zuid. Zo werd in de DDR Rostock ontwikkeld als de haven voor Berlijn en Saksen. De verbindingen met Hamburg waren doorgesneden, in de voormalige BRD zijn de Noord-Zuid verbindingen in de patronen van de autowegen, spoorwegen en kanalen duidelijk te herkennen.

Ook de stedelijke ontwikkeling in Oost-Europa kreeg een ander karakter dan die in het Westen. Achterstanden zijn opgelopen op vrijwel alle terreinen waarop steden economisch en cultureel concurreren.

De nieuwe situatie: kansen en bedreigingen.

De handel met Oost-Europa is zeer klein geworden. Vanuit Nederland ging in 1986 nog slechts 1.45% van de totale export naar Oost-Europa. Verwacht mag worden dat nu een sterke groei zal inzetten. Een probleem is de geringe koopkracht van de Oosteuropese landen en het feit dat slechts weinig Oosteuropese producten aan Westerse kwaliteitseisen voldoen. Op de korte termijn zal de handel dan ook een eenzijdig karakter hebben. Voor Nederland is niet alleen een groei van de uitvoer naar de voormalige DDR en Oost-Europa te verwachten, maar ook een toename van de handel met westelijk Duitsland. In westelijk Duitsland is de groei van de economie sterker. Nederlandse bedrijven kunnen profiteren van de vraag in dit gebied.

De nieuwe centrale positie van Duitsland zal invloed hebben op de positie van Nederland als doorvoerland. Ongetwijfeld zullen de havens in westelijk Duitsland en vooral Hamburg het meest kunnen profiteren van de ontwikkeling van de voormalige DDR en Oost-Europa. Dat heeft niet alleen te maken met de gunstige ligging, maar ook met de verwachtingen ten aanzien van de samenstelling van de vervoersstromen en de keuze van de vervoermiddelen. Het containervervoer zal de belangrijkste groei vertonen. Daarbij is het steeds meer essentieel dat er goede achterlandverbindingen per spoor aanwezig zijn. Vooral op dat laatste punt heeft Hamburg een duidelijke voorsprong op Rotterdam. Het gevaar is aanwezig dat Hamburg niet alleen het leeuwedeel van de overzeese handel naar Oost-Europa verzorgt, maar ook nog een deel van het oude Rotterdamse achterland per spoor gaat bedienen.

Steden

De nieuwe vrijheid in Oost-Europa zal de positie en ontwikkeling van een groot aantal steden sterk beïnvloeden. Vooral in Berlijn wordt een stormachtige ontwikkeling verwacht door de politieke ontspanning, het wegvallen van de grenzen en bevolkingstoename. Ook op het gebied van

de infrastructurele voorzieningen zullen belangrijke vernieuwingen plaats vinden. Er bestaan al voorstellen voor een gezamenlijke internationale luchthaven voor Oost-en West- Berlijn en het besluit over een hogesnelheidstrein naar Hannover is al genomen. Steden als Praag, Boedapest, Leipzig en Dresden zullen zich minder spectaculair ontwikkelen, maar ook zij zullen profiteren van de nieuwe omstandigheden.

De contacten van Nederland met vooral het nieuwe Berlijn zullen zeer sterk toenemen. Op dit moment is het verkeer naar Berlijn slechts een fractie van dat naar de andere Europese metropolen:

Omvang passagiersstromen door de lucht 1987	
Schiphol – Londen	862 809
Schiphol – Parijs	250 576
Schiphol – Berlijn(W)	16 269

(bron: database transport en infrastructuur, NEI 1990)

Omvang passagiersstromen per spoor 1989	
NL – Londen	33 670
NL – Parijs	180 897
NL – Berlijn	17 579

(bron: NS 1990)

Duidelijk is dat een combinatie van een grotere attractiviteit van Berlijn, een toename van het aantal zakelijke contacten en een groei van de positie van Berlijn als knooppunt van verkeer naar het Oosten tot een enorme toename van het personenvervoer tussen Nederland en Berlijn zal kunnen leiden.

Datzelfde zal kunnen gelden voor de relaties met steden in het gebied tussen Nederland en Berlijn. Noordduitse steden als Oldenburg, Hamburg, Bremen, Lübeck, Bremerhafen en Kiel kennen een hoge economische expansie. Steden als Osnabrück en Hannover behoren tot de topgroei van West-Duitsland en liggen direct op de lijn Randstad-Berlijn.

Ook de toeristische relaties tussen Oost en West zullen toenemen, in beide richtingen. Op grond van de grote belangstelling van de Oosteuropese burgers voor de ontwikkelingen in de Westerse landen zal ook Nederland een toename van het aantal bezoeken mogen verwachten. Vooral het cultureel-historische aanbod dat de Nederlandse steden en met name Amsterdam kunnen bieden zal aantrekkelijk zijn voor deze toeristen. Daarnaast zullen Nederland-Waterland en de kust kansen bieden. Veel is afhankelijk van de koopkrachtontwikkeling in Oost-Europa en de mogelijkheden in Nederland om ook voor minder koopkrachtige toeristen een goed produkt te bieden.

Infrastructuur

De toename van de handel zal niet met de huidige infrastructuur kunnen worden opgevangen. Reeds op korte termijn kunnen er aanzienlijke congestie-problemen ontstaan op de belangrijkste Oost-West routes. Die congestie wordt versterkt als over de mogelijke vervoerswijzen niet snel duidelijke beslissingen worden genomen. Nu is het nog mogelijk bij de verbetering van de Oost-West infrastructuur problemen te vermijden die zich voordoen op de drukke Noord-Zuid routes, door goede mogelijkheden te creëren voor spoor en binnenvaart.

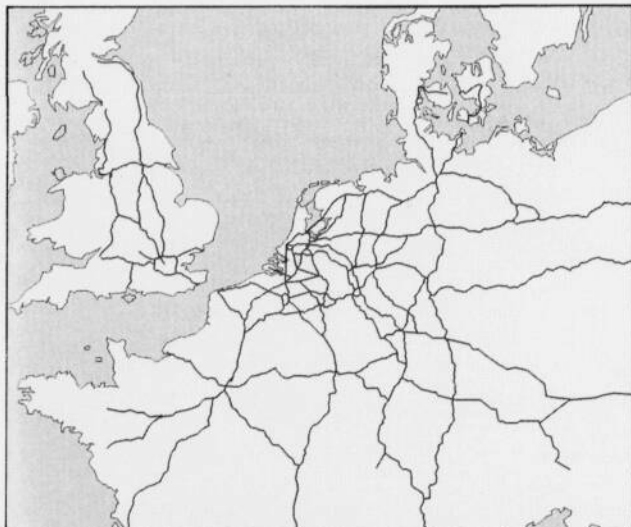
Het is voor de toekomstige positie van Nederland van groot belang, dat de verbetering van die Oost-West verbindingen niet stopt bij de Bondsrepubliek. Als Nederland goede aansluitingen krijgt op die Oost-West routes zal ons land niet alleen in staat zijn beter mee te profiteren van de toename van de handel met Oost-Europa, maar ook de relaties met de

groeïende regionale economiën in Noord- en midden Duitsland kunnen intensiveren.

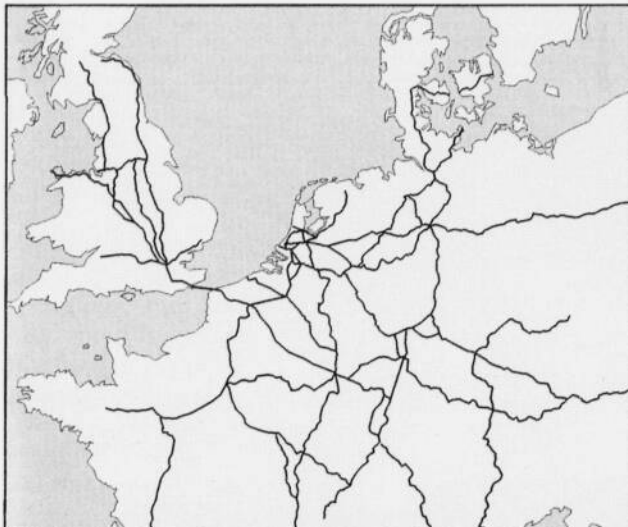
Bij die nieuwe noodzakelijke infrastructuur gaat het om personenvervoer en vervoer van goederen. Om de verwachte groei van het personenvervoer naar Berlijn en andere grote steden in Midden- en Oost-Europa te accommoderen is versterking van de directe verbindingen noodzakelijk. Daarbij speelt naast het luchttransport het hoge snelheids railnet een grote rol. Vooral een hoge snelheidslijn vanuit de Randstad direct via Hannover naar Berlijn verdient serieuze overweging.

OOST – EUROPA

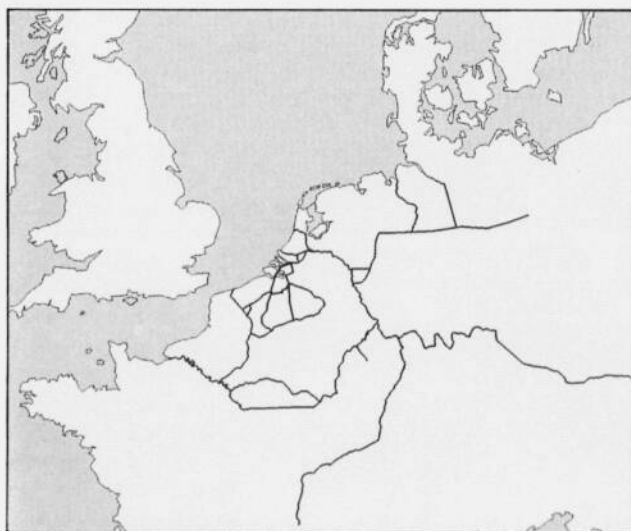
HOOFDTRANSPORTASSEN IN INTERNATIONAAL VERBAND



hoofdtransportas weg



hoofdtransportas rail (personen, goederen)



hoofdtransportas water

Wat betreft goederenvervoer gaat het om de positie van Nederland als distributieland en de positie van Rotterdam als mainport. Het doel moet zijn het Rotterdamse achterland te verbreden net zoals dat met het Hamburgse het geval is. In die nieuwe situatie zullen de verschillende achterlanden elkaar meer overlappen en zullen via open concurrentie de vervoersstromen worden bepaald.

Voor de transportlijnen op de grotere afstand is de handel overzee naar het Oostzee gebied van groot belang. Binnen de EG vindt een groot deel van de interne handel overzee plaats. In het groter wordende Europa zou dat aandeel moeten stijgen om milieu- en congestieproblemen te minimaliseren.

De bestaande plannen van de regering ter verbetering van de railinfrastructuur met gebieden in Duitsland via de Betuwelijn worden zeer urgent. Daarnaast zullen, mede naar aanleiding van de motie Van den Berg/Te Veldhuis^J, plannen worden ontwikkeld ter verbetering van de verbindingen met het Noorden van West-Duitsland en direct met de voormalige DDR. Op dit moment zijn de hoofdtransportassen (Brabantlijn en Betuwelijn) nog sterk gericht op de stedelijke agglomeraties in Noordrijnland-Westfalen en richting Zuid-Duitsland.

Wat het goederenvervoer per binnenschip betreft vindt reeds studie plaats naar de mogelijkheden om het Twentekanaal rechtstreeks aan te sluiten op het Mittellandkanaal.

Landbouw

De ontwikkelingen in Oost-Europa hebben ook hun weerslag op de landbouw in die landen. De Duitse eenwording impliceert dat het EG-landbouwbeleid onverkort van toepassing is op het grondgebied van de voormalige DDR. Aan de andere Oost-Europese landen worden concessies verleend voor de uitvoer van landbouwproducten naar de EG. De betekenis van deze ontwikkelingen voor de overschotsituatie van bepaalde landbouwproducten binnen de EG is vooralsnog beperkt. Enerzijds ontstaan nieuwe afzetmogelijkheden voor EG-exporteurs in deze landen, terwijl anderzijds Oost-Europese producten in toenemende mate worden ingevoerd. De ruimtelijke consequenties van deze (mogelijke) ontwikkelingen zijn vooralsnog niet aan te geven.

Migratie

Wanneer de bewegingsvrijheid aanwezig is, zijn bij grote welstandsverschillen tussen nabijgelegen landen migratiebewegingen onvermijdelijk. Het wegvallen van vooral de grens tussen Oost- en Westduitsland zal naar verwachting Oost-West migratie stimuleren. De arbeidsmarktproblemen in de industrie, de huishoudelijke sector, de gezondheidszorg en de landbouw in West-Europa kunnen deze migratie stimuleren.

In de afgelopen decennia bestond overigens reeds een omvangrijke Oost-West migratie. Momenteel houdt vooral West-Duitsland rekening met grote aantallen immigranten uit de DDR en uit geheel Oost-Europa (voormalige volksduitsers). In de andere landen van West-Europa wordt op dit moment formeel geen rekening gehouden met een mogelijk toenevende migratie.

De conclusie over Oost-West migratie kan onder de huidige omstandigheden niet verder gaan dan dat aan bevolkingsprognoses een onzekere factor is toegevoegd. Het is nog meer dan voorheen zaak om de ontwikkelingen op de voet te volgen en de beleidsmatige consequenties van een nieuwe bevolkingsgroei tijdig te doordenken. De ruimtelijke effecten van zo'n nieuwe bevolkingsgroei kunnen immers ingrijpend zijn voor de woningbouw, de druk op stedelijke gebieden en het leefmilieu.

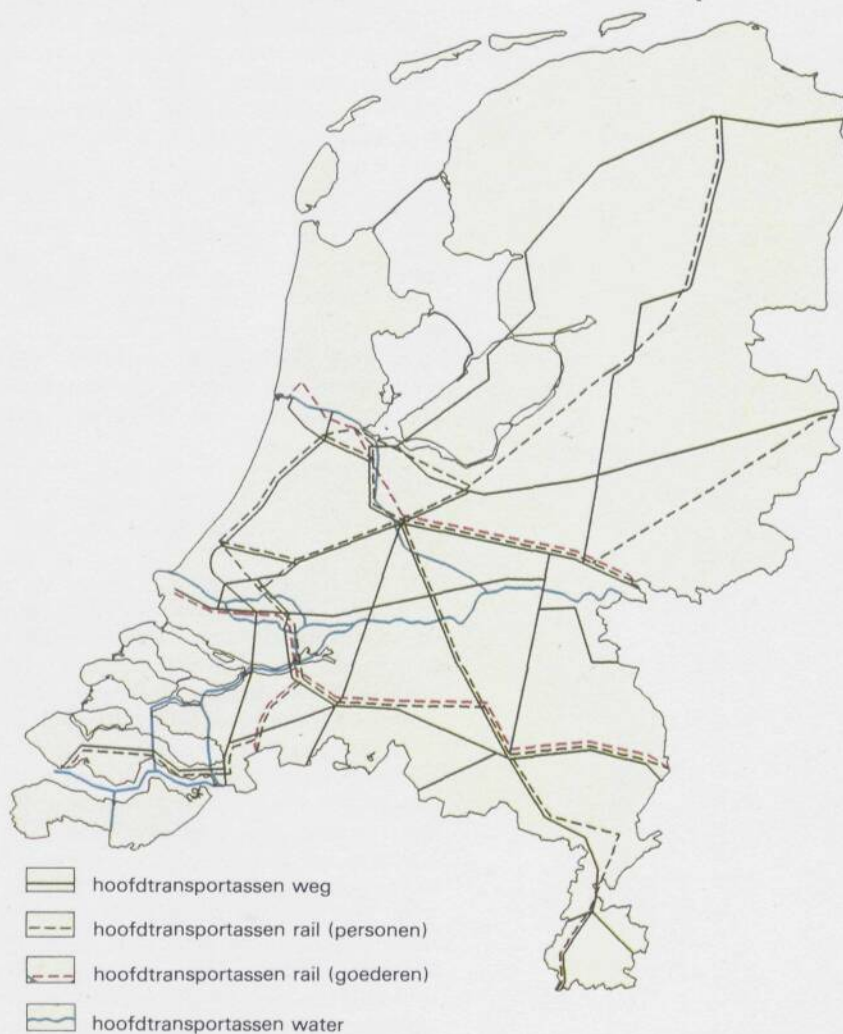
^J motie Van den Berg/Te Veldhuis,
Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990,
20 490, nr. 96

5.2.2. Hoofdtransportassen

De ontwikkeling van de mobiliteit is zodanig dat de bereikbaarheid van de economische centra en de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving steeds meer in het gedrang komen. Een goede bereikbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor de productie- en distributiefunctie van ons land. De daarvoor noodzakelijke investeringen in verkeers- en vervoersvoorzieningen moeten zorgvuldig afgewogen worden, zowel qua plaats als qua tijd.

In de Vierde nota en in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) zijn daarom vier netwerken van hoofdtransportassen aangewezen: voor wegverkeer, personenvervoer per spoor, goederenvervoer per spoor en goederenvervoer over water. Verbindingen uit deze netwerken onderscheiden zich van de overige verbindingen door prioriteit bij investeringsbeslissingen.

HOOFDTRANSPORTASSEN



De aangescherpte regeringsdoelstellingen voor mobiliteit en milieu hebben geleid tot wijzigingen in het rijksbeleid voor verkeers- en vervoersinfrastructuur. Dat beleid is opgenomen in de regeringsbeslissing over het SVV-II. In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen vanwege hun relevantie voor het ruimtelijke beleid overgenomen. Waar dat relevant is wordt ingegaan op de gevolgen van de veranderingen in Oost-Europa.

Bijstelling van beleid

Het beleid van de hoofdtransportassen (HTA's) is enerzijds gericht op bereikbaarheid en anderzijds op milieudoelstellingen. De regering wil de distributiefunctie van ons land veiligstellen, op zodanige wijze dat tevens wordt bijgedragen aan de realisatie van de milieudoelstellingen die zijn opgenomen in het NMP+.

De beleidsbijstelling wordt door de volgende uitgangspunten bepaald:

1. De groei van het gebruik van personenauto's zal aanzienlijk moeten verminderen (gestreefd wordt naar een groei in 2010 van 35% in plaats van de voorspelde 70%). In de eerste plaats door gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren, ten tweede door onnodig lange verplaatsingen te voorkomen.

2. Ten opzichte van de verwachte ontwikkeling bij ongewijzigd beleid dient een verschuiving plaats te vinden van het personenautogebruik naar het openbaar vervoer en van wegvrachtvervoer naar goederenvervoer per spoor en per schip. Zoals reeds opgenomen in deel d van het SVV-II wordt uitgegaan van de volgende taakstellingen (in miljoen ton per jaar):

spoor		binnenvaart	
1986	17	1986	238
2010	50	2010	370

Hoewel het hier gaat om forse verschuivingen zal volgens de huidige verwachtingen omtrent de economische groei en de ontwikkelingen in het goederenvervoer het vervoer over de weg nog aanzienlijk groeien:

1986	456
2010	725

3. Een aanzienlijke vergroting van de capaciteit en de kwaliteit van rail- en vaarverbindingen is noodzakelijk. Het huidige spoorwegennet kan een groeiende hoeveelheid reizigers en een toename van het goederenvervoer absoluut niet verwerken. Het hoofdvaarwegennet verdient op onderdelen een forse facelift.

4. Aanleg van weginfrastructuur wordt afgestemd op de zoveel mogelijk beperkte groei van het autoverkeer. Omdat congestie voorlopig onvermijdelijk is moet de aanleg primair ten goede komen aan goederenvervoer, reizigers met zakelijke motieven, carpoolers en bussen (ook bedrijfsvervoer). Deze doelgroepen-benadering zal vooral gericht worden op congestiegebieden.

5. Het infrastructuurfonds vervult bij de uitvoering van dit beleid een belangrijke functie. Het maakt een meer integrale afweging tussen de verschillende vervoerwijzen mogelijk, vooral ook wat betreft prioriteitstelling in de tijd, en de continuïteit van de investeringen wordt verbeterd. Voor het ruimtelijk beleid is met name afstemming in de tijd tussen diverse investeringen van cruciaal belang, bijvoorbeeld tijdige ontsluiting van grote woningbouwlocaties en werkgelegenheidscentra door

openbaar vervoer van voldoende kwaliteit. Een infrastructuurfonds verbetert de mogelijkheden hiervoor aanzienlijk. De regering streeft naar invoering met ingang van 1992.

De uitwerking van deze uitgangspunten heeft plaatsgevonden in het SVV-II. De nu vigerende netwerken van hoofdtransportassen zijn op de kaart aangegeven.

Personenvervoer per spoor

Dit hoofdtransportassennet zal versneld tot stand komen. In de regeringsbeslissing SVV-II is tot 2010 een bedrag van 14 miljard beschikbaar gesteld voor de uitvoering van rail 21. In verband met de toenemende betekenis van de relaties met het oosten van Duitsland (Berlijn e.o.) en de landen van Oost-Europa zal nadere studie plaatsvinden naar de betekenis van de HTA via Hengelo/Enschede richting Berlijn en verder (ook voor het goederenvervoer).

De uitvoeringsprioriteit van de HTA's ligt bij die projecten die tevens bijdragen aan vergroting van de capaciteit en de kwaliteit van het openbaar vervoer op stadsgewestelijk en randstedelijk niveau, zodat de Randstad zo spoedig mogelijk over een net van aggro/regiotreinen zal kunnen beschikken. Vervolgens wordt prioriteit gegeven aan de hoofdtransportassen die aansluiten op de Europese hogesnelheidslijnen.

De versnelde uitvoering van deze plannen, die onderdeel uitmaken van het NS-plan Rail 21, vergt een grote inspanning van alle betrokkenen. Door in een zo vroeg mogelijk stadium overleg te openen tussen de Nederlandse Spoorwegen, het rijk en de andere overheden, wil de regering de plannen optimaal op elkaar afstemmen.

De tijd die de benodigde procedures vergen, zal zo beperkt mogelijk worden gehouden door de provincies en gemeenten in een zo vroeg mogelijk stadium bij de oordeelsvorming te betrekken en door de verschillende procedures zo veel mogelijk parallel te schakelen (Wet Ruimtelijke Ordening, milieu effect rapportage en tracéprocedure).

Goederenvervoer per spoor

Om de taakstelling te kunnen verwerken is nieuwe infrastructuur voor het goederenvervoer nodig, met name voor de achterlandverbinding van de mainport Rotterdam. Aan het HTA-net is daarom de Betuwelijn toegevoegd. Met Duitsland zullen afspraken worden gemaakt over de aansluitende verbindingen. De relatie met het oosten van Duitsland en de landen van Oost-Europa zal worden verbeterd.

Goederenvervoer over water

Het HTA-net blijft ongewijzigd. Voor de belangrijke verbindingen zullen visies worden opgesteld, waarin wordt ingegaan op de potenties van de vaarroute, in samenhang met de lokaties voor overslagcentra en faciliteiten voor gecombineerd vervoer, de betekenis voor de recreatievaart en de inbedding in de ruimtelijke structuur van het gebied waar de verbinding doorheen voert. Zo komt er een «Toekomstvisie Waal», die ingaat op de strategieën voor de Waal als HTA. Deze toekomstvisie zal een rol spelen in de Nadere Uitwerking Rivierenland van de Vierde nota.

Evenals bij de HTA's voor het railvervoer vergt ook de toenemende betekenis van de relatie met Midden- en Oost-Europa nadere aandacht. Duitsland beschikt over een Oost-West vaarweg, het Mittellandkanaal. Dit kanaal is vanuit Nederland slechts bereikbaar via de Rijn en het Ruhrgebied. Zoals in het SVV-II reeds werd aangekondigd zal samen met

Duitsland de haalbaarheid van een kortsluiting tussen het Mittellandkanaal en het Twentekanaal worden onderzocht.

Wegverkeer

Voor de aanleg van hoofdwegen is in de periode tot 2010 volgens de regeringsbeslissing van het SVV-II 13,3 miljard beschikbaar, aanzienlijk minder dan in het beleidsvoornemen. Een aantal geprojecteerde verbindingen is geschrapt.

Om te bereiken dat de investeringen primair ten goede komen aan de genoemde doelgroepen en niet aanspoort tot onnodig autogebruik, zullen op bestaande en nieuwe wegverbindingen in congestiegebieden begeleidende maatregelen worden genomen. Daarbij wordt, afhankelijk van de specifieke situatie, gedacht aan diverse vormen van verkeersgeleiding en aparte rijstroken. Op deze wijze wordt de bereikbaarheid van de belangrijke economische centra, waaronder de mainports, verzekerd.

Bij aanleg of uitbreiding van wegen zal de milieuhygiënische inpasbaarheid verhoogde aandacht krijgen, in samenhang met het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen die de verdere versnippering van het landschap en het verlies van ecologische waarden zullen tegengaan. Plannen voor verbreding van bestaande wegen zullen daarom in de toekomst in voorkomende gevallen een tracé/m.e.r. procedure doorlopen, zoals is bepaald in het SVV-II.

Het schrappen van een aantal plannen en de in het SVV-II opgenomen afspraken over de tunnels hebben weinig consequenties voor het HTA-net. De structuur blijft grotendeels ongewijzigd. De noodzaak van een meer selectieve benadering bij het bieden van bereikbaarheid heeft wel consequenties voor de wijze waarop met het hoofdtransportassennet wordt omgegaan. Op de achterlandverbindingen zal de kans op congestie geringer zijn dan op de andere verbindingen van het hoofdwegenet.

Goederenoverslag

Het bevorderen van overslagmogelijkheden voor goederen (railservice-centra, inlandterminals, distributiecentra) en gecombineerd vervoer is nodig om de beoogde verschuiving in de vervoerwijzen te bewerkstelligen. De regeringsbeslissing van het SVV-II geeft daarop een visie: de verantwoordelijkheid ligt vooral bij het bedrijfsleven; de overheid schept randvoorwaarden (onder andere via beïnvloeding van Europese regelgeving) en moedigt kansrijke initiatieven van andere overheden en het bedrijfsleven aan. Een goed voorbeeld is de faciliteit voor goederenvervoer per spoor via de Bentheimer Eisenbahn te Coevorden. In enkele gevallen (terminals voor het gecombineerd vervoer per binnenschip) behoort ook financiële ondersteuning tot de mogelijkheden. Voor het beoordelen van initiatieven wordt conform het SVV-II en de Vierde nota (Extra) een kader ontwikkeld. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van de goederendistributiecentra Venlo/Tegelen en Coevorden en van de containerterminal te Nijmegen.

PKB-tekstwijzigingen.

(ten opzichte van de naar aanleiding van de Tweede-Kamerbehandeling bijgestelde PKB: kamerstuk 20 490 nr ..)

- Bij Regio's op eigen kracht (PKB IV.1) wordt ingegaan op de verhouding tussen goederendistributie / inlandterminals en het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.
- Bij Stedenring Centraal-Nederland is specifiek beleid over de verbindingen met Oost-Europa geformuleerd en staat de doelgroepenbenadering verwoord (PKB IV.3).

- Bij Randstad (PKB IV.4) is de beleidsuitspraak over de verbinding met het Ruhrgebied, Zuid-Duitsland en midden- en Oost-Europa verscherpt.

5.2.3. Knooppuntaanduidingen

Bij de bespreking van de Vierde nota in de Tweede Kamer via de motie Van Noord c.s.^K besloten tot een differentiatie van het instrument van stedelijke knooppunten, gezamenlijk uit te werken door de betrokken overheden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen knooppunten met een inter-/nationale, regionale en euregionale functie.

In de zomer van 1991 zal over de gezamenlijke uitwerking aan de Kamer worden gerapporteerd. Als eerste aanzet voor de differentiatie is de stedelijke knooppunten gevraagd een regionaal profiel op te stellen waarin wordt ingegaan op lange termijn ontwikkelingsrichtingen van het knooppunt, op basis van een analyse van sterktes en zwaktes. Verzocht is om daarbij een overzicht te geven van de daartoe benodigde bijdragen van de overheden en de particuliere sector. Deze stand van zaken laat nog niet toe dat definitieve uitspraken worden gedaan over de differentiatie van het beleid.

Samen met de Stedelijke Knooppunten zal planontwikkeling worden gestart ter nadere invulling van de status van stedelijk knooppunt. De aandacht gaat in het bijzonder uit naar de relatie/samenhang tussen stedelijke knooppunten, de positie van de dubbelknooppunten, de positie van de stedelijke knooppunten in hun eigen regio en ten slotte de ontwikkeling van knooppuntprojecten die een voorbeeldfunctie vervullen voor de beleids categorie waartoe het stedelijk knooppunt behoort.

5.3. Bevolkingsspreiding en open ruimten

Bevolkingsspreiding

De regering ziet geen aanleiding om de bevolkingsverdeling op nationaal niveau ingrijpend te veranderen. Om op regionaal niveau het principe van bundeling van de verstedelijking te ondersteunen, wordt nog wel met bevolkingsverdelingscijfers gewerkt. Van de streekplannen wordt verlangd dat bevolkingscijfers voor de stadsgewesten en de gebieden daarbuiten aan elkaar worden gerelateerd.

De evaluatie SLSG³⁸ heeft evenwel uitgewezen dat het migratiesaldo niet voldoende houvast biedt om de behoefte aan woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in een gebied te onderbouwen. Er is een betere berekeningsbasis nodig. Voortaan zal worden uitgegaan van een bevolkingssaldo, dat is berekend uit migratie en natuurlijke aanwas. Uitgangspunten over de omvang van woningbouw en werkgelegenheid worden niet meer gedefinieerd in termen van een migratiesaldo maar in termen van een toenemend, gelijkblijvend dan wel afnemend bevolkingssaldo.

Groeikerntaakstellingen

De taakstellingen van de groeigemeenten die in de PKB van de Structuurschets waren opgenomen, (SLSG-PKB 4.5), zijn met uitzondering van Zoetermeer ongewijzigd gebleven. De taakstellingen van Breda, Hoorn, Purmerend, Capelle a/d IJssel en Spijkenisse zijn voltooid.

De taakstelling van Zoetermeer voor 1990-95 is op grond van het rapport «Verstedelijking in de Randstad 1990 t/m 1995» verhoogd tot 6400. De totale taakstelling voor de periode 1990-2000 blijft voornamelijk 7700.

^K motie Van Noord, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 44

³⁸ Evaluatie Structuurschets Landelijke en Stedelijke Gebieden; vier beleidsthema's, een evaluerende beschrijving, Rijksplanologische Dienst, 1990

Dit leidt tot het volgende overzicht van de geldende taakstellingen per 1-1-1990:

Groeistad	Taak	Periode
Groningen	1080	tot 1991
Zwolle	550	tot 1991
Amersfoort	4970	tot 1994
Haarlemmermeer	4560	tot 1996
Almere	tenminste 10 000 12 000 à 24 000	1990 tot 1995 1990 tot 2000
Lelystad		afhankelijk van nadere besluitvorming
Houten	1620	tot 1993
Zoetermeer	6400	1990 tot 1995
	1300	1995 tot 2000
Duiven-Westervoort	3160	tot 1994
Helmond	60	tot 1991
Leidschendam-ZO		taakstelling wordt op korte termijn bepaald

Gelijktijdig met de besluitvorming over de nieuwe bouwlocaties wil de regering over de uitvoering van het beleid na 1995, met de betrokken gemeenten maatwerk-afspraken maken die de inzet van het groeikern-instrumentarium kunnen inhouden. Dit kan ook verhoging van de bestaande taakstellingen van de huidige groeigemeenten inhouden (Haarlemmermeer, Almere, Houten). Afhankelijk van enerzijds aard, omvang en uitvoeringstempo van de te realiseren bouwlocatie en anderzijds de capaciteit van het gemeentelijk apparaat, zullen hierbij ook andere mogelijkheden voor een efficiënte organisatie van de uitvoering worden betrokken. In bepaalde situaties zal het inschakelen van privaatrechtelijke constructies, zoals het werken met ontwikkelingsmaatschappijen, een nuttige functie kunnen vervullen. In andere gevallen zal, mede gelet op het gestelde in het WRR-rapport «Van de stad en de rand» en het kabinetsstandpunt «Bestuur op niveau», indeling van het gebied van de bouwlocatie bij de centrumgemeente een te overwegen optie zijn.

De groeikern-status van gemeenten is aangegeven in de betreffende regio-paragraaf (PKB hst.V), het bijbehorende instrumentarium staat beschreven in PKB III.1. De verfijningsregeling die voor groeigemeenten geldt, zal worden aangepast.

Open ruimten en restrictief beleid

De SLSG wilde de «verstening» van het landelijk gebied beperken, en hanteerde daartoe het principe dat vestigingsoverschot in landelijke gebieden zoveel mogelijk wordt tegengegaan. Voor bepaalde gebieden is een restrictief bevolkingsbeleid geformuleerd om verstening tegen te gaan. Daar wordt vertrekoverschot nagestreefd.

De hoofdlijn van dit beleid acht de regering nog steeds actueel. Het streven naar bundeling van woningbouw, niet-agrarische werkgelegenheid en voorzieningen geldt in het gehele land, als algemeen principe. In specifieke gevallen is restrictief beleid nodig om uitbreiding van verstedelijking tegen te gaan.

De concretisering van deze hoofdlijn behoeft echter aanpassing. De regering kiest niet langer voor bevolkingsspreidingsbeleid als ingang voor het tegengaan van verstening, maar voor de ruimtelijke ingang van toenemend ruimtebeslag. Dat heeft consequenties voor de formulering van het beleid, dat tot nu toe de verstedelijking begrensd in termen van migratiecijfers. Hierdoor was telkens een vertaalslag nodig van bevolkingcijfers naar functietoekenning aan gebieden. De nieuwe PKB

spreekt zich rechtstreeks uit over het ruimtegebruik van een gebied. Waar restrictief beleid noodzakelijk is, moet dit geformuleerd zijn in termen van geografische begrenzing van bebouwing.

De tweede aanpassing is de vertaling van de hoofdlijn naar gebieden. In hoofdstuk 3 is per gebied een koers uitgezet en zijn de open ruimte-aanduidingen van de Structuurschets daaraan aangepast. Mede op basis daarvan worden gebiedsaanduidingen voor open ruimte beleid nu geijkt. De resulterende open ruimten zijn aangegeven in de kaart ruimtelijke hoofdstructuur van de PKB.

Bepaalde gebieden binnen de open ruimten staan onder zodanige bevolkingsdruk en zijn van dermate grote waarde uit oogpunt van natuur of landschap, dat de regering in het bijzonder zal toezien op het openhouden van deze gebieden. Daarom wordt een krachtig restrictief beleid gevoerd in gebieden

- die de Structuurschets aanduidt als open ruimte waarvoor een vertrekoverschot wordt nagestreefd, en
- waar voor een overwegend deel de blauwe of groene koers aan is toegekend, en
- waar sprake is van een meer dan gemiddelde bevolkingstoename.

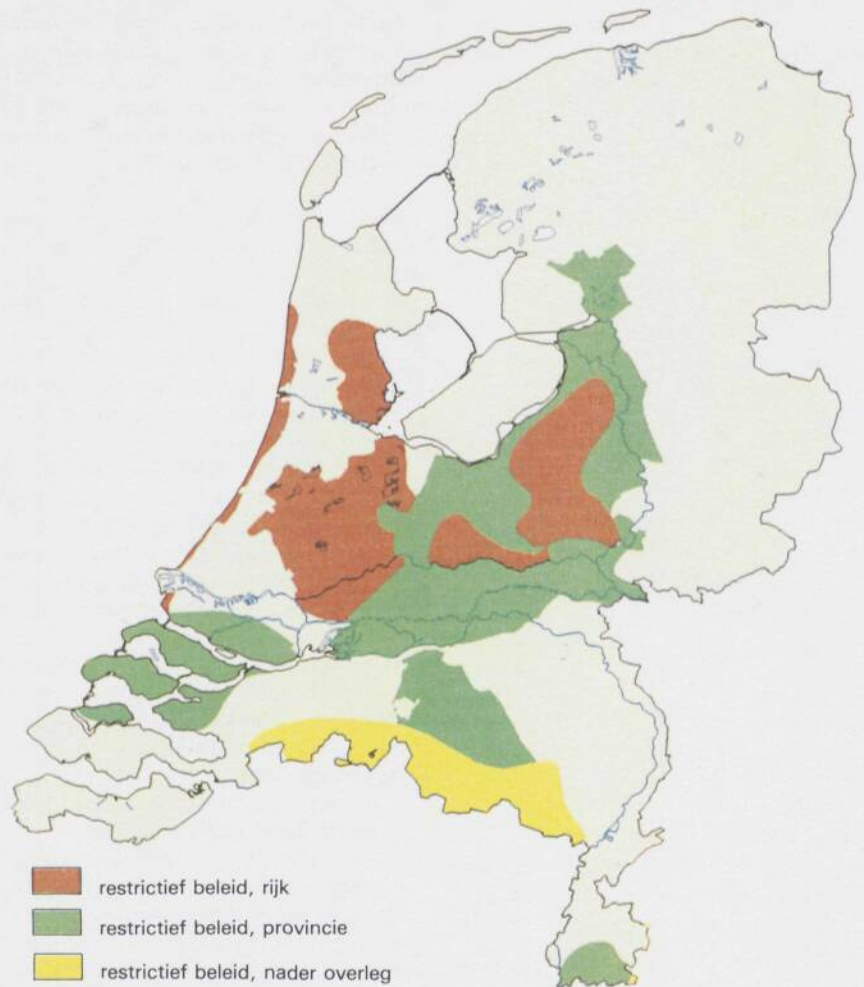
Het gaat om het Groene Hart, Waterland/Schermer/Wormer/Beemster, de Veluwe en de duinenrij in de Randstad. De maatregelen die voor deze gebieden worden genomen, zijn beschreven in hoofdstuk 2 over mobiliteit en verstedelijking. De gebieden staan aangeduid op de regiokaarten en in hoofdstuk V van de PKB.

In de andere open ruimten verzoekt de regering de provincies om op regionaal niveau invulling te geven aan het restrictief beleid; zodanig dat de toename van het ruimtebeslag in deze gebieden wordt geconcentreerd in de stadsgewesten en zo nodig in regionale opvangkernen. Het gaat om gebieden

- die de Structuurschets aanduidt als open ruimte waarin minimaal wordt gestreefd naar evenwicht tussen vestiging en vertrek, of
- waar een groene/blauwe koers gekozen is en waar sprake is van een meer dan gemiddelde bevolkingstoename.

Dat zijn de andere open ruimten die op de kaart staan aangegeven: Noord-West Overijssel, het gebied van de IJsselvallei, de Utrechtse Heuvelrug, Eemland, de Gelderse Vallei, het Rivierengebied, de Midden-Delta (Zuid-Holland/Zeeland), het Middengebied van Brabant en het Limburgs Heuvelland. De gebieden staan aangeduid op de regiokaarten en in hoofdstuk V van de PKB.

OPEN RUIMTEN met een restrictief beleid t.a.v stedelijk ruimtebeslag



Het Nederlandse deel van het Benelux middengebied neemt een bijzondere positie in. De verstedelijkingsdruk is er groot, voor een groot deel van het gebied is een groene of blauwe koers bepaald en de functie van het gebied in Benelux-verband kan rijksaandacht vergen. In het bestuurlijk overleg over de Vierde nota Extra wil de regering daar, samen met de provincies, een beslissing over nemen. Het gebied staat aangeduid op de regiokaart Zuid en in hoofdstuk V van de PKB.

De kern van het geactualiseerde beleid is weergegeven in PKB II.2.

5.4. ROM-gebieden

Ruimtelijk en milieubeleid moeten sporen. Er kan veel worden bereikt wanneer beide terreinen elkaar aanvullen. De aanzet voor gecombineerd

beleid die in de Vierde nota is geïntroduceerd, wordt verder ontwikkeld omdat de afstemming tussen de verschillende beleidsectoren op een dringende wens inspeelt.

In deel d van de Vierde nota RO is een geïntegreerd, gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid geïntroduceerd, kortweg ROM-beleid genoemd. Dat is een bijzondere, projectmatige aanpak van gebieden waar veel moet gebeuren om een aanvaardbare milieukwaliteit tot stand te brengen (de relatief vuile gebieden) of om een bestaande, goede milieukwaliteit te handhaven (de relatief schone gebieden). In de Vierde nota zijn tien gebieden aangewezen, waarvoor de rijksoverheid samen met provincies, gemeenten en andere betrokkenen Plannen van aanpak wil opstellen. In het NMP is daarop voortgeborduurd.

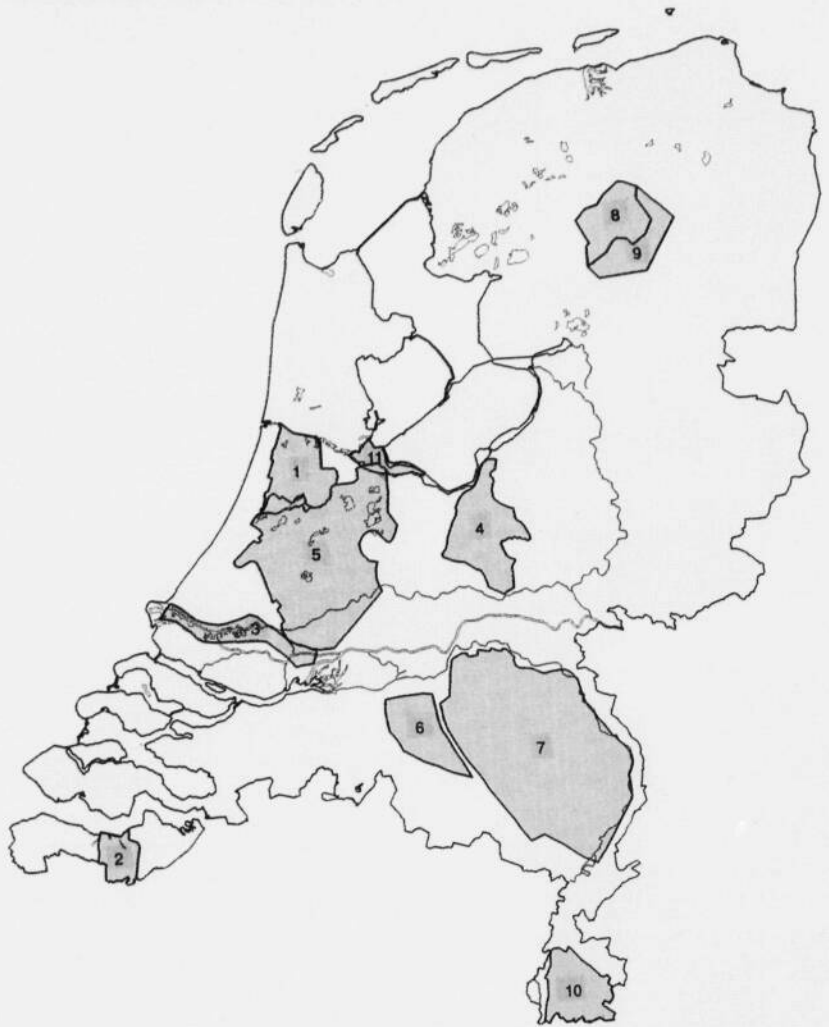
ROM-beleid richt zich in elk gebied op het bereiken van een milieukwaliteit die is afgestemd op de gewenste functies aldaar. Afstemming van de diverse sectorale benaderingen is nodig in verband met de forse opgave in de geselecteerde gebieden. De Vierde nota Extra richt zich op een verbrede afstemming waarbij ook het waterbeleid, het natuurbeleid en het landinrichtingsbeleid betrokken is. Ten behoeve van deze afstemming kunnen diverse instrumenten bij de uitvoering van ROM-beleid bij voorrang of in verhevigde mate worden ingezet, mede afhankelijk van de uitkomst van de Plannen van aanpak.

Het werk in de ROM-gebieden is inmiddels in volle gang (zie tabel: stand van zaken ROM-gebieden). Op basis van startconvenanten tussen betrokken partijen worden Plannen van aanpak ontwikkeld. Deze behelzen een gezamenlijke visie van de partijen op de gewenste ontwikkeling van het gebied op (middel)lange termijn, en een pakket op uitvoering gerichte maatregelen. In het Actieplan Gebiedsgericht Milieubeleid, dat tegelijk met de Vierde nota Extra verschijnt, wordt hierop uitvoeriger ingegaan. Hier wordt ook uiteengezet, hoe het ROM-beleid zich verhoudt tot de andere vormen van gebiedsgericht beleid op het terrein van milieu, water en natuur.

In het Actieplan wordt, mede ter uitvoering van het NMP-plus, aangegeven dat samenwerking en wederzijdse versterking op een veel breder terrein van toepassing is dan alleen voor de ROM-gebieden. In dit kader is ook de motie Swildens/Van Noord van belang, die aanvaard is bij de behandeling van de Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening in de Tweede Kamer^L. Hierin werd verzocht om in de Vierde nota Extra het beleidsuitgangspunt op te nemen, dat een geïntegreerde en gecoördineerde inzet van het RO- en milieu-instrumentarium voor het gehele land (en niet alleen in de tien ROM-gebieden) van toepassing is. Hieraan zal tegemoet worden gekomen door ook op andere terreinen dan het ROM-beleid waar zich raakvlakken voordoen tussen het milieu- en ruimtelijk beleid samenwerking te bevorderen bij provincies en gemeenten. Samenwerking zal met name gericht zijn op onderzoek, planvorming, onderwijs en voorlichting.

^L motie Swildens-Rozendaal/Van Noord, Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 490, nr. 47

ROMGEBIEDEN



Stand van zaken Plannen van aanpak (PvA) in ROM-gebieden

	startnotitie	startcon- venant	opstellen van P.v.A.	uitvoerings- convenant	uitvoering gaande
1. Schiphol	*	*	concept		
2. Kanaalzone	*	-	concept		
3. Rijnmond	*	concept			
4. Gelderse Vallei	*	*	concept		
5. Groene Hart	*	*	concept		
6. M-Brabant	*	concept			
7. De Peel	*	concept			
8. Z.O. Friesland	concept				
9. Drente					
10. Mergelland	concept	concept			
11. Gooi- en IJmeer					

* : stadium is bereikt

concept : wordt aan gewerkt, maar stadium is nog niet bereikt

Met het werken in de geselecteerde ROM-gebieden worden ervaringen opgedaan die leren welke aanpak, planvormen, procedures en verantwoordelijkheidsverdeling het best voldoen. Problemen worden pragmatisch en met maatwerk benaderd.

De ROM-benadering zal worden geëvalueerd. De ervaringen met deze praktische en experimentele werkwijze in de tien projecten leiden tot verbeteringen in de afstemming van ruimtelijk en milieubeleid over de gehele breedte van die beleidsterreinen. De evaluatie is bedoeld om bij die afstemming zo ver mogelijk te komen. Duidelijk is dat de regering niet geheel Nederland met ROM-gebieden wil beleggen. ROM-beleid is aanvullend op het algemene ruimtelijke en milieubeleid; het rijk is actief in geselecteerde gebieden vanwege de urgentie en het strategische belang voor het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota. Een verdergaand ROM-beleid is veeleer op provinciaal niveau aan de orde, opgezet en gecoördineerd door de provincies. Vaak zal hierbij samenwerking met de rijksoverheid geboden zijn.

De fasering van werkzaamheden aan ROM-gebieden en de inzet van de middelen van het departement van VROM voor specifiek ROM-beleid worden vanaf 1991 beschreven in de Meerjarenprogramma's Milieubeheer. In deze programmering is eventueel pas ruimte voor een nieuw gebied wanneer evaluatie van het nu gevoerde ROM-beleid heeft plaatsgevonden en wanneer tevens voor tenminste één van de huidige tien gebieden een Plan van aanpak is opgesteld, en de uitkomst daarvan is beoordeeld.

Deze evaluatie wordt nader beschreven in het Actieplan Gebiedsgericht Milieubeleid en zal in fasen plaatsvinden. Allereerst zal in het kabinetsstandpunt over de Vierde nota Extra (Deel 3) de stand van zaken bij de opstelling van de Plannen van aanpak en de voor de uitvoering in te zetten instrumenten en de rol van de partijen in het werkproces worden weergegeven en beoordeeld (voortgangsevaluatie). Bij deze oordeelsvorming zal ook een rol spelen, in welke mate in het bestuurlijke overleg over de Vierde nota Extra door de provinciale besturen steun wordt toegezegd voor de concrete uitvoering van het ROM-beleid. In dit bestuurlijke overleg zouden de provincies desgewenst ook hun mening kunnen geven over eventueel aan het rijksprogramma toe te voegen ROM-gebieden.

In 1992, wanneer een aantal Plannen van aanpak opgesteld zal zijn, zal een evaluatie van het werkproces in de ROM-gebieden plaatsvinden (procesevaluatie). Eerst enige jaren later zal een evaluatie van de feitelijke resultaten van de uitvoering van de Plannen van aanpak plaatsvinden (resultaatsevaluatie), omdat de uitvoering veelal niet eerder dan 1992/1993 kan starten.

Instrumenten

Voor de uitvoering van Plannen van aanpak kunnen, afhankelijk van de specifieke kenmerken en problemen van het gebied, vele instrumenten worden ingezet. Zo zullen in de stedelijke ROM-gebieden (Schiphol, Rijnmond en Kanaalzone) vooral instrumenten moeten worden ingezet die gericht zijn op geluid- en stankhinder en externe veiligheid. Dat heeft zowel preventieve als sanerende kanten. De aanpak van bodemvervuiling zal vooral een sanerend karakter hebben.

Daarnaast kunnen grofweg twee typen ROM-gebieden in het landelijk gebied worden onderscheiden. Op de eerste plaats relatief vuile gebieden (Gelderse Vallei, De Peel, Midden-Brabant en IJmeer/Gooimeer/Eemmeer). In deze gebieden is grote behoefte aan maatregelen ter verbetering van de milieukwaliteit. Op de tweede plaats kunnen relatief schone gebieden worden onderscheiden, waarin de bescherming

van de milieukwaliteit voorop staat (Mergelland, Groene Hart, ZO-Friesland, en Drents Plateau). Vrijwel alle landelijke ROM-gebieden hebben behoefte aan integraal waterbeheer.

Er zijn in de regel nog geen specifieke reserveringen gedaan voor de inzet van instrumenten in ROM-gebieden. De aard en inzet van instrumenten zal op grond van het Plan van aanpak voor elk gebied worden bepaald. In algemene zin streeft de regering naar adequate inzet in ROM-gebieden van alle instrumenten die voor het slagen van de Plannen van aanpak relevant zijn. Ook de integrale afstemming van de inzet van instrumenten krijgt grote aandacht. Meer in het bijzonder kunnen de volgende instrumenten worden ingezet:

I. Specifiek beschikbaar voor ROM-gebieden:

a. Actie 95 van het Nationaal Milieubeleidsplan voor de jaren 1990 t/m 1994.

II. Bij voorrang beschikbaar:

- a. Plan van aanpak objectgericht ammoniakbeleid (publ. 90/91), in de relevante ROM-gebieden (Gelderse Vallei, Midden-Brabant, De Peel).
- b. Integrale milieuzonering bij voorrang in de ROM-gebieden Schiphol, Rijnmond en Kanaalzone.

III. In beginsel beschikbaar:

- a. In de veenweidegebieden van de ROM-gebieden ZO-Friesland en Groene Hart: landinrichtingsinstrumentarium, Relatienota en Bergboerenregeling.
- b. In de ROM-gebieden Gelderse Vallei en De Peel: landinrichtingsinstrumentarium; verantwoorde lozing afvalwater.
- c. Rijksinstrumenten voor waterkwaliteitsbeheer (bij gelijke urgentie binnen het beleidskader voor dit instrument) prioritair. Het betreft proefprojecten voor de bestrijding van eutrofiering of verdroging (NW-3, NBP en NMP) en het instrument Integraal waterbeheer (NW3).
- d. Projecten uit de 3e Nota Waterhuishouding, voor zover samen vallend met ROM-gebieden.
- e. Uitvoeringsprogramma voor de Randstadgroenstructuur, in elk geval voor het ROM-gebied Groene Hart.
- f. De projecten in het Natuurbeleidsplan die zijn geformuleerd voor gebieden die geheel of gedeeltelijk overeenkomen met ROM-gebieden (projectnrs. 1, 2a, 2e, 3, 7, 11, 12 en 17).

IV. Verzoeken aan provincies:

- a. Delen van ROM-gebieden als Beheersgebieden in de zin van de Regeling Beheersovereenkomsten aanwijzen, en daarvoor bij voorrang Beheersplannen opstellen.
- b. Instrumentarium voor gebiedsgericht milieubeleid, zoals aangegeven in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, inzetten.
- c. In provinciaal waterhuishoudingsplan prioriteit geven aan projecten die van belang zijn voor ROM-gebieden.
- d. Wateren in ROM-gebieden opnemen in het provinciale (water-)bodemsaneringsprogramma.

V. Aanpassing van instrumenten:

- a. Om wanneer nodig voldoende gronden in ROM-gebieden te kunnen aankopen, zal een verruiming van aankooptitels voor de rijksoverheid plaatsvinden. Dit is nader uitgewerkt in de door de Minister van LNV uit te brengen notitie

Presentatie en actualisering in de PKB-tekst.

Met het oog op duidelijkheid en herkenbaarheid van het ROM-beleid is het in de PKB in een afzonderlijk Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief ondergebracht: ROP 7, Gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid.

De PKB-uitspraken over de afzonderlijke ROM-gebieden zijn zoveel mogelijk gestandaardiseerd en ondergebracht in het hoofdstuk Regionale beleidsuitspraken van de PKB (hoofdstuk V).

Verder zijn de uitspraken geactualiseerd op basis van recente ontwikkelingen in de aanpak van de ROM-gebieden. Op twee plaatsen heeft dat geleid tot aanpassingen in de status van ROM-gebieden:

- Het ROM-gebied Overgangsgebied Friese Veenweiden – Drents Plateau is op verzoek van de provincies Friesland en Drenthe opgedeeld in twee ROM-gebieden die afzonderlijk zullen worden aangepakt.
- Het ROM-gebied Mergelland wordt zelfstandig benaderd en niet meer als onderdeel van de nadere uitwerking Maastricht-Heerlen-Aken-Luik (maar zal uiteraard wel op die uitwerking zal worden afgestemd). Hiertoe is besloten met het oog op de sterk verschillende probleemstellingen van deze twee plannen.

5.5. Bestemmingsplannen buitengebied

Het nieuwe ruimtelijke en milieubeleid van het rijk vergt op diverse punten een belangrijke beleidsinspanning voor het landelijk gebied. Juist voor situaties in het landelijk gebied kan het bestemmingsplan een krachtig instrument vormen om invulling te geven aan het beleid van de Vierde nota, de Vierde nota Extra en het NMP (plus), ter bescherming en bevordering van ruimtelijke en milieukwaliteit. Daarvoor is uiteraard nodig dat deze bestemmingsplannen een actuele, juridisch bindende en handhaafbare vertaling bevatten van het rijksbeleid.

In dat opzicht zijn veel bestemmingsplannen voor buitengebied versneld verouderd geraakt. Deze moeten zo snel mogelijk worden herzien. Primair gaat het om zandgronden met intensieve veehouderij, waterwingebieden, restrictief beleid en de «groene» ROM-gebieden. Voor deze gebieden is zowel vanuit het ruimtelijk beleid als vanuit het gebiedsgerichte milieubeleid sprake van een urgente problematiek.

Qua herzieningsbehoefte worden twee categorieën bestemmingsplannen onderscheiden. Ten eerste is voor veel plannen de herzieningsverplichting van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van toepassing (art. 33: bestemmingsplannen moeten tenminste eenmaal in de tien jaar worden herzien). Daarnaast zijn er bestemmingsplannen waarvan bijstelling wenselijk is gezien de beleidsinhoud maar waarvan herziening op korte termijn niet wettelijk verplicht is.

Heel wat gemeenten beschikken over een bestemmingsplan buitengebied dat meer dan tien jaar oud is. De Inspecteurs Ruimtelijke Ordening en de RIMH's zullen samen met de provincies inventariseren waar sprake is van dergelijke oude bestemmingsplannen, om vervolgens gezamenlijk druk uit te oefenen op de betreffende gemeentebesturen om de wettelijke herzieningsplicht na te komen.

Alle provincies beschikken voor hun wettelijke toezichtstaak over een Afdeling Gemeentelijke Plannen. Bij hen moet (gelet op hun wettelijke taak) en mag (gelet op beschikbare middelen) het zwaartepunt liggen van de aanjaag-activiteiten. De IRO en de RIMH zullen samen met de

provincies initiatieven ondernemen en daarbij personele ondersteuning en gegevensbestanden inbrengen.

Wanneer de gemeente beschikt over een bestemmingsplan van minder dan 10 jaar oud, dan hoeft dat op grond van de WRO nog niet herzien te worden. Snelle doorwerking in bestemmingsplannen is echter dermate urgent, dat in de richting van de gemeenten een extra stimulans nodig is om toch reeds nu tot planherziening over te gaan. De regering wil dat niet doen door op grote schaal WRO-aanwijzingen te geven. Een substantiele financiële bijdrage van het rijk in de plankosten zal naar verwachting een voldoende stimulerend effect hebben op de bereidheid tot planherziening. Deze bijdrage zal worden aangeboden voor onderdelen van het landelijk gebied waarvoor de Vierde nota (Extra) een gewijzigd of aangescherpt beleid formuleert.

Een en ander sluit goed aan bij de tekst op bladzijde 16 van de Stellingnamebrief en op NMP-actie A79. Bij de ROM-gebieden is een extra argument voor bijdrage aan de gemeentelijke plannen, dat voor deze gebieden VROM niet de gebruikelijke afstandelijkheid in acht neemt, maar vanwege de aard van de problematiek samen met sectordepartementen en de lagere overheden invulling geeft aan de «diagonaal» tussen horizontale en verticale afstemming.

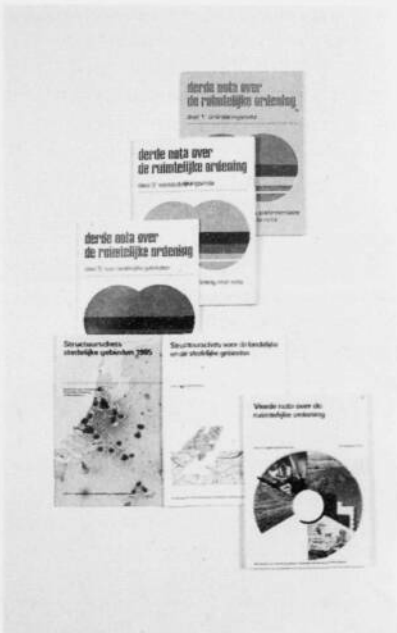
5.6. Integratie van planologische kernbeslissingen (PKB's)

In het beleidsvoornemen van de Vierde nota is een stapsgewijze vermindering van het aantal ruimtelijke beleidsnota's aangekondigd. De Vierde nota verving de drie delen van de Derde nota over de ruimtelijke ordening (Oriënteringsnota, Verstedelijkingsnota en Nota landelijke gebieden), en de twee Structuurschetsen werden samengevoegd tot één Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (SLSG). Na parlementaire behandeling van de Vierde nota en de SLSG zouden beide worden ineengeschoven tot één overkoepelend beleidsstuk voor nationaal ruimtelijk beleid.

In verband met de kabinetswisseling in 1989 heeft de Tweede Kamer besloten om met de goedkeuring van de Vierde nota en de SLSG te wachten totdat men ook de beleidsaanvullingen van de Vierde nota Extra heeft besproken. Tegelijkertijd met de beleidsaanvullingen van de Vierde nota Extra, wordt deze samenvoeging afgerond. De PKB die bij deze nota is opgenomen, behelst het gehele nationale ruimtelijke beleid en vervangt alle andere facet-PKB's van de regering (met uitzondering van de PKB Waddenzee).

De Vierde nota was een selectieve nota, die alleen de beleidswijzigingen beschreef waar ontwikkelingen dat nodig maakten en die het beleid van de Structuurschetsen niet verving. De structuur van de PKB van de Vierde nota is met het oog op die selectiviteit gekozen. Deze structuur kon niet ongewijzigd worden overgenomen, omdat de nieuwe PKB ook andersoortige uitspraken moet herbergen. Geprobeerd is om de structuur van de nieuwe, integrale PKB zo veel mogelijk op die van de Vierde nota te laten aansluiten.

De nieuwe PKB heeft ook een minder aan tijd en omstandigheden gebonden karakter. Het opent, na een korte uiteenzetting over de status van het stuk, met de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid. Hierin wordt het basisdoel van de ruimtelijke ordening, de ruimtelijke hoofdstructuur, de algemene inrichtingsprincipes en algemene uitvoeringsaspecten aangegeven. Vervolgens wordt het beleid via de twee sporen uit de Vierde nota, namelijk dagelijkse leefomgeving (DALO) en ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (ROP), weergegeven. Aan het eind wordt het ruimtelijk beleid per regio beschreven.



Deze aanpassing van de structuur heeft geleid tot herordening en soms wijziging van teksten van de afzonderlijke planologische kernbeslissingen. In hoofdlijnen is de herordening van bestaande teksten uit de Vierde nota en de SLSG als volgt.

Hoofdstuk 2 van de integrale PKB bevat vooral teksten uit de hoofdstukken 1,2,3 en 4 van de SLSG.

Hoofdstuk 3, het beleid voor de dagelijkse leefomgeving, is onderverdeeld in de subparagrafen stedelijk gebied (waarin teksten van DALO 1,2 en 3 van de Vierde nota en teksten over de instrumentatie van de stadsgewesten uit de SLSG), mobiliteit (waarin aangescherpte teksten van DALO 4 uit de Vierde nota en aanvullende teksten over mobiliteit uit de SLSG), grondstoffen / energie en afval (waarin aangescherpte teksten van DALO 5 van de Vierde nota en teksten uit de SLSG over energie), landelijk gebied (waarin teksten van Dalo 6 uit de Vierde nota, aanvullende teksten betreffende de leefbaarheid van het platteland en in elkaar geschoven uitspraken uit de SLSG).

Hoofdstuk 4, Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, bestaat uit de samengevoegde teksten van ROP 2 en 3 en de teksten van ROP 1 en ROP 4 t/m 7 uit de Vierde nota, exclusief de regionale uitspraken.

Deze herstructurering op zichzelf leidde weliswaar niet tot substantiële inhoudelijke wijzigingen, maar was toch niet uit te voeren zonder tekstaanpassingen. Om de tekst tot een leesbaar en logisch geheel te maken hebben beleidsneutrale, redactionele wijzigingen plaatsgevonden en zijn teksten uit de SLSG die teksten van de Vierde nota overlappen geschrapt.

Sanering

Ten behoeve van de integrale PKB heeft een sanering van teksten van de SLSG plaats gevonden. In de eerste plaats zijn teksten geschrapt waarvan de ongeschiktheid voor doorwerking is gebleken uit de evaluatie van de SLSG³⁹. De uitvoerbaarheid, waarover aan het begin van deze nota is geschreven, is hier als een toetssteen gehanteerd. Tevens zijn zoveel mogelijk verklarende uitspraken, constaterende opmerkingen en andere toelichtingen geschrapt. De integrale PKB bevat alleen nog richtinggevende uitspraken.

In de tweede plaats heeft sanering van teksten plaats gevonden omdat de regering streeft naar deregulering en decentralisatie. Dit betreft ten eerste beleidsuitspraken waar sprake is van elkaar overlappende regulering. Uitspraken die bijvoorbeeld niet méér beogen dan verwijzen naar elders geformuleerd sectorbeleid, worden in de nieuwe PKB niet opgenomen.

Anderzijds betreft dit beleidsuitspraken over onderwerpen die de regering wel van belang acht, maar die vanuit het oogpunt van decentralisatie primair op het niveau van de provincies of gemeenten moeten worden geregeld. Voor de integrale PKB betekent dit dat beleidsuitspraken zijn geschrapt, wanneer geen specifiek rijksbelang aanwezig is en de andere overheden over instrumentarium beschikken om dat specifieke beleid adequaat te regelen.

In het bestuurlijk overleg over deze nota ziet de regering de afronding van de saneringsoperatie. In het overleg wordt ook van de partners, waarvoor dit beleid mede is geformuleerd, een oordeel gevraagd. Daar kan worden beoordeeld of wellicht een nog verdergaande versobering haalbaar is zonder de inhoud van het ruimtelijk beleid tekort te doen.

5.7. Werkplan

In de Stellingnamebrief is aangekondigd dat de Vierde nota Extra begeleid zal worden door een werkplan, waarin wordt aangegeven:

³⁹ Evaluatie Structuurschets Landelijke en Stedelijke Gebieden; vier beleidsthema's, een evaluerende beschrijving, Rijksplanologische Dienst, 1990

- * hoe de diverse sectoren de ruimtelijke prioriteiten in de praktijk vorm geven door de meerjarenplannen en in het overig beleid;

- * welke stappen de regering, in samenwerking met andere overheden en de particuliere sector, zal nemen om de beleidslijnen te realiseren. Bij deze acties zal telkens worden aangegeven op welke wijze in de kosten ervan zal worden voorzien.

Er is voor gekozen om het werkplan bij deel 3 uit te brengen omdat dan rekening kan worden gehouden met de afspraken die in het bestuurlijk overleg worden gemaakt.

6. RUIMTELIJKE INVESTERINGEN

6.1. Entree

Investeringsen maken de ruimtelijke inrichting. Jaarlijks wordt er in ons land in totaal ongeveer f 50 mld. in vastgoed geïnvesteerd. De private sector speelt veruit de belangrijkste rol. De overheid is daarbij vergeleken een bescheiden investeerder. Wel zijn sommige sectoren, zoals de Weg- en Waterbouw, in grote mate van de overheid afhankelijk.

De uitvoering van het ruimtelijk beleid mag dus niet gezien worden als een taak van het rijk alleen of van de overheid alleen. Bij het investeren in de ruimtelijke inrichting is samenwerking, vooral tussen overheid en private sector, essentieel.

Zeer veel actoren en instanties nemen beslissingen die de ruimtelijke inrichting van ons land bepalen. Wanneer ruimtelijke investeringen op elkaar zijn afgestemd versterken ze niet alleen elkaars rendement maar ook de kwaliteit van de omgeving. De regering wil daarom een afstemmingskader bieden en aan de hand daarvan de investeringsstromen zo geleiden dat er optimale mogelijkheden ontstaan voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid.

De begroting van de ruimtelijke ordening is zeer beperkt. Ruimtelijk investeringsbeleid wordt niet zozeer gevoerd door «eigen» middelen in te zetten, maar vooral door richting te geven aan investeringen van de verschillende sectoren van rijksbeleid. In paragraaf 2 wordt een indruk gegeven van de financiële middelen die in diverse rijksnota's gereserveerd zijn en die voor de uitvoering van het beleid van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening en de Vierde nota Extra van groot belang zijn.

Door gerichte inzet van deze investeringen wil de regering op strategische punten een initiërende, stimulerende en richtinggevende rol voor ruimtelijke investeringen vervullen. Daartoe is een prioriteitsstelling voor ruimtelijke investeringen geformuleerd. Duidelijke prioriteiten moeten de coördinatie tussen de verschillende rijksinvesteringen versterken en particuliere investeringen uitlokken. Om het functioneren van de prioriteitsstelling te verbeteren zijn de prioriteiten die reeds in de Vierde nota waren opgenomen, scherper geformuleerd. Zie paragraaf 3.

Binnen een aantal investeringsprioriteiten zijn aanvullende middelen nodig om te voorkomen dat half werk wordt gedaan. Zonder extra middelen zouden een aantal investeringen van het rijk op cruciale punten geen of onvoldoende nut hebben. Wat betreft de kosten van verstedelijking en mobiliteit wordt dit uiteengezet in paragraaf 4, overige kosten worden beschreven in paragraaf 5.

Met dit geheel aan middelen, met een duidelijke en afgewogen prioriteitsstelling en met concrete werkafspraken wil de regering de private sector tot gerichte samenwerking uitnodigen. Paragraaf 6 gaat daarop in.

6.2. Bestaande rijksmiddelen ten behoeve van ruimtelijk beleid

Op het beleidsvoornemen (deel a) van de Vierde nota is de kritiek geuit dat de nota onvoldoende concreet was in haar uitspraken. Er was geen indicatie van het gewenste investeringsniveau, er was geen uitwerking in uitvoeringsprojecten en het prijskaartje ontbrak. In deel d van de Vierde nota heeft de regering daarop geantwoord dat de Vierde nota een hoofdlijn van beleid uitzet. Het is niet gewenst en niet mogelijk een vertaling in een financieel verantwoord uitvoeringsprogramma in de Vierde nota zelf te geven. De uitwerking naar plaats en tijd moet plaats-

vinden in de sectornota's en de meerjarenplannen. Daar kan een verantwoord prijkaartje aan ieder project worden gehangen.

Inmiddels liggen de meeste rijksnota's die voor de ruimtelijke ordening belangrijk zijn, op tafel. De extra budgettaire ruimte van het regeerakkoord is verdeeld. Daarbinnen zijn prioriteiten gesteld. De sectornota's geven ook inzicht in de projecten die aangepakt worden. Het gaat om het Nationaal Milieubeleidsplan (plus), het Tweede Structuurschema Verkeer en vervoer, het Natuurbeleidsplan, de Structuurnota Landbouw, de Derde nota Waterhuishouding, de Nota Toeristisch beleid, de Nota Regionaal Economisch beleid, het Rijkshuisvestingsplan en de Nota Volkshuisvesting in de jaren Negentig. De belangrijkste ontbrekende nota in deze reeks is het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie dat in 1991 uitkomt.



In de volgende tabel zijn uit deze nota's de posten weergegeven die belangrijk zijn voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Het betreft gedeeltelijk middelen uit de nota's zelf en gedeeltelijk middelen uit de meerjarenramingen die op de nota's zijn gebaseerd. Uit het overzicht is af te lezen dat mede onder invloed van de Vierde nota en het werk aan de Vierde nota Extra veel middelen zijn vrijgemaakt, die van wezenlijk belang zijn voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid.

Financiële middelen rijksnota's:
De voor uitvoering van het ruimtelijk beleid belangrijkste posten

Nota	Post	Totaal beschikbaar (mln. gld.)	Periode	Gem. per jaar (mln. gld.)
SVV-II	Aanleg NS-rail + HSL	16 700	1991 - 2010	835
SVV-II	Aanleg stadsgew. o.v.	6 200	1991 - 2010	310
SVV-II	Aanleg + benutting hoofdwegen	15 400	1991 - 2010	770
SVV-II	Aanleg rail goederen	3 700	1991 - 2010	185
SVV-II	Stedelijk verkeer	1 300	1991 - 2010	65
NBP	Gebiedenbeleid	400	1991 - 1994	100
NTB	Toeristische infrastructuur	83	1991 - 1995	17
NRB	IPR/ROM's/PSOL	810	1991 - 1994	203
NRB	Structuurversterkende middelen	448	1991 - 1994	112
NRB	Bedrijfsomgeving/ econ.concentraties	265	1991 - 1994	66
NMP(+)	Bodemsanering (project/budgetfinanciering, verhaalacties en vrijwillig)	1 837	1991 - 1994	460
NMP(+)	Objectgericht Ammoniakbeleid	67	1991 - 1994	17
NMP(+)	Gebiedenbeleid	72	1991 - 1994	18
NMP(+)/ SNL	Centrale mestverwerking	346	1991 - 1994	87
NMP(+)	Sanering verkeers-/industrielawaai	304	1991 - 1994	76
NW3	Sanering rijkswaterbodems	110	1991 - 1994	28
NW3	Bestrijding Eutrofiëring (gebiedsgericht)	116	1991 - 1994	39
RHP	Investeringskosten Rijksdiensten	972	1991 - 1995	195
SNL	Infrastructuur	106	1991 - 1994	27
SNL	Aanvullende bijzondere maatregelen akkerbouw	272	1991 - 1994	68
NVH	Lokatiesubsidie/Subs. gr. bouwlocaties/HIS	834	1991 - 1994	208
NVH	Stadsvernieuwingsfonds	4 815	1991 - 1994	1 204

SVV-II = Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)

NBP = Natuurbeleidsplan (1990)

NTB = Nota Toeristisch Beleid (1990)

NRB = Nota Regionaal Economisch Beleid (1990)

NMP(+)= Nationaal Milieubeleidsplan(-plus) (1989/1990)

NW3 = Derde Nota Waterhuishouding (1990)

RHP = Rijkshuisvestingsplan (1988)

SNL = Structuurnota Landbouw (1990)

NVH = Nota Volkshuisvesting in de Jaren '90 (1989)

6.3 Ruimtelijke investeringsprioriteiten.

Duidelijke rijksprioriteiten voor ruimtelijke investeringen leiden tot grotere effectiviteit van deze investeringen. Wanneer duidelijke keuzes worden gemaakt en beperkingen worden aangegeven, wordt het rendement van investeringen vergroot en worden risico's verminderd.

Dat geldt allereerst voor het rijksbeleid zelf. De prioriteiten verbeteren de afstemming tussen de rijksinvesteringen, waardoor deze elkaars waarde en effect vergroten. Een voorbeeld: wanneer investeringen in de ontwikkeling van woon- en werkgebieden worden afgestemd op

openbaar vervoersinvesteringen, wordt het rendement van het openbaar vervoer verhoogd en is voor bewoners, werknemers en bedrijven een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting haalbaar. In hoofdstuk 2 is dat uitvoerig aan de orde geweest. Een ander voorbeeld is de koppeling tussen investeringen in toeristisch-recreatieve infrastructuur en eventuele geluidsanering of sanering van waterbodems.

Daarnaast bieden de investeringsprioriteiten in de richting van de private sector, provincies, gemeenten en waterschappen duidelijkheid over het ruimtelijk investeringsbeleid van het rijk als geheel. De accenten die de regering in de eigen uitgaven legt worden zichtbaar, en daarmee is ook duidelijk op welke terreinen de regering investeringen van andere overheden en private sector wil uitlokken door begeleiding, ondersteuning of verdergaande vormen van samenwerking.

De prioriteitsstelling die in de Vierde nota is gepresenteerd, vindt de regering voor dit doel te breed verwoord. Daarom worden de prioriteiten nu zodanig aangescherpt dat meer richting wordt gegeven aan de investeringen die van strategisch belang zijn voor de realisering van het ruimtelijk beleid. Niet alleen is een kleinere selectie van onderwerpen gemaakt, maar per prioriteit wordt ook de soort investeringen concreet aangegeven.

De vernieuwde prioriteitenlijst heeft betrekking op nieuw beleid en op strategische elementen van ruimtelijk beleid. Dat laatste betekent toespitsing op investeringen die betrekking hebben op gebiedseenheden (lokaties c.q. tracé's) waaraan in rijksnota's bijzondere aandacht wordt besteed.

Op grond hiervan worden het stadsvernieuwendbeleid, het beleid gericht op de huisvesting van lagere inkomensgroepen en het algemeen milieubeleid niet meer als investeringsprioriteit opgenomen. Uiteraard wordt dat beleid wél voortgezet. Het is algemeen en gericht op het zekerstellen van de basiswaarden zoals genoemd in de Vierde nota, en vormt daarmee het fundament waarop de investeringsprioriteiten berusten. Zonder dat fundament zouden strategische investeringen ter realisering van specifieke lokatie-gerichte beleidsonderdelen hun functie verliezen.

Dit leidt tot de volgende investeringsprioriteiten:

- I. *Het bevorderen van de concurrentiepositie van Nederland door*
 - a. het bevorderen van een internationaal concurrerend vestigingsmilieu in de Randstad.
 - b. het versterken van de positie van de stedelijke knooppunten.
 - c. het versterken van de mainports Schiphol en Rotterdamse haven.
- II. *Afstemmen van wonen, werken, voorzieningen en openbaar vervoer door*
 - a. realisering van A- en B- lokaties
 - b. concentratie van woningbouw in stadsgewesten
 - c. de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoersnet.
- III. *Het handhaven, aanpassen en vernieuwen in het landelijk gebied door*
 - a. realisering van essentiële onderdelen uit de koersbepaling landelijk gebied.
 - b. de benutting van de waterrijke gebieden voor natuur en toeristisch-recreatieve doeleinden in het kader van Nederland-Waterland.
- IV. *Het uitvoeren van een gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid door*
 - a. investeringen in de essentiële onderdelen van de plannen van aanpak ROM-gebieden.

De investeringsprioriteiten I, II, IIIb en IV zijn reeds verder ingevuld in de desbetreffende sectornota's. De prioriteiten Ia en Ic worden in de Nadere uitwerking Randstad internationaal verder ingevuld. Voor investe-

ringsprioriteit III, met name het onderdeel realisering koersbepaling landelijk gebied, geldt dat hieraan verder inhoud zal worden gegeven door het SLNO. De investeringsprioriteiten staan, uitgewerkt, in de PKB.

De prioriteiten hebben betrekking op investeringen en investeringsbevorderende bijdragen. Het rijk zal zich bij investeringsbeslissingen op deze prioriteiten richten. Uitwerking van de ruimtelijke investeringsprioriteiten vindt in relatie tot het sectorbeleid plaats in de Structuurschema's en andere sectornota's. De consequenties voor de meerjarenplannen op het betreffende beleidsterrein zullen daar worden aangegeven. Via de meerjarenplannen werken de investeringsprioriteiten door in de rijksbegroting. De Rijksplanologische Commissie adviseert aan de Minister van VROM over de doorwerking in deze plannen. De Vierde nota en de Vierde nota Extra vormen voor de meerjarenplannen het ruimtelijk toetsingskader en geven daardoor mede richting aan de ruimtelijke aspecten van het sectorbeleid.

Daarnaast werkt prioriteitsstelling door in concrete investeringsprojecten. Met het oog op publiek-private samenwerking worden op basis van de prioriteiten belangrijke projecten geselecteerd, waaraan het rijk speciale aandacht zal besteden. Daarop wordt in paragraaf 6 ingegaan.

6.4. De kosten van verstedelijking en mobiliteit

Het Rijk heeft in dit beleidsvoornemen haar voorkeur uitgesproken voor de ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken. Bij deze voorkeur moet worden aangetekend, dat in het bestuurlijk overleg meer duidelijkheid moet ontstaan over de mate waarin de excessieve grondkosten en een deel van de kosten van de daarmee verbonden investeringen in het openbaar vervoer verhaalbaar zijn op de gebruikers en op de als gevolg van het gevoerde verstedelijkingsbeleid toegenomen inkomsten van de betrokken gemeenten. Afhankelijk daarvan moet in de kabinetsstandpunt (deel 3) worden bepaald of en zo ja op welke wijze uitvoering van het voorkeursmodel met het gewenste kwaliteitsniveau van het stadsgewestelijk openbaar vervoer binnen de grenzen van de Rijksbegroting mogelijk is danwel dat in het kabinetsstandpunt (deel 3) moet worden teruggevallen op suboptimale oplossingen. Daarbij moet dan in de eerste plaats worden gedacht aan het naar achteren schuiven van de locatie-onafhankelijke infrastructuur en aan een gefaseerde invoering van de uiteindelijk gewenste kwaliteit van het openbaar vervoer.

Het kan tenslotte ook nodig blijken te zijn om terug te vallen op wat grondkosten betreft minder dure, maar uit het oogpunt van beperking van de groei van de automobiliteit en van de ruimtelijke kwaliteit minder gunstige ontwikkelingsrichtingen. Dit betreft in het stadsgewest Amsterdam de Bovenkerkerpolder in plaats van Nieuw-Oost; in het stadsgewest Den Haag Zoetermeer-Oost in plaats van Wateringen/Ypenburg en in het stadsgewest Rotterdam Moordrecht in plaats van de lokaties Noordrand II en III».

6.5. Overige kosten vierde nota extra

Ook op andere terreinen leidt deze nota tot uitgaven waarvoor extra financiële middelen nodig zijn. In verband met de twee belangrijkste aanvullingspunten van deze nota: de aanscherping van het ruimtelijk beleid met het oog op het milieu en de vergrote aandacht voor uitvoering, heeft de regering extra middelen gereserveerd. Ze betreffen in sommige gevallen de begeleiding van het samenwerkings- en uitvoeringsproces, en in andere gevallen de uitvoering van belangrijke onderdelen van het ruimtelijk beleid. Een goed voorbeeld van de laatste categorie is het bestaande budget voor veiligstelling van bufferstroken.

Uit deze relatief bescheiden middelen worden strategische grondaankopen gedaan die de realisering van een bufferzone over een drempel helpen.

In onderstaande tabel staan eerst de beschikbare middelen voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid weergegeven zoals deze zijn opgenomen in de VROM-begroting 1991.

Voor 1991-1995 is daarnaast aangegeven welke middelen aan de VROM-begroting zullen worden toegevoegd om op een aantal belangrijke onderwerpen een start te kunnen maken met de uitvoering. Bij de begrotingsvoorbereiding voor 1992 zal worden gezien of dit bedrag kan worden verhoogd. Naast de middelen in de tabel is voor het beleid voor leefbaarheid van platteland voor de periode 1991-1994 jaarlijks f 2,4 mln. gereserveerd op de begroting van WVC. Deze middelen zijn grotendeels bestemd voor de in hoofdstuk 4 geselecteerde gebieden.

Beschikbare middelen uitvoering ruimtelijk beleid volgens VROM-begroting 1991 (f mln).

	1991	1992	1993	1994	1995
1. Veiligstelling bufferstroken	10,7	10,8	10,8	10,8	10,8
2. Overige uitgaven	5,1	4,3	4,4	1,4	1,4
TOTAAL	15,8	15,1	15,2	12,2	12,2

Aanvullende middelen uitvoering ruimtelijk beleid (f mln)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996 e.v.
a. Ondersteuning planvorming en bestuurlijke samenwerking	2,4	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0
b. Bestemmingsplannen buitengebied	2,0	2,0	2,5	2,5	1,5	-
c. projecten in nadere uitwerkingen	2,4	3,0	3,5	4,0	6,0	8,0
d. Apparaatskosten RPD	3,2	,0	1,0	0,5	0,5	-
TOTAAL:	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0

Ondersteuning planvorming en bestuurlijke samenwerking

Op diverse punten is het opstellen van een gezamenlijk uitwerkingsplan de eerste stap in de uitvoering van het Vierde nota (Extra) beleid. Om tot succesvolle en uitvoerbare plannen te komen wil de regering gerichte stimulansen geven met bijdragen in onderzoeks- of ontwikkelingskosten. Zo zal samen met de Stedelijke Knooppunten planontwikkeling worden gestart ter nadere invulling van de status van stedelijk knooppunt.

Daarnaast zal gezamenlijke planvorming plaatsvinden in het kader van Nederland-Waterland en de nadere uitwerkingen. Deze nadere uitwerkingen verkeren momenteel in verschillende fasen van voorbereiding.

Om te bevorderen dat de vraagstukken rond verstedelijking en mobiliteit op het juiste schaalniveau worden benaderd, zal gezamenlijke intergemeentelijke planontwikkeling in stadsgewestelijk verband worden gestimuleerd. Ook in stadsgewestelijk verband zal planvorming plaatsvinden ter uitvoering van het Werkdocument «Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen». Waar mogelijk zal worden aangesloten bij financiële bijdragen aan vervoerregio's.

Ter invulling van het beleid voor een leefbaar platteland zal tenslotte ook worden bijgedragen in diverse uitgaven rond de regionale ontwikkelingsvisies die in hoofdstuk 4 zijn beschreven.

Bestemmingsplannen buitengebied

Bestemmingsplannen buitengebied die als gevolg van het aangescherpte rijks ruimtelijke ordenings- en milieubeleid verouderd zijn, moeten zo snel mogelijk worden herzien. Om te stimuleren dat ook de plannen worden bijgesteld die volgens de WRO nog niet verlopen zijn, wil de regering als regel de helft van die plankosten voor haar rekening nemen. De bijdrage wordt primair gericht op bestemmingsplannen in gebieden waarvoor de Vierde nota (Extra) een gewijzigd of aangescherpt beleid formuleert. In hoofdstuk 5 is dat beschreven. Het gaat naar schatting om ongeveer 100 plannen.

Projecten in nadere uitwerkingen

Deze reservering is bestemd voor de uitvoering van een beperkt aantal projecten waartoe wordt besloten in het kader van de nadere uitwerkingen. Dit geeft mede inhoud aan de investeringsprioriteiten. In overeenkomsten waarin de instrumentele en financiële bijdrage van de betrokken partijen wordt vastgelegd, zal VROM middelen inbrengen om

- het grondgebruik te versterken dat de ontwikkeling van de ruimtelijke hoofdstructuur ondersteunt
- het grondgebruik te saneren dat de ontwikkeling van de ruimtelijke hoofdstructuur belemmert.

De financiële bijdrage van VROM zal worden aangewend voor aankoop en inrichting van gronden en voor verplaatsing van bebouwing en sanering van niet passende activiteiten. Het zal veelal een deelbijdrage zijn, gericht op kosten waarin de reguliere regelingen van de overige partijen niet voorzien.

Apparaatskosten Rijksplanologische Dienst

De uitvoering van het beleid van de Vierde nota Extra is alleen mogelijk met een extra personele inzet. Het gaat hier met name om de tijdelijke activiteiten zoals voor bestemmingsplannen buitengebied, bestemmingswijziging van zichtlokaties, planvorming in het kader van het verscherpte lokatiebeleid, de nadere uitwerkingen en het ROM-gebiedenbeleid.

6.6. Publiek-private samenwerking.

In dit hoofdstuk is zichtbaar gemaakt dat het Rijk aanzienlijke financiële middelen ter beschikking stelt voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. De beschikbaarheid van deze middelen is essentieel voor het welslagen van het beleid, maar daarmee is het rijk er niet. Zoals aan het begin van dit hoofdstuk is aangegeven, is het rijk een relatief kleine investeerder. Het onderstaande voorbeeld illustreert de verhoudingen, aan de hand van twee projecten die zijn voortgekomen uit de Vierde nota.

	Rijk	Gemeente	Privaat
Sphinx-C�eramique (Maastricht)	f 35 mln	f 19 mln	ca. f 500 mln
Kop van Zuid (Rotterdam)	f 225 mln	f 225 mln	f 1 � 2 mld

De ruimtelijke inrichting van ons land wordt in de praktijk in belangrijke mate vorm gegeven door de provincies, de gemeenten, de waterschappen en door particuliere investeerders. Bij deze laatsten gaat het zeker niet alleen om de grote beleggers, maar ook om de individuele burger die bijvoorbeeld een agrarisch bedrijf vestigt of een woning bouwt. De financiële middelen die het rijk nu ter beschikking heeft,

⁴⁰ Zie ook de voorbeelden in de publicatie: Publiek-private samenwerking in de stadsvernieuwing; een brochure voor de praktijk, Ministerie van VROM, 1990

moeten een uitdaging vormen voor de andere partners om ook hun aandeel te leveren.

De erkenning van deze positie van het Rijk vraagt in bepaalde gevallen om nieuwe vormen van samenwerking. Het is niet meer voldoende te volstaan met een horizontale coördinatie tussen de departementen en een verticale coördinatie tussen het Rijk en de andere overheden.

In de Vierde nota is om die reden reeds aandacht geschonken aan publiek-private samenwerking ter realisering van projecten⁴⁰. Daarnaast heeft de Vierde nota projectgewijs overleg over de ontwikkeling van bepaalde belangrijke gebieden in gang gezet. Dat is het geval in ROM-gebieden en in Nadere Uitwerkingen. Het rijk, andere overheden en soms de particuliere sector werken dan tegelijkertijd samen aan een regionale invulling van onderdelen van het ruimtelijk (en milieu-)beleid. Dergelijke vormen van samenwerking worden wel aangeduid als de diagonaal van de bovengenoemde horizontale en verticale coördinatie.

Sleutelprojecten ruimtelijke inrichting.

Het voordeel van diagonale samenwerkingsprojecten is vooral dat de gelijkgerichte en afgestemde inzet van alle betrokkenen een meerwaarde tot stand brengt. Dat is winst voor alle partijen: voor particuliere investeerders meer zekerheid over het rendement, voor het rijk en andere overheden meer zekerheid over de uitvoering van het beleid.

Bepaalde investeringsprojecten kent de regering een sleutelrol toe voor de uitvoering van ruimtelijk rijksbeleid. Wanneer een project een cruciale bijdrage levert aan de realisering van een of meer van de eerder genoemde investeringsprioriteiten, kan het worden aangewezen als sleutelproject voor de ruimtelijke inrichting. Om dat met zekerheid van de grond te krijgen wordt een intensieve rijkscoördinatie geformeerd.

Het gaat om investeringsprojecten voor stedelijke gebieden en infrastructuur en de daarbij behorende milieutechnologie, die van strategisch belang zijn voor de ruimtelijke ordening van ons land. Zoals eerder aangeduid zal in het SLNO worden ingegaan op de uitwerking van de investeringsprioriteit die betrekking heeft op het landelijk gebied.

Bij de selectie van de sleutelprojecten zullen twee groepen van criteria worden gehanteerd. Wat type van projecten betreft gaat het om projecten:

- * waarbij investeringen in de fysieke omgeving aan de orde zijn;
- * waarbij sprake is van (verzoeken om subsidies voor) investeringen door twee of meer departementen, waaronder in elk geval VROM en/of VW;
- * en/of waarbij een extra behoefte bestaat aan coördinatie van beslissingen en geldstromen en
- * waarvan ook private investeringen deel uitmaken;

Qua beleidsterrein gaat het om projecten die vallen onder de ruimtelijke investeringsprioriteiten en derhalve een grote bijdrage leveren aan de uit ruimtelijk oogpunt belangrijke onderdelen van de Vierde nota (Extra), het SVV-II, het NMP (Plus) en de Nota Regionaal Economisch beleid.

Met name de sleutelprojecten moeten de hoge ruimtelijke kwaliteit tot stand brengen die met de investeringsprioriteiten wordt nagestreefd. Dat moet ook tot uiting komen in de ruimtelijke vormgeving van het project.

Als een project is aangewezen als sleutelproject houdt dat een inspanningsverplichting van de betrokken departementen in, om binnen een relatief korte termijn een standpunt in te nemen over het al of niet steunen van het project. Het houdt ook een inspanningsverplichting in om vervolgens de voor dat project noodzakelijke investeringsstromen,

eventueel inclusief die van de particuliere sector, op elkaar af te stemmen. Aanwijzing tot sleutelproject houdt dus niet in dat het rijk al subsidie toezegt. Rijksbijdragen zullen moeten voldoen aan de eisen van de regelingen waar ze uit voortkomen.

De aanwijzing tot sleutelprojecten wordt ambtelijk voorbereid door het «DG-overleg over sleutelprojecten».

Om de voor ogen staande aanpak van sleutelprojecten qua inzet van rijksgeld en mankracht waar te kunnen maken, bestaat het voornemen een beperkt aantal projecten te behandelen. De gedachten gaan ernaar uit ten hoogste tien projecten tegelijk in behandeling te nemen.

De in 1988 aangewezen voorbeelden van PPS-projecten voor stedelijke vernieuwing zijn op te vatten als sleutelprojecten. Het ging om Sphinx Céramique te Maastricht, de Kop van Zuid te Rotterdam, het Oostelijk Havengebied te Amsterdam, het Bank-gebied te Den Haag en het Stationsgebied Noordwest te Groningen.

Momenteel worden diverse andere projecten op mogelijke aanwijzing tot sleutelproject beoordeeld. Daartoe behoren o.a. het Haagse Nieuwe Centrum (dit omvat o.a. het eerder genoemde Bank-gebied), het Utrecht City-project, de IJ-oeveren te Amsterdam, het Integraal Plan Noordrand te Rotterdam, de Brabantse Poort te Nijmegen, de Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap (als uitwerking van het plan voor de Vervoerregio Eindhoven e.o.). Naar verwachting zullen voorts enkele sleutelprojecten voortkomen uit de plannen van aanpak voor de ROM-gebieden en uit de Nadere uitwerkingen. Gezien de stand van zaken en de aard van de invulling wordt op dit moment gedacht aan projecten uit het plan van aanpak voor Schiphol en uit de nadere uitwerking van het Groene Hart.

Over de voortgang van de selectie en uitvoering van de projecten zal jaarlijks aan de Tweede Kamer worden bericht. Deze brief zal vooral inzicht geven in de inzet van rijksmiddelen, de inzet van middelen van anderen, de voorwaarden voor publiek-private samenwerking en de voorwaarden voor het honoreren van initiatieven van anderen.

Overleg ruimtelijke investeringen

Om de afstemming tussen publieke en private investeringen te vergroten is een Overleg Ruimtelijke Investerings (ORI) ingesteld. Dat is een informeel forum waarin leidende personen uit het bedrijfsleven en de overheid op persoonlijke titel

- een gemeenschappelijk referentiekader ontwikkelen voor ruimtelijke investeringen van overheid en particuliere sector. Het belangrijkste doel hierbij is het niveau van de ruimtelijke investeringen te verhogen en de kwaliteit, de duurzaamheid en het rendement van de investeringen substantieel te bevorderen en
- vernieuwingen in de organisatie en de financiering van ruimtelijke investeringen traceren en ontwikkelen.

Het ORI heeft inmiddels suggesties gedaan voor de versteviging van de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Het ORI stelt onder meer voor om op een samenvattende kaart aan te geven wat in hoofdlijnen de ruimtelijk relevante investeringen zijn die voortvloeien uit de grote rijksnota's, en welke projecten van strategisch belang worden geacht. Daarnaast adviseert men op nationaal niveau een vorm van arrangement te bewerkstelligen tussen de publieke en de private sector, waardoor ook een gemeenschappelijk financieel referentiekader kan ontstaan. Voorts pleit het ORI ervoor de voortgang van de uitvoering van het beleid op hoofdlijnen en projectsgewijs te toetsen.

Naar aanleiding van deze voorstellen is het ORI gevraagd nadere invulling te geven aan het gemeenschappelijk referentiekader dat hen voor ogen staat. De door het ORI bepleite toetsing van de projecten zal vorm krijgen in het genoemde jaarlijkse bericht over de sleutelprojecten.

6.7. Relatie met de pkb

Op verschillende plaatsen in de PKB wordt aandacht besteed aan publiek-private samenwerkingsmogelijkheden (onder meer in de paragraaf over doorwerking, II.3, en de paragraaf over stedelijk gebied, III.1).

De investeringsprioriteiten, concreet ingevuld, staan in de PKB-paragraaf over doorwerking (II.3).

In diezelfde paragraaf wordt het ORI genoemd en staat de kern van het beleid voor sleutelprojecten. Eventuele sleutelprojecten zelf worden vermeld in de betreffende regioparagraaf (PKB V).

**VIERDE NOTA OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING
PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING NATIONAAL RUIMTELIJK
BELEID**

I	Inleiding	136
II	Uitgangspunten van beleid	138
	1 Algemeen	138
	2 Ruimtelijke hoofdstructuur	138
	3 Doorwerking	141
III	Beleidskeuzen voor de dagelijkse leefomgeving	144
	1 Stedelijk gebied	145
	2 Geleiding van de mobiliteit	149
	3 Zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval	151
	4 Landelijk gebied	153
IV	Beleidskeuzen voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	160
	1 Regio's op eigen kracht	161
	2 Stedelijke knooppunten	162
	3 Stedenring Centraal-Nederland	164
	4 Randstad	166
	5 Nederland-Waterland	167
	6 Behoud en vernieuwing in het landelijk gebied	168
	7 ROM-gebieden	170
V	Regionale beleidsuitspraken	171
	1 Groningen, Friesland en Drenthe	171
	2 Overijssel en Gelderland	175
	3 Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland	179
	4 Noord-Brabant, Zeeland en Limburg	188

I. INLEIDING

a. Status

In deze planologische kernbeslissing (pkb) zijn de beginselen, hoofdlijnen en belangrijkste maatregelen van het nationaal ruimtelijk beleid samengevat.

Ten aanzien van de structuurschema's en andere sectornota's en de daar uit te werken maatregelen fungeert deze pkb wat betreft de ruimtelijke aspecten als «paraplu»-plan.

Deze pkb bevat het resultaat van de in de Stellingnamebrief Vierde nota (Tweede Kamer, 1989-1990, 20 490, nr. 21) aangekondigde bijstelling, aanscherping en integratie van de pkb-teksten van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening, deel d (Tweede Kamer, 1989-1990, 20 490, nr. 77) en de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden, deel d (Tweede Kamer, 1988-1989, 20 969, nr. 6). Bij parlementaire goedkeuring van deze pkb vervallen de geldende pkb's van de Derde nota over de ruimtelijke ordening (bestaande uit de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden), de Structuurschets voor de landelijke gebieden en de Structuurschets stedelijke gebieden 1985.

b. Inhoudsvereisten Bro

De rijksoverheid zal bij haar beleid de beslissingen in deze pkb als uitgangspunt nemen. Sommige beslissingen zijn van zodanig gewicht voor de richting van het ruimtelijk beleid, dat bij wijziging ervan de pkb-procedure moet worden doorlopen. Deze beslissingen van wezenlijk belang als bedoeld in art. 3, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) zijn in een geel vlak aangegeven.

Provincies en gemeenten wordt gevraagd in hun beleid rekening te houden met de inhoud van deze pkb; het rijk zal de pkb gebruiken als basis voor de beoordeling van het beleid van die andere overheden.

Uit de formulering van de afzonderlijke beslissingen blijkt in welke mate deze door het rijk zijn afgewogen en op welke onderdelen – eventueel samen met het rijk – een nadere afweging en invulling door andere overheden en particuliere sector wordt verwacht.

Bij deze pkb behoren de volgende kaarten:

- ruimtelijke hoofdstructuur;
- ruimtelijk ontwikkelingsperspectief;
- regiokaarten Noord, Oost, West en Zuid.

De op die kaarten aangegeven beleidsinformatie, zoals verklaard in de legenda, wordt voor wat betreft het Nederlands grondgebied aangemerkt als beslissingen van wezenlijk belang. De plaatsaanduidingen hebben een indicatieve betekenis.

c. Planperiode

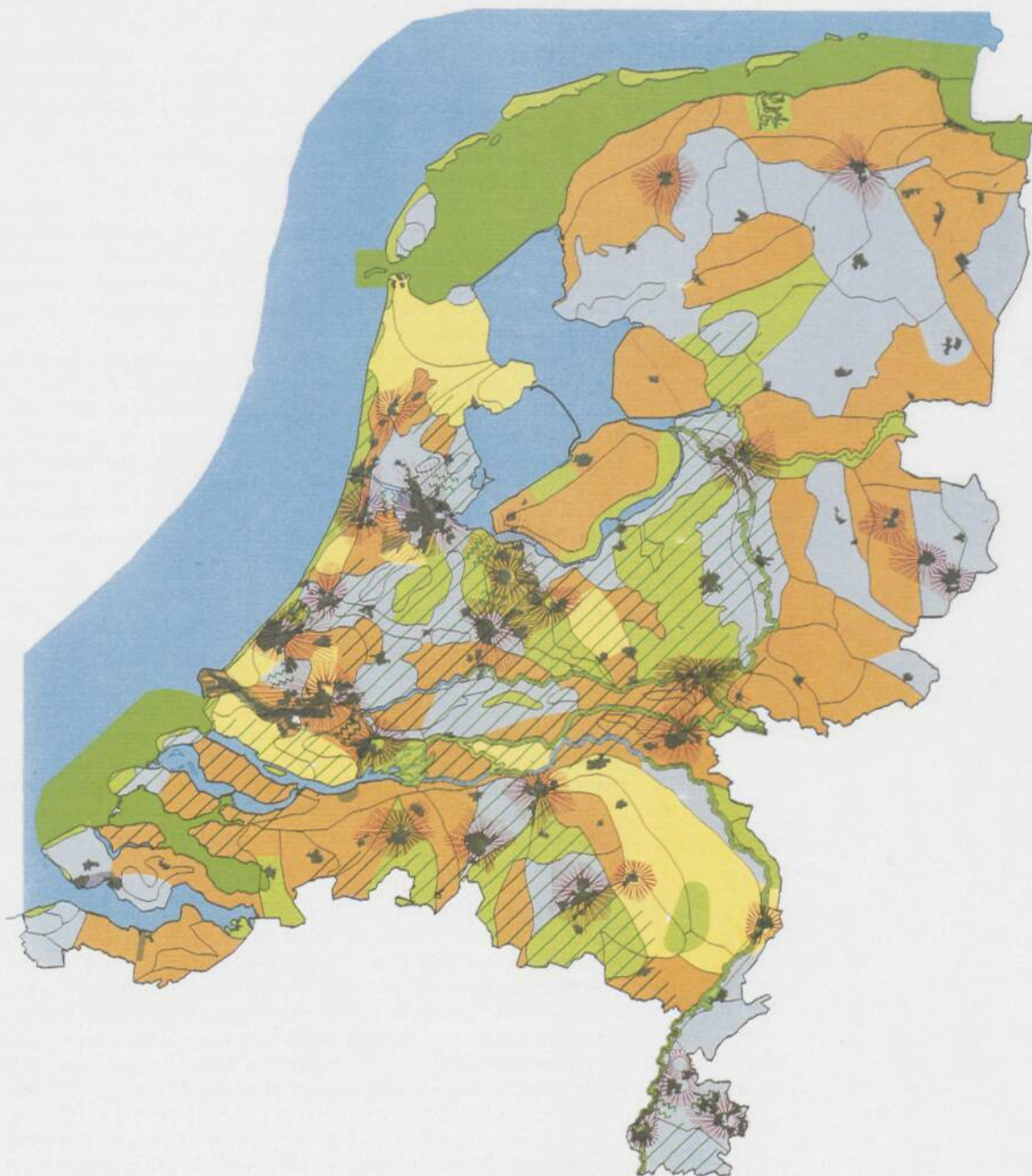
Als planhorizon wordt in deze pkb het jaar 2015 gehanteerd. Om maatschappelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid goed op elkaar te laten aansluiten zal het kabinet elke vijf jaar aangeven of bepaalde onderdelen van het in deze pkb geformuleerde beleid bijstelling behoeven, en zo ja, in welke richting.

d. Gewijzigd beleid (leeswijzer:)

Uit uitspraak I.a volgt dat veel beleidsuitspraken uit deze pkb reeds onderwerp zijn geweest van inspraak, advisering, bestuurlijk overleg en vervolgens behandeling door de Tweede Kamer. De integratie van afzonderlijke pkb-teksten tot het voorliggende geheel vergde op diverse plaatsen een redactionele bewerking.

Waar sprake is van in betekenende mate inhoudelijk gewijzigde beleidsuitspraken of nieuwe beleidsuitspraken zijn deze vet gedrukt. Op deze uitspraken kan inspraak, advisering en bestuurlijk overleg over deel 1 van deze pkb zich thans richten.





RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR






VERSTEDELIJKING

-  stadsgewest
-  open ruimte
-  bufferzone

KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

-  natuur richtinggevend
-  geconcentreerde landbouw richtinggevend
-  - verbrede plattelandsontwikkeling
-  mozaiek van grondgebonden landbouw en andere functies

WATER

-  natuur richtinggevend
-  combinatie van functies
-  water systeemeenheden

II. UITGANGSPUNTEN VAN BELEID

II.1 Algemeen

Het basisdoel van het kabinet met betrekking tot het ruimtelijk beleid is het bevorderen van zodanige ruimtelijke en ecologische condities dat:

- de wezenlijke strevingen van individuen en groepen in de samenleving zoveel mogelijk tot hun recht komen;
- de diversiteit, samenhang en duurzaamheid van het fysieke milieu zo goed mogelijk worden gewaarborgd.

Het kabinet geeft aan hoe door een samenhangend beleid de ruimtelijke kwaliteit van ons land kan worden behouden en waar nodig verhoogd. Toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde zijn de elementen die samen de ruimtelijke kwaliteit bepalen.

Toekomstwaarde is gediend met duurzaamheid uit milieuoogpunt, en met een beheerbare en flexibele ruimtelijke structuur. Gebruikswaarde wordt nagestreefd door optimale concentratie van functies, door gelegenheid te scheppen voor functionele relaties en combinatiemogelijkheden tussen functies. Belevingswaarde wordt instandgehouden en gerealiseerd door het nastreven van diversiteit en ontwerp kwaliteit en door het beschermen van de cultuurhistorische waarde van gebouwde en ongebouwde omgeving.

II.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

a. In het ruimtelijk rijksbeleid wordt niet gestreefd naar wijzigingen van betekenis in de verdeling van de bevolking over het land. Het beleid is er op gericht te voorzien in de ruimtelijke behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen die uit de samenstelling van de bevolking in de regio voortvloeit. Daarbij wordt uitgegaan van de eigen kwaliteiten en ontwikkelingskansen van de onderscheiden regio's, mede in internationaal verband, alsmede van bundeling van woningbouw, niet-agrarische werkgelegenheid en voorzieningen.

b. Het bundelingsbeleid houdt in dat in gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen (met een het lokale niveau overschrijdend draagvlak) wordt opgevangen door middel van woningbouw en vestiging van bedrijven en voorzieningen in stadsgewesten. **Ook buiten de stadsgewesten geldt het bundelingsbeleid; in dat kader voorziet een aantal door de provincies in het streekplan aan te wijzen stedelijke centra of kernen in een opvangtaak.**

c. Voor het behoud en het vergroten van de afwisseling tussen stedelijke en landelijke gebieden is op de kaart Ruimtelijke hoofdstructuur een aantal open ruimten aangewezen.

d. In deze open ruimten geldt een restrictief beleid. Dit betekent het volgende.

d.1: In de op de Regiokaarten aangegeven en in Hoofdstuk V omschreven gedeelten van de open ruimten mag in beginsel geen uitbreiding van ruimtebeslag door verstedelijking plaatsvinden.

d.2: Voor de overige gebieden binnen de open ruimten vraagt het kabinet de provinciale besturen in hun streekplannen een zodanige invulling te geven aan het restrictief beleid dat de toename van het ruimtebeslag in deze gebieden

wordt geconcentreerd op de stadsgewesten en zo nodig op regionale opvangkernen. Ook deze gebieden zijn op de kaart aangegeven en in Hoofdstuk V omschreven.

Door middel van deze stringente invulling van het bundelingsbeleid moet worden gestreefd naar beperking van de aantasting van de ecologische en landschappelijke waarden, naar vermindering van onnodige mobiliteit en naar versterking van het stedelijk draagvlak.

e. Voor de landelijke gebieden is een Koersbepaling van toepassing. Deze heeft als doel het duurzaam handhaven en/of ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit van de landelijke gebieden. Daartoe wordt per gebied een ontwikkelingsperspectief geschetst dat een goede afstemming mogelijk maakt van ruimtegebruiksfuncties en van de effecten van de daaruit voortvloeiende ruimtelijke veranderingsprocessen op het onderliggende, fysieke systeem.

In aansluiting op de in het landelijke gebied onderkende ruimtelijke processen worden vier mogelijke ontwikkelingskoersen voor het landelijk gebied onderscheiden. Met geen van deze koersen wordt een monofunctionele ontwikkeling beoogd; de functies krijgen per koers een verschillend accent en worden in een verschillende ruimtelijke configuratie opgenomen. In twee koersen is er één functie «richtinggevend»; dat houdt in, dat deze functies bepalend zijn voor de ontplooiingsmogelijkheden van andere functies en voor het te voeren milieu- en waterbeheer in de streek.

Het kabinet spreekt per regio een voorkeur voor een koers uit. De koersen zijn weergegeven op de kaart Ruimtelijke hoofdstructuur en op de Regiokaarten. Zij kunnen als volgt worden getypeerd:

* Groene koers:

In gebieden waar voor de groene koers wordt gekozen is de ontwikkeling van ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

* Gele koers:

In gebieden waar voor de gele koers wordt gekozen is de ontwikkeling van agrarische produktiefuncties, geconcentreerd in regionale complexen, richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

* Blauwe koers:

In gebieden waar gekozen wordt voor de blauwe koers vindt een sterke ruimtelijke en in delen ook economische integratie van verschillende functies plaats, waarbij de specifieke, regionale kwaliteiten richtinggevend zijn.

* Bruine koers:

In gebieden waar wordt gekozen voor de bruine koers vindt ontwikkeling van landbouw plaats in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij grondgebonden landbouw de overheersende functie zal zijn.

f. Het kabinet streeft naar een zodanige ruimtelijke ontwikkeling dat de (dagelijkse) functionele relaties op het gebied van wonen, werken en verzorging zich op de schaal van het stadsgewest kunnen afspelen. Door middel van bundeling wordt beoogd:

- het stedelijk draagvlak te ondersteunen;
- de groei van de mobiliteit te beperken;
- **woningen, werkgelegenheid en voorzieningen op zodanige afstand van elkaar te situeren dat de bereikbaarheid met fiets en openbaar vervoer optimaal is;**
- verdere verstedelijking van het landelijk gebied te beperken.

g. Bij de inrichting van de stadsgewesten is het beleid erop gericht nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden en verzorgingselementen in en zo dicht mogelijk bij grote en middelgrote steden te lokaliseren.

Hierbij gelden de volgende lokatiecriteria, die in onderlinge samenhang tot gelding dienen te worden gebracht:

1. Ligging ten opzichte van het centrum van de stad, met als voorkeursvolgorde: eerst benutten van mogelijkheden in het stedelijk gebied, vervolgens aan de rand ervan en pas daarna verder weg gelegen mogelijkheden in aansluiting op bestaande kernen. (Nabijheid)

2. Ontsluiting door stedelijk/stadsgewestelijk openbaar vervoer en langzaam verkeer. (Bereikbaarheid)

3. Samenhang wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groenstructuur.

4. Open ruimten vrijwaren van verstedelijking, mede ten behoeve van natuur, landschap, openluchtrecreatie en landbouw.

5. Uitvoerbaarheid:

- financieel-economisch (zowel gelet op kosten voor de overheid als voor de individuele burger en voor het individuele bedrijf);
- milieuhygiënisch (incl. bodem- en geluidsaspecten);
- **bestuurlijk/maatschappelijk.**

h. Binnen de stadsgewesten wordt gestreefd naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad, zowel in de centrale steden als in de randgemeenten. Het gaat hierbij om een differentiatie naar prijsklasse en grootteklasse.

Dit uitgangspunt dient te worden gehanteerd in de besluitvorming op stadsgewestelijk niveau over plaats en soort woningen.

Ook ten aanzien van het soort werkgelegenheid wordt binnen de stadsgewesten gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod, dat afgestemd is op de specifieke maatschappelijke en economische kenmerken en ontwikkelingsmogelijkheden van het stadsgewest.

Op stadsgewestelijk niveau moet een evenwichtige besluitvorming plaatsvinden over wonen, werken en voorzieningen inclusief besluitvorming over aanleg en beheer van verkeers- en vervoersvoorzieningen, en over voorzieningen met bovengemeentelijk draagvlak.

i. Om te voorkomen dat stadsgewesten aaneengroeien zijn en worden bufferzones aangewezen: goed ingerichte open ruimten tussen stadsgewesten waarin door zorgvuldige bestemming, inrichting en beheer en door grondaankopen door de overheid een duurzaam agrarisch grondgebruik en in delen een inrichting voor recreatie, bos en natuur wordt nagestreefd.

Om de geleedende functie van bufferzones te handhaven of te versterken, is het beleid gericht op een inrichting die aan deze functie recht doet en -indien nodig- op aankoop van gronden en opstellen door het Bureau beheer landbouwgronden. Voor de inrichting van bufferzones worden instrumenten in het kader van de landinrichting, de planningprocedure openluchtrecreatie en instrumenten voor aankoop en beheer van natuurgebieden en voor de stichting of uitbreiding van staatsboswachterijen ingezet.

In verband met het aankoopbeleid kunnen bufferzones na exacte begrenzing worden aangemerkt als gebieden in de zin van artikel 37 van de Wet Agrarisch Grondverkeer (voorkeursrecht Bureau beheer landbouwgronden).

In de Randstad wordt een Randstadgroenstructuur ontwikkeld.

a. Het beleid in deze pkb over het ruimtelijk facet-beleid van de rijksoverheid krijgt met behulp van het hiervoor beschikbare afstemmings- en doorwerkingsinstrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gestalte via het ruimtelijk relevant beleid van de diverse sectoren (horizontale afstemming) en via het beleid van de andere overheden (verticale afstemming).

In aansluiting op het wettelijk instrumentarium wordt samenwerking tussen overheden onderling en tussen de overheid en het particulier initiatief noodzakelijk geacht om tot nadere invulling en uitvoering van het in deze pkb geformuleerde beleid te komen.

De rijksoverheid zal desgewenst in een aantal in deze pkb aangegeven situaties samen met andere overheden en particuliere sector meer concreet en doorgaans projectmatig invulling geven aan het beleid door middel van nadere uitwerkingen en plannen van aanpak ter concretisering van de gewenste beleidsrichtingen.

b. Met het oog op de gewenste ruimtelijke structuur en de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de grensregio's moeten mogelijkheden van grensoverschrijdende samenwerking worden benut en waar nodig verruimd.

c. Via stimulerende maatregelen, respectievelijk het wegnemen van beperkende factoren wordt bevorderd dat op democratisch verantwoorde wijze publiek-private samenwerkingsvormen toepassing vinden bij daarvoor geschikte projecten, onder andere in het kader van de voor de uitvoering van deze pkb strategisch geachte ruimtelijke investeringen.

d. Met name in die stadsgewesten waarvoor het beleid in deze pkb inzake verstedelijking en mobiliteit een belangrijke taakstelling inhoudt, is structurele intergemeentelijke bestuurlijke samenwerking noodzakelijk ten behoeve van een evenwichtige ruimtelijke afweging rond woon- en werkgebieden (plaats en functie), grootschalige recreatiegebieden en de bijbehorende bestaande en nieuwe (openbaar vervoers-)infrastructuur, incl. de te hanteren parkeernormen. Daartoe wordt een aantal instrumenten zodanig aangepast of ingezet dat structurele bestuurlijke samenwerking wordt bevorderd. Dit betreft met name de volgende terreinen: mogelijkheden voor gezamenlijk grondbeleid, grondkosteninstrumentarium, toekenning woningbouwcontingenten, woonruimteverdeling, instrumenten en bevoegdheden m.b.t. investeringen en exploitatie openbaar vervoer (vervoerregio's), parkeerbeleid.

De provincies hebben een belangrijke coördinerende rol op het bovengemeentelijke resp. bovenstadsgewestelijke niveau. De provinciale besturen wordt gevraagd de intergemeentelijke samenwerking mede te stimuleren bij toepassing van hun bevoegdheden onder meer op grond van de WRO, de gemeentewet, de Wet gemeenschappelijke regelingen en op het gebied van volkshuisvesting en verkeer en vervoer. Hierbij wordt hun in overweging gegeven voorwaarden aan te geven waaronder zij bereid zijn een intergemeentelijk structuurplan de status van streekplan(-uitwerking) toe te kennen.

Ook worden van de provincies concrete initiatieven verwacht in die gevallen waarin centrumsteden voor de oplossing van urgente problemen van acute ruimtenood volledig zijn aangewezen op hun buurgemeenten, terwijl een structurele bovenlokale voorziening op korte termijn niet in zicht is.

e. Ten behoeve van een efficiënte organisatie van de nadere afweging en besluitvorming over ontwikkeling van de belangrijkste aanvullende woningbouw- en bedrijfslokaties acht het rijk het van groot belang dat voor de afzonderlijke stadsgewesten van de vier grote steden afspraken tussen de desbetreffende gemeenten, de provincie en het rijk worden vastgelegd over wie op welk moment waarover een beslissing neemt. Van de provinciale besturen wordt een actieve, coördinerende rol verwacht bij de voorbereiding van deze afspraken.

Aan de vastgelegde afspraken wordt in nauwe samenwerking tussen (structureel op stadsgewestelijk niveau samenwerkende) gemeenten, provincie en rijksdiensten met behulp van een projectgewijze aanpak gestalte gegeven. Op rijksniveau zal in aansluiting daarop voor een aantal overkoepelende onderwerpen een goede interdepartementale afstemming plaatsvinden.

f. De financiële meerjarenramingen bieden het budgettaire kader voor de door het rijk uit te voeren beleidsonderdelen.

Voorts benadrukt het kabinet dat veel van het gewenste beleid alleen tot stand kan worden gebracht door middel van financiering en medefinanciering door de particuliere sector, en niet slechts door middel van overheidsfinanciering.

g. Bij investeringsbeslissingen zal de rijksoverheid zich vooral richten op die elementen uit het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en uit het veranderingsperspectief voor de dagelijkse leefomgeving, waarin via de markt niet wordt voorzien en waarvoor de investeringsbeslissingen niet door de andere overheden behoren te worden genomen. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan overheidsuitgaven waarvan een aanzienlijk versterkend effect uitgaat op particuliere investeringen. Dit houdt de volgende prioriteitsstelling in:

I. Het bevorderen van de concurrentiepositie van Nederland door:

a. het bevorderen van een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad.

Hiertoe worden gerekend investeringen in:

- aansluitingen op het Europese hogesnelheidslijnennet voor reizigersvervoer;
- toplokaties voor kantoren (incl. ontsluiting);
- internationale scholen en instituten;
- hoogwaardige woningbouw;
- essentiële onderdelen uit de nadere uitwerking Groene Hart;
- de Randstadgroenstructuur.

b. het versterken van de positie van de stedelijke knooppunten.

Hiertoe worden gerekend investeringen in:

- hoogwaardige voorzieningen in onderwijs, cultuur, gezondheidszorg en kennisoverdracht aan bedrijven;
- hoofdtransportassen weg en rail tussen stedelijke knooppunten onderling en met het achterland;
- openbaar vervoer in de stadsgewesten van de stedelijke knooppunten;
- bodemsanering;
- telematicavoorzieningen/digitaal telecommunicatienet.

c. het versterken van de mainports Schiphol en Rotterdamse haven.

Hiertoe worden gerekend investeringen in:

- achterlandverbindingen weg, water en rail (goederen en personen) naar zuid en oost;
- essentiële onderdelen uit de plannen van aanpak Schiphol en Rijnmond;
- telematicavoorzieningen.

II. Het afstemmen van wonen, werken, voorzieningen en openbaar vervoer door:

a. de realisering van A- en B-lokaties in stedelijke knooppunten

b. concentratie van woningbouw in de stadsgewesten

c. de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoernet.

Hiertoe worden gerekend investeringen in:

- (c.q. lokatiegebonden bijdragen aan:) de woningbouw in de stadsgewesten;
- (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer in de Randstad;
- hoofdtransportassen rail tussen de stedelijke knooppunten en met het achterland;
- openbaar vervoer in de stadsgewesten van de stedelijke knooppunten.

III. Het handhaven, aanpassen en vernieuwen in het landelijk gebied door:

a. realisering van essentiële onderdelen uit de koersbepaling landelijk gebied (nader inhoud te geven in het kader van het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie)

b. de benutting van de waterrijke gebieden voor natuur en toeristisch-recreatieve doeleinden in het kader van Nederland-Waterland, voor wat betreft de «Blauwe Pijl» van de Oosterschelde tot het Lauwersmeer, het Rivierengebied en de noordelijke Maasvallei (incl. Maasplassen).

Hiertoe worden gerekend investeringen in:

- essentiële onderdelen van de nadere uitwerking Groene Hart;
- essentiële onderdelen van de nadere uitwerking Rivierengebied;
- kansrijke projecten in Friesland en Zeeland.

IV. Het uitvoeren van een gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid door:

investeringen in de essentiële onderdelen van de plannen van aanpak voor ROM-gebieden.

h. Meerjarenprogramma's zullen door de RPC worden gezien op hun bijdrage aan het voorzien in toekomstige behoeften aan ruimtelijke investeringen en op het stimulerend effect dat daarvan op investeringen van de particuliere sector kan uitgaan.

i. Projecten die een grote bijdrage leveren aan de uit ruimtelijk oogpunt strategisch geachte onderdelen van het rijksbeleid worden aangewezen als «sleutelprojecten voor de ruimtelijke inrichting». Het gaat om investeringsprojecten voor stedelijke gebieden en in infrastructuur en de daarbij behorende milieutechnologie. De uitvoering van deze projecten wordt bevorderd door coördinatie aan rijkszijde. In het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie zal worden ingegaan op de uitwerking van de investeringsprioriteit die betrekking heeft op het landelijk gebied.

Na een selectieprocedure wordt vastgelegd welke rijkssteun onder welke voorwaarden aan de realisatie van het sleutelproject zal worden gegeven en welke prestatie van de zijde van de andere betrokken partijen zal worden geleverd. De Tweede Kamer zal jaarlijks worden bericht over de voortgang van de selectie en uitvoering van de projecten.

Voorts is ter verbetering van de afstemming tussen publieke en private investeringen een Overleg Ruimtelijke Investerings (ORI) ingesteld, met als taak het ontwikkelen van een gemeenschappelijk referentiekader dat kan dienen voor de afstemming van de investeringsbeslissingen van publieke en private opdrachtgevers die van belang zijn voor de ruimtelijke inrichting.

III. BELEIDSKEUZEN VOOR DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

a. Ten behoeve van het behoud en de versterking van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving zal een beleid worden gevoerd dat gericht is op:

- het veiligstellen van basiswaarden in onze samenleving, die ruimtelijk gezien van belang zijn.
- het tijdig tegemoet treden van ontwikkelingen die de dagelijkse leefomgeving van de Nederlanders -vaak ingrijpend- zullen veranderen; met andere woorden «voorsorteren» op de 21^e eeuw.

b. Burgers en overheden dragen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor de dagelijkse leefomgeving. Het rijk is in de voorwaardenschepende zin actief betrokken bij de verbetering van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. De verantwoordelijkheid van de burger betreft alle ruimtelijke gevolgen van zijn dagelijks functioneren in de samenleving. De verantwoordelijkheid van de rijksoverheid richt zich op het aangeven van perspectieven en op maatregelen die activiteiten van burgers en andere overheden ondersteunen.

c. Bij het veiligstellen van basiswaarden moeten burgers en overheid voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied er zorg voor dragen dat:

- de gebouwde omgeving en de openbare ruimte niet in verval raken
- steden, dorpen en het landelijk gebied niet vervuilen
- sociale onveiligheid het gebruik van de ruimte niet belemmert
- bepaalde groepen in de steden en op het platteland niet onvrijwillig ruimtelijk geïsoleerd raken
- steden, dorpen en landschappen niet eenvormig en de historisch gegroeide situatie, waarvan de archeologische waarden deel uitmaken, niet onherkenbaar wordt en in geval van verstoring ten minste gedocumenteerd wordt.

d. Maatschappelijke, economische en technologische veranderingen dwingen voor de dagelijkse leefomgeving tot voorsorteren op de 21^e eeuw voor:

- het wonen, stedelijke vernieuwing en openbare ruimten voor wat betreft het stedelijk gebied
- de geleiding van de mobiliteit
- het zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval
- veranderingen in het landelijk gebied, met behoud van basiswaarden, waaronder de leefbaarheid.

Voor deze onderwerpen geeft het kabinet hierna aan welk verandingsperspectief en welke beleidsmaatregelen de rijksoverheid hierbij voorstaat.

1. STEDELIJK GEBIED

Veranderingsperspectief

Veranderingen in het stedelijk gebied nopen tot speciale aandacht voor ontwikkelingen in de woningvoorraad, voor stedelijke en sociale vernieuwing en voor de inrichting van de openbare ruimte.

Wonen

Tot 2015 wordt nog een aanzienlijke uitbreiding van de woningvoorraad verwacht. Vooral in de Randstad brengt dat belangrijke veranderingen in het stedelijk gebied met zich.

Een goede afstemming tussen vraag en aanbod is nodig om negatieve effecten te voorkomen als leegstand, ondoelmatig gebruik, aantasting van kwaliteit en leefbaarheid, kostbaar extra ruimtebeslag elders met risico's van suburbanisatie en toenemende mobiliteit en kapitaalsvernietiging.

Het perspectief voor het wonen is derhalve gericht op evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt, bij voorkeur op de schaal van het stads-gewest. Het omvat drie elementen:

- het scheppen van gunstige voorwaarden voor de ontwikkeling van een goede kwaliteit van woning en woonomgeving en voor nieuwbouw op gewenste lokaties
- het stellen van randvoorwaarden aan ontwikkelingen op ongewenste lokaties
- een volkshuisvestingsbeleid van de overheid waarbij de nadruk zal liggen op het deel van de woningvraag dat niet door de markt wordt gedekt.

De besluitvorming over nieuwbouwlakaties wordt gekoppeld aan de aanwezigheid c.q. het tijdig beschikbaar zijn van adequate voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Stedelijke vernieuwing

Ten behoeve van het in stand houden en verbeteren van de ruimtelijke voorwaarden voor het goed functioneren van de steden, zowel in ruimtelijk, sociaal-cultureel als in economisch opzicht legt het kabinet de nadruk op het streven naar een goed leef- en produktiemilieu, op de benutting van de nog aanwezige capaciteiten van het stedelijk gebied voor wonen, werken, recreatie en verzorging en op vermenging van deze functies.

Het perspectief voor het stedelijk gebied als geheel is georiënteerd op de schaal van de stad, respectievelijk het stadsgewest. Het kabinet streeft voor deze gebieden naar het scheppen van ruimte voor stedelijke vernieuwing.

Ook het bestaand stedelijk gebied moet inspelen op de toenemende vraag naar woon- en werklokaties met kwaliteit. Dit beleid krijgt gestalte zowel

in consolidatiegebieden, waar het ruimtelijk beleid gericht is op handhaving van de bestaande ruimtelijke structuur, als in stagnatiegebieden, die via ingrijpende vernieuwing opnieuw tot leven moeten worden gebracht, en in expansiegebieden, waar vaak kan worden volstaan met aanpassing van ruimtelijke structuren, respectievelijk het wegnemen van factoren die vernieuwing van de ruimtelijke structuur in de weg staan.

Door goede afstemming van woon-werklokaties en aandacht voor het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen (zie «Dagelijkse leefomgeving 2») wordt een zodanige ontwikkeling van de binnensteden bevorderd dat het mobiliteitsvraagstuk niet wordt verzaamd.

Openbare ruimte

De openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate de leefbaarheid en herkenbaarheid van onze dagelijkse leefomgeving. De kwaliteit ervan in en om onze steden wordt bedreigd door verval, vervuiling en onveiligheid. Steeds meer auto's leggen er beslag op.

Het perspectief is derhalve gericht op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Dat betreft diverse schaalniveaus: van het directe grensvlak tussen privaat en publiek domein tot en met de groene verbindingzones tussen stad en landelijk gebied.

De aandacht moet uitgaan naar:

- Verhoging van de herkenbaarheid door een goede ruimtelijke vormgeving van verbindingen tussen open ruimten.
- Ontmoetingsplaatsen, die vragen om een weloverwogen situering en inrichting voor zeer uiteenlopend gebruik.
- Samenhang, niet alleen bij openbare ruimten in de stad, waarbij de stedenbouwkundige samenhang tussen bebouwde en onbebouwde ruimte van belang is, maar ook tussen stad en omliggend landelijk gebied. Het gaat bij dat laatste om groene longen vanuit het landelijk gebied de stad in en recreatieve verbindingzones vanuit de stad het landelijk gebied in.

Beleidsuitspraken

1.1 Binnen de in Hoofdstuk II genoemde lokatiecriteria wordt niet alleen vanuit het algemene bundelingsprincipe, maar vooral ook ter beperking van de automobiliteit een zwaar accent gelegd op concentratie (nabijheid) bij de keuze van nieuwe lokaties voor wonen, werken, voorzieningen en grootschalige recreatie. Het benutten van de ruimtelijke mogelijkheden voor woningbouw

in het stedelijk gebied heeft daarom de voorkeur.

Bij de beoordeling van nieuwe lokaties geldt op grond van de lokatiecriteria verder als uitgangspunt de **aanwezigheid of het tijdig beschikbaar zijn** van aansluiting op openbaar vervoersvoorzieningen en de bereikbaarheid **met de fiets (zie ook Dagelijkse leefomgeving 2: Geleiding van de mobiliteit).**

Bij het benutten van de ruimtelijke mogelijkheden van de steden wordt gestreefd naar:

- een zo intensief mogelijk ruimtegebruik;
- een zo gering mogelijk verlies aan woningen, bedrijfs- en andere gebouwen bij stadsvernieuwing;
- het opvullen van open gaten;
- het herinrichten van buiten gebruik geraakte bedrijfsterreinen, kazerneterreinen en spoorweg-emplacementen;
- het voeren van een stringent parkeerbeleid.

1.2 De lokatiecriteria gelden bij de keuze van nieuwe lokaties in het kader van streek- en bestemmingsplannen. Op de toepassing van deze criteria zal verscherpt worden toegezien. Zonodig zal op basis van deze pkb met de beschikbare wettelijke mogelijkheden **(met als uiterste mogelijkheid een aanwijzing ingevolge artikel 37 van de WRO)** worden opgetreden tegen afwijkingen van dit beleid.

1.3 De verschillende departementen zullen zo mogelijk prioriteit geven aan de stadsgewesten boven gebieden daarbuiten. Dit betreft in het bijzonder:

- de mogelijke toekenning van lokatiesubsidie;
- de realisering van projecten in de sfeer van de openluchtrecreatie, de bosbouw en de landinrichting;
- de realisering van verkeers- en vervoersvoorzieningen, zowel voor het openbaar als voor het particulier vervoer;
- de verbetering van de milieuhygiënische situatie;
- de vestiging en herschikking van regionale voorzieningen, zoals instellingen voor het voortgezet en hoger beroepsonderwijs en voor intramurale gezondheidszorg.

Geschikte lokaties voor sociale en vrije sectorwoningbouw in en aansluitend op de centrale steden in de stadsgewesten zullen in een gunstige concurrentiepositie worden gebracht. Dit zal het uitgangspunt zijn bij de toedeling van de grondkostensubsidies.

1.4 Vraag en aanbod op de woningmarkt zullen in belangrijke mate door de particuliere sector in evenwicht moeten worden gebracht.

De verantwoordelijkheid van het rijk ligt in het bijzonder bij de huisvesting van de lagere inkomens-

groepen. In de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig is deze verantwoordelijkheid beleidsmatig en instrumenteel uitgewerkt.

Het beleid is er op gericht vernieuwing en aanpassing van de ruimtelijke structuur tot stand te brengen door particulier initiatief en overheidsactiviteiten gezamenlijk. Vooral in expansiegebieden en bij de aanpak van stagnatiegebieden zijn goed afgestemde investeringsbeslissingen van wezenlijk belang.

De gemeenten wordt gevraagd in hun ruimtelijke plannen een duidelijk kader te bieden voor publieke en private investeringen, gericht op de ontwikkeling van aantrekkelijke woonmilieus. De nadere invulling en de realisering van dit ruimtelijk kader moet plaatsvinden in nauwe samenwerking met particuliere beleggers en bouwers.

Het verdient aanbeveling per stadsgewest in streekplankader een veranderingsprofiel voor de woningmarktontwikkeling op te stellen.

Voor zover de rijksoverheid via regelgeving en subsidiëring is betrokken bij de woningbouw zal het beleid gericht blijven op de realisatie van tenminste een basiskwaliteit van woning en woonomgeving. Andere overheden en woningeigenaren houden de mogelijkheid om een hogere kwaliteit tot stand te brengen.

1.5 De taakstellingen voor de groeigemeenten vormen het uitgangspunt voor het beleid van de verschillende departementen. Voor de uitvoering van hun taakstelling blijft binnen de financiële middelen van het rijk voor de groeigemeenten het groeigemeenteninstrumentarium beschikbaar.

Dit instrumentarium bestaat uit:

- een integrale vergoeding voor de aanleg van de hoofdinfrastructuur: de hoofdinfrastructuursubsidie;
- een versterkte toedeling naar groeigemeenten van meer algemene subsidies;
- een verruiming van de algemene middelen van de groeigemeenten: de zogenaamde verfijningsregeling.

Voor het groeigemeentenbeleid is coördinatie van het beleid van de verschillende departementen van grote betekenis. Daartoe functioneert de Interdepartementale Commissie Groeisteden en Groeikernen (ICOG).

De overeengekomen taakstellingen van de groeigemeenten in aantallen voltooide woningen vormen het uitgangspunt bij de jaarlijkse toedeling van de woningcontingenten. Per gemeente zal de toedeling steeds worden gezien tegen de achtergrond van de ontwikkeling van het nationale woningbouwprogramma in dat jaar.

1.6 De provinciale besturen kunnen aanvullend op de lokaties die onder het huidige groeigemeenteninstrumentarium vallen bouwlokaties voordragen voor de Subsidie Grote Bouwlokaties, die:

- liggen in de op de kaart Ruimtelijke hoofdstructuur aangegeven stadsgewesten;
- een bepaalde minimumomvang hebben en een aaneengesloten gebied betreffen; dit betreft geheel aaneengesloten uitleglokaties, waar binnen een termijn van vijf jaar tenminste 2000 woningen worden gebouwd, alsmede geheel aaneengesloten binnenstedelijke lokaties waar binnen een termijn van vijf jaar tenminste 1000 woningen worden gebouwd;
- ten minste voldoen aan de in Hoofdstuk II genoemde lokatiecriteria;
- in ruimtelijk, financieel en bestuurlijk opzicht zijn afgewogen in streekplankader;
- zonder de inzet van extra instrumenten financieel niet uitvoerbaar zijn;
- nodig zijn voor de realisering van het bouwprogramma.

De rijksoverheid beoordeelt voorgedragen bouwlokaties, rekening houdend met de door de provincies aangegeven prioriteit, en neemt een besluit over de inzet van de eventuele extra instrumenten.

1.7 Het kabinet vraagt de provincies en gemeenten te voorzien in de ruimtelijke voorwaarden voor het behoud en de hervestiging van bedrijvigheid in het stedelijk gebied, alsmede in een goede bereikbaarheid en de mogelijkheid tot uitbreiding van bestaande bedrijven. Ook wordt de andere overheden gevraagd ernaar te streven het ruimtegebruik van de bedrijvigheid te intensiveren en de hinder die door bedrijven wordt veroorzaakt ter plaatse op te lossen. Op de schaal van de stadsgewesten kan een bedrijfslokatieplanning niet worden gemist.

1.8 Het stadsvernieuingsbeleid is gericht op alle stedelijke functies. Aan de belangen van de aanwezige bevolking en de aanwezige bedrijven wordt voorrang gegeven.

Het tempo en de intensiteit van de stadsvernieuwing zijn er op gericht, dat de kwaliteitsachterstand van het bestaand stedelijk gebied (van voor 1971) zo spoedig mogelijk wordt weggewerkt. Daarbij wordt vooralsnog het accent gelegd op de oudere stadsdelen.

Vernieuwing van verouderde bedrijfsterreinen in de steden is geboden. Bij evaluatie van het gebruik van het stadsvernieuingsfonds zal de inzet van middelen voor het economisch functioneren van oudere stadsdelen worden bezien. Om gemeenten en bedrijfsleven te stimuleren te komen tot stede-

bouwkundige vernieuwing van verouderde bedrijfsterreinen zal het rijk het tot stand brengen van enkele voorbeeldplannen bevorderen.

1.9 Voor het intensiveringsbeleid zoals neergelegd in de voorgaande beleidsuitspraken zijn de volgende instrumentele aspecten van belang:

- Jaarlijks wordt in het kader van het Meerjarrenplan Stadsvernieuwing aandacht besteed aan de feitelijke ontwikkeling van het bouwen binnen het bestaande stedelijk gebied. Daarbij zal tevens worden bezien of en zo ja in welke mate bijstelling van het instrumentarium nodig is.
- Het Stadsvernieuingsfonds stelt de gemeenten in staat om naar eigen inzicht een intensiveringsbeleid te voeren.
- De middelen voor de uitbreiding van de bestaande woningvoorraad, zoals de subsidieregeling voor grote bouwlokaties, zullen voor een deel worden ingezet in bestaand stedelijk gebied.
- Het rijksbeleid is erop gericht dat voldoende voorwaarden aanwezig zijn om de gewenste intensivering tot stand te kunnen laten komen. De subsidie voor bouwplaatskopkosten (voor het bouwen op moeilijke bouwlokaties) is daar bijvoorbeeld op gericht. Het welslagen van het beleid met betrekking tot de intensivering is sterk afhankelijk van de bereidheid van de gemeenten om hier aan mee te werken.
- Binnen het volkshuisvestingsbeleid zal een verschuiving van verantwoordelijkheden plaatsvinden, waardoor gemeenten op dit terrein in toenemende mate in staat worden gesteld om eigen beleid te voeren.
- Bij toepassing van regelgeving (onder andere de Wet Geluidhinder) en overleg (bijvoorbeeld bij onderhandelingen over de verwerving van rijkseigendommen) zal de gewenste intensivering zo min mogelijk worden belemmerd.

1.10 De problemen in na-oorlogse woonwijken kunnen door gemeenten en woningbeheerders worden aangepakt via maatregelen ter verbetering van de woonomgeving, door woningverbetering en door aanpassing van de huren. Deze maatregelen kunnen afzonderlijk dan wel in combinatie worden genomen.

**Om gemeenten te stimuleren tot creatieve oplossingen voor het verhogen van de stede-
bouwkundige kwaliteit van na-oorlogse
woonwijken zal het rijk het tot stand brengen
van enkele voorbeeldplannen bevorderen. In
deze plannen moet ook worden ingegaan op
mogelijkheden tot samenwerking met de
private sector en op de functie van particu-
liere investeringen in deze wijken.**

In het kader van de sociale vernieuwing

zullen experimenten van gemeenten worden bevorderd die een voorbeeldwerking hebben voor een goed beheer van de stedelijke leefomgeving. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig.

1.11 De zorg voor de openbare ruimte ligt primair bij de gemeentebesturen. Meer dan tot nu toe moet worden bevorderd dat de particuliere sector bijdraagt wanneer publieke en private belangen direct samengaan.

Het rijk ondersteunt aanpassingen van de openbare ruimte met bestaande instrumenten (zoals die er zijn voor landinrichting, openluchtrecreatie, bufferzones en de aanleg van bos) en met de stadsvernieuwingsfondsen.

In het kader van de sociale vernieuwing zal het rijk waar nodig belemmeringen in de regelgeving wegnemen en onderzoek en experimenten bevorderen, die een voorbeeldwerking hebben voor een goed beheer van de stedelijke leefomgeving.

Verder wordt de totstandkoming bevorderd van voorbeeldplannen voor onderhoud en vormgeving van de openbare ruimte. Dit geldt in het bijzonder voor plannen die gericht zijn op verbetering van de samenhang tussen de openbare ruimten in en aan de rand van de stad en voor plannen die gericht zijn op de ontwikkeling van openbare ruimten als algemene ontmoetingsplaatsen.

1.12 Binnen het beleid ten aanzien van de monumentenzorg, dat gericht is en blijft op het behoud en herstel van cultuurhistorische waarden, wordt aan de samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling een groter belang toegekend. Bij de inzet van middelen voor de monumentenzorg zal het rijk, bij gelijke urgentie vanuit cultuurhistorisch oogpunt, prioriteit geven aan de (centrale steden van de) stadsgewesten alsmede aan plaatsen en gebieden daarbuiten met een concentratie van toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische bezienswaardigheden.

2. GELEIDING VAN DE MOBILITEIT

Veranderingsperspectief

Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn essentiële voorwaarden voor het functioneren van steden en stadsgewesten. De sterk groeiende automobiliteit vormt een ernstige bedreiging voor dat functioneren in de sterk verstedelijkte gebieden van ons land en in toenemende mate ook in de matig verstedelijkte gebieden. Grote delen van de dagelijkse leefomgeving zullen in de toekomst niet goed meer kunnen functioneren indien geleiding van de mobiliteitsontwikkeling achterwege blijft.

Het perspectief is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het autoverkeer in steden en stadsgewesten. De bereikbaarheid dient voor het goederenvervoer en noodzakelijk autoverkeer te worden gewaarborgd. Dit vraagt om een geïntegreerde aanpak via verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid.

Het perspectief steunt op drie pijlers:

- het voeren van een lokatiebeleid dat het aantal verplaatsingen en de afstand daarvan zoveel mogelijk beperkt;*
- het tot stand brengen en/of in stand houden van hoogwaardige voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;*
- het beïnvloeden van verkeersstromen onder meer door een stringent parkeerbeleid.*

Beleidsuitspraken

2.1 Het beleid is er op gericht om de vestiging van bedrijven en voorzieningen met een bepaald mobiliteitsprofiel op lokaties met een bijbehorende ontsluiting voor fiets, auto en openbaar vervoer (bereikbaarheidsprofiel) te bevorderen. De inzet van het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium en het milieu-instrumentarium zal, in samenhang met het verkeers- en vervoersinstrumentarium, worden versterkt om te bereiken dat bedrijven en voorzieningen met een hoog potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers zich vestigen op de lokaties die goed zijn ontsloten c.q. kunnen worden ontsloten door het openbaar vervoer (de zogenaamde A- en B-lokaties). In aansluiting daarop zal voor het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer een aanzienlijke kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd, waarbij tevens extra aandacht aan voor- en natransportvoorzieningen en parkeerbeleid zal worden besteed.

Bij de huisvesting van rijksdiensten en bij de lokatie van ziekenhuizen, grotere onderwijsinstellingen, culturele instellingen enz. dient voorkeur te worden gegeven aan de genoemde openbaar vervoerslokaties.

2.2 Met inachtneming van het beleid ter voorkoming van de aantasting van landschappelijke openheid kunnen voorts selectief lokaties worden ontwikkeld die goed per auto bereikbaar zijn en die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (de zogenaamde C-lokaties).

Voor deze lokaties is het beleid gericht op het weren van arbeidsintensieve bedrijvigheid en bezoekersintensieve voorzieningen. **Dit geldt zowel om onnodige automobiliteit te vermijden als om de bereikbaarheid van dergelijke lokaties voor bedrijven met het bij C-lokaties behorende mobiliteitsprofiel te waarborgen. De gemeenten wordt daarom gevraagd zowel door middel van (handhaving van) een zorgvuldige bestemmingsregeling als door middel van hun grondbeleid te voorkomen dat wegens hun mobiliteitsprofiel ongewenste bedrijven zich vestigen op bestaande C-lokaties.**

Verder is een bestemmingswijziging noodzakelijk indien bij gebruik van terreinen overeenkomstig de geldende bedrijfsbestemming ongewenste automobiliteit zou worden opgeroepen. Daar waar nog niet, of in zeer beperkte mate, is geïnvesteerd in het bouwrijp maken van deze terreinen en waar ook op lange termijn een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting niet waarschijnlijk is, wordt er bij de gemeenten op aangedrongen de bestemming tot bedrijfs-terrein ongedaan te maken, resp. de bestemming te beperken tot productie- en distributiedoeleinden. **Om op dit punt een stringent beleid te kunnen voeren is het tijdig beschikbaar komen van goede alternatieve lokaties van groot belang.**

De noodzakelijke bestemmingswijzigingen zullen desnoods worden afgedwongen via het wettelijk instrumentarium van de WRO.

2.3 Voor een selectieve ontwikkeling van A-, B- en C-lokaties en een flankerend parkeerbeleid is een samenhangende benadering op stadsgewestelijk niveau c.q. in vervoerregio's noodzakelijk. Het rijk zal de instrumentele mogelijkheden hiervoor vergroten.

Aan de feitelijke uitvoering van het aangescherpte bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid zal nadrukkelijk aandacht worden geschonken. Daartoe heeft het rijk in overleg met provincies en gemeenten in een Werkdocument afspraken vastgelegd over een versterkte inzet van het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium en het milieu-instrumentarium en over adequate verkeers- en vervoersvoorzieningen. Deze afspraken zullen

op regionaal niveau in overleg met bedrijfsleven en instellingen worden uitgewerkt in plannen van aanpak, waarin afspraken worden gemaakt over de feitelijke uitvoering van het beleid, rekening houdend met specifieke situaties en karakteristieken.

Mede in verband hiermee wordt ervan uitgegaan dat streek- en bestemmingsplannen zullen voldoen aan het aangescherpte beleid inzake bereikbaarheid en mobiliteit. Zonodig zal op basis van deze pkb met de beschikbare wettelijke mogelijkheden, waar nodig ook door middel van een aanwijzing ingevolge artikel 37 WRO, worden opgetreden tegen afwijkingen van dit beleid.

2.4 De gemeenten wordt gevraagd een stringent parkeerbeleid te voeren, gericht op de beperking van niet noodzakelijke automobilititeit. Zij zijn inmiddels in staat gesteld om de regulering van het parkeren met een fiscaal regime te doen geschieden. Teneinde een evenwichtig parkeerbeleid te kunnen voeren en ongewenste concurrentie-effecten te voorkomen is afstemming op stadsgewestelijk niveau c.q. in een vervoerregio gewenst. In overleg met gemeenten en provincies worden afspraken gemaakt over extra inspanningen gericht op het verminderen van parkeergelegenheid en het uitbreiden van het betaald parkeren.

Het kabinet streeft naar beïnvloeding van het autoverkeer naar plaats en tijd onder meer door middel van prijsmaatregelen.

2.5 Voorzieningen met een relatief groot ruimtebeslag kunnen tussen de stadsdelen en aan de randen van de steden worden gesitueerd, doch ook dan moet de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets verzekerd zijn.

In afwachting van de resultaten van een lopende evaluatie van het geldende beleid blijft het kabinetsstandpunt inzake perifere detailhandelsvestigingen onverkort van toepassing. De doorwerking van dit beleid in gemeentelijke bestemmingsplannen is des te noodzakelijker in verband met het aangescherpte beleid inzake bereikbaarheid en mobiliteit.

2.6 De recreatiemogelijkheden in en bij woongebieden worden verbeterd of uitgebreid en zij worden bij voorkeur zo gesitueerd, dat ze ook per fiets bereikbaar zijn voor de bevolking, die erop georiënteerd is.

Nieuwe attractieparken en andere voorzieningen die grote aantallen bezoekers trekken,

moeten worden gesitueerd op lokaties die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn c.q. kunnen worden ontsloten met openbaar vervoer.

De gemeenten wordt verzocht om in voorkomende gevallen in overleg met exploitanten van reeds bestaande, bezoekersintensieve recreatievoorzieningen en van het openbaar vervoer na te gaan in hoeverre een verbetering van de bereikbaarheid van deze voorzieningen per openbaar vervoer kan worden gerealiseerd.

2.7 Het rijk zal de totstandkoming bevorderen van enkele voorbeeldplannen, waarin als uitgangspunt gehanteerd wordt de beperking van het autogebruik en beperking van het beslag op de openbare ruimte door geparkeerde auto's.

3. ZORGVULDIG OMGAAN MET GRONDSTOFFEN, ENERGIE EN AFVAL

Veranderingsperspectief

Economische groei en een hoger besteedbaar inkomen leiden tot meer productie en meer consumptie. De keerzijde van de medaille betekent meer grondstoffenverbruik, meer energiegebruik en meer afvalstromen. Grondstoffen dreigen schaars te worden. Energie is kostbaar. Afvalverwerking vraagt steeds meer ruimte. Dit maakt ons land kwetsbaar.

Het perspectief is gericht op het zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval in relatie tot de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en is gebaseerd op een regionale aanpak, op meer aandacht voor het gebruik van eigen bronnen en op het beperken en het hergebruik van afval:

- *een regionale aanpak doet recht aan de (verschillen in) ruimtelijke kwaliteiten van de afzonderlijke delen van ons land. Daarbij zijn, afhankelijk van de regionale situatie, zowel een meer gespreide als een meer geconcentreerde aanpak mogelijk*
- *gebruik van eigen bronnen en hergebruik van afval maken een regio ook ruimtelijk minder afhankelijk van ontwikkelingen elders*
- *hergebruik van afval verkleint het ruimtebeslag en vergroot de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik.*

Voor niet verwerkbaar afval en afval dat slechts grootschalig verwerkt kan worden blijft een bovenregionale aanpak wenselijk.

Beleidsuitspraken

3.1 Provinciale besturen wordt gevraagd samen met gemeenten, waterschappen en nutsbedrijven vorm te geven aan de regionale aanpak **en daarbij zo nodig initiatieven te ontwikkelen en beleidsmatige randvoorwaarden te creëren voor vormen van bestuurlijke en publiek-private samenwerking, afgestemd op aard en schaal van het vraagstuk. Voor wat betreft afvalverwijdering wordt hierbij verwezen naar de standpuntbepaling over een nieuwe afvalverwijderingsstructuur naar aanleiding van de aanbevelingen van de Landelijke coördinatiecommissie afvalbeleid.**

3.2 Het rijk zal de totstandkoming bevorderen van regionale voorbeeldplannen die in ruimtelijke zin oplossingen zoeken voor het zorgvuldig omgaan met grond- en oppervlaktewater, energie en afval. Wat betreft het omgaan met energie en afval staan het gebruik van eigen energiebronnen en het beperken, respectievelijk het opnieuw gebruiken van afval hierbij centraal.

3.3 Voorzover de toevoer van «gebiedsvreemd» water een vervuilende invloed heeft en daarmee de voorgestane koers voor dit gebied belemmert, zal deze toevoer worden beperkt door landinrichtings- en waterstaatswerken. Tevens zal in dit kader worden bevorderd dat schoon water per gebied langer wordt vastgehouden.

De toepassing van moerassystemen (helofytenfilters) voor waterzuivering wordt bevorderd. Deze staat mede ten dienste van natuurontwikkeling en recreatie.

3.4 Het rijk zal onderzoeken hoe Nederland minder afhankelijk kan worden van het buitenland voor stort en verwerking van afval. Samen met gemeenten, provincies en bedrijfsleven zal worden vastgesteld welke voorzieningen nodig zijn en hoe deze ruimtelijk het best kunnen worden ingepast.

3.5 Het beleid is er op gericht in de behoefte aan ondiepe delfstoffen (zand, grind, etc.) zoveel mogelijk te voorzien met behulp van voor die doeleinden geschikte of geschikt gemaakte afvalstoffen, **c.q. bij sloop van gebouwen en wegen vrijkomende materialen.** De winplaatskeuze, het ontwerp en de uitvoering van ontgrondingswerken, alsmede inrichting en beheer worden mede afgestemd op de aanwezige waarden van het gebied. **Met het oog op een verbeterde instrumentatie van het ontgrondingsbeleid wordt de mogelijkheid van een afzonderlijk structuurschema voor dit ruimtelijk relevante sectorbeleid onderzocht. Daarnaast wordt nagegaan op welke wijze door middel van herziening van de Ontgrondingenwet een wettelijke basis voor versterkte coördinatie van de besluitvorming inzake ontgrondingen kan worden gecreëerd.**

3.6 Het kabinet streeft naar realisering van ruimtelijke voorwaarden voor energiebesparing en voor het gebruik van verschillende energiebronnen. Daarbij wordt een verhoging van het aandeel van stromingsbronnen (windenergie, zonne-energie, aardwarmte) in de energievoorziening beoogd.

In de sterk verstedelijkte gebieden wordt beperking van het energiegebruik nagestreefd door middel van intensivering van het stedelijk ruimtegebruik (compact bouwen), **met gebruikmaking van mogelijkheden hieraan gestalte te geven door een zorgvuldig beleid ten aanzien van woning en woonomgeving, zoals verkend in het kader van het project «Duurzaam bouwen» (resultaten gepubliceerd als bijlage bij het NMP**

Plus). Door afstemming van wonen en werken op stadsgewestelijke schaal zal een bijdrage worden geleverd aan de beperking van het energieverbruik in het verkeer.

Bij minder hoge dichtheden is het passief benutten van zonne-energie een goede optie.

4. LANDELIJK GEBIED

Veranderingsperspectief

Veranderingen in het grondgebruik in het landelijk gebied houden in belangrijke mate verband met ontwikkelingen in de agrarische sector. Deze zijn met veel onzekerheden omgeven. Indien door veranderingen in de landbouw de bestaande ruimtelijke structuur onder druk komt te staan kunnen wezenlijke functies van het landelijk gebied – zoals de recreatie en natuurontwikkeling – verloren gaan. Een extra probleem vormt het handhaven van de leefbaarheid in delen van het landelijk gebied.

Het perspectief is gericht op het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied, met het doel de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verhogen. De Koersbepaling landelijke gebieden biedt de mogelijkheid deze veranderingen in samenhang te bezien en om een koers voor de geleiding te kiezen.

Daarbij is een regionale aanpak nodig gezien geografische en geohydrologische verschillen, de verschillen wat betreft de aard van de veranderingen in de landbouw en de verschillen in mogelijkheden voor het samengaan van functies.

Bij het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied overeenkomstig de gekozen koersen wordt onderscheid gemaakt tussen beleid gericht op actieve handhaving, actieve aanpassing en actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur.

– Actieve handhaving is van belang in gebieden waar bij intensivering van de landbouwproductie de huidige ruimtelijke structuur onder druk komt te staan en de samenhang tussen de functies en de schaal van het landschap behouden dienen te blijven.

– Actieve aanpassing is van belang in gebieden waar, door wijzigingen van de ruimtelijke structuur op beperkte schaal, het benutten van kansen voor natuurontwikkeling, landschapsbouw en recreatie en het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor veranderingen binnen de landbouw mogelijk is.

– Actieve vernieuwing is van belang in gebieden waar verbetering van de inrichting voor landbouwkundige doeleinden of inrichting voor andere functies (bijv. natuurontwikkeling of bosaanleg) vragen om het scheppen van nieuwe, vaak robuuste ruimtelijke structuren.

Voor wat betreft de leefbaarheid op het platteland is het perspectief gericht op geleiding van structurele ontwikkelingen zoals terugloop van de bevolkingsomvang en schaalvergroting, omdat dit in enkele delen van het platteland tot problemen leidt. Deze ontwikkelingen kunnen niet worden gekeerd, maar beoordeeld moet worden of en hoe de

ruimtelijke structuur moet worden aangepast in verband met bereikbaarheid en voorzieningenniveau.

Op regionaal niveau dient naar oplossingen te worden gezocht. De provincies hebben hierbij het voortouw, terwijl het rijk zich ondersteunend opstelt. Een zekere concentratie van voorzieningen is nodig, in combinatie met aanvullende maatregelen om de voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden.

Beleidsuitspraken

Koersen

4.1 Voor de in Hoofdstuk II.2 genoemde ontwikkelingskoersen voor het landelijk gebied is hieronder per koers de gewenste ontwikkelingsrichting aangegeven waarmee bij bestemming en inrichting van het landelijk gebied rekening moet worden gehouden.

a. Groene koers: ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

* Functies:

Binnen gebieden met een groene koers worden natuurlijke ecosystemen ontwikkeld en ecologische relaties hersteld.

Nieuwe vormen van verstedelijking, intensieve recreatie, grootschalige infrastructuur, winning van oppervlaktedelfstoffen en intensieve vormen van landbouw die leiden tot aantasting van de natuur worden in gebieden met een groene koers vermeden; zo nodig worden bestaande vormen gesaneerd.

Extensieve vormen van bosbouw, openluchtrecreatie, toerisme en waterwinning kunnen in deze gebieden worden gehandhaafd of ontwikkeld, mits daarmee de natuurfuncties binnen het gebied niet direct of indirect worden aangetast. Ook andere vormen van gebruik, zoals bestaand militair gebruik en winning van diepe delfstoffen, zijn onder deze voorwaarde mogelijk. Met betrekking tot de nog in te richten militaire terreinen zullen nadere afspraken worden gemaakt in het kader van de Defensienota. Bij de aanleg of herinrichting van militaire oefenterreinen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de natuur- en landschapswaarden.

Voor grote wateren is een speciale ontwikkeling van de groene koers van toepassing. Deze wateren zijn in beginsel multifunc-

tioneel, doch de functies zijn dermate verweven dat de richtinggevende functie natuur sterke beperkingen oplegt aan de overige functies, zowel ruimtelijk als voor wat betreft de intensiteit van de functievervulling. Delfstofwinning, infrastructuur, windturbines, andere bouwwerken en militair gebruik worden in deze wateren vermeden en zonodig gesaneerd; andere functies worden door zonering zo goed mogelijk ingepast.

* Milieu en water:

Het beleid is gericht op optimalisering van de hydrologische omstandigheden voor de tot ontwikkeling te brengen ecosystemen. In kwantitatieve zin betekent dit in het algemeen herstel van de natuurlijke dynamiek van kwelstromen en van waterretentie. In kwalitatief opzicht gaat het om het weren van gebiedsvreemd water en om het terugdringen van de belasting door verontreinigingsbronnen binnen het gebied tot niveau's die weinig verschillen van wat van nature aanwezig is. Ook verontreiniging door de lucht door regionale bronnen wordt tegengegaan.

b. Gele koers: ontwikkeling van agrarische productiefuncties, geconcentreerd in regionale complexen, richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

* Functies:

Agrarische productierichtingen, die zich in verband met concentratie van kennis, kapitaal en afzetstructuur in regionale complexen ontwikkelen, kunnen zich binnen gebieden met een gele koers optimaal ontwikkelen. Het betreft ondermeer de (glas-)tuintbouw, de boomkwekerij, de bloembollenteelt en de intensieve veehouderij.

Andere functies, zoals natuur, recreatie en energievoorziening zullen binnen deze gebieden alleen tot ontwikkeling kunnen komen wanneer zij in duidelijk begrensde eenheden worden gesitueerd zodat ze ecologisch beheerbaar en handhaafbaar zijn (gescheiden van de omgeving), en de gewenste ontplooiingsmogelijkheden van de agrarische complexen niet wezenlijk in de weg staan.

Combinatie van functies is in deze gebieden slechts incidenteel mogelijk. Het karakter van sommige vormen van geconcentreerde landbouw kan in de toekomst tot combinatie met stedelijke bedrijvigheid leiden (laboratoria, mestverwerkingsfabrieken, veilingen, opslag- en overslagbedrijven, etc.). De ruimtelijke mogelijkheden daartoe worden openge-

houden. In deze bedrijvenparken kunnen ook andere functies, zoals openlucht recreatie en «technologie-toerisme» een plaats krijgen. Ook combinatie met energiewinning is goed mogelijk (windturbines, biogasinstallaties, energiecentrales).

* Milieu en water:

Het beleid is gericht op optimalisering van de technisch-hydrologische productiewaarden voor agrarische productierichtingen die strikte eisen stellen aan de waterhuishouding. Het betreft de beschikbaarheid van voldoende grond- en oppervlaktewater, het peilbeheer, de kwaliteit van proceswater, de mogelijkheden voor recycling en compartimentering. Technische oplossingen voor het nauwkeurig sturen van kwantiteit en kwaliteit zijn in dit verband nodig. Natuurlijke fluctuaties worden daarbij zo veel mogelijk uitgeschakeld. Voor het milieu moet in deze gebieden de algemene milieukwaliteit worden gerealiseerd en gehandhaafd.

c. Blauwe koers: sterke ruimtelijke en in delen ook economische integratie van verschillende functies, waarbij de specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend zijn.

* Functies:

Binnen de gebieden met een blauwe koers ontwikkelen zich verschillende functies in onderlinge samenhang. Daarbij zal de nadruk liggen op economisch interessante combinaties van agrarische productie met bepaalde vormen van recreatie en toerisme, natuurbeheer, bosbouw, landschapsbeheer en watervoorziening. De deelgebieden waarin en de mate en het tempo waarmee deze vormen van functiecombinatie tot ontwikkeling komen is onder meer afhankelijk van de bedrijfsstijl van de individuele agrariërs in deze gebieden. Bedrijven die kiezen voor extensivering en kwaliteitsproductie zullen zich eerder richten op combinatie met en inkomsten uit andere functies dan bedrijven die kiezen voor intensivering en massaproductie. Aan de ontwikkeling van deze laatste bedrijven kunnen beperkingen worden gesteld wanneer strijdigheid ontstaat met de nagestreefde ruimtelijke ontwikkeling van de betreffende streek als geheel.

De ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur neemt in deze gebieden een belangrijke plaats in. Aan de ontwikkeling van grootschalige verstedelijking, infrastructuur en geconcentreerde productiecomplexen van intensieve landbouw wordt in deze gebieden geen ruimte geboden. Wel kunnen op het

landelijk gebied gerichte vormen van bedrijvigheid en aangepaste woonvormen worden ingepast.

Bijzondere situaties doen zich voor in de randzone van grotere steden. Daar zullen inrichting en beheer sterk georiënteerd zijn op de functie van het landelijk gebied als uitloopzone voor stedelijke recreatie en als lokatie voor semi-stedelijke voorzieningen (maneges, tuincentra, opslag van boten en caravans, verkoop van agrarische produkten, en dergelijke). In andere gebieden worden groenstructuren in stand gehouden of ontwikkeld.

Voor grote wateren met een blauwe koers is een bijzondere ontwikkeling van toepassing. Zij kennen in principe een multifunctioneel gebruik, waarbij het accent ligt op een zodanige combinatie of integratie van functies dat die de specifieke kwaliteiten van het gebied ondersteunt. Het beleid is gericht op een duurzame ontwikkeling van deze gebieden als open water, uitgaande van de ruimtelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten.

Via zonering kan het samengaan worden bevorderd van functies zoals drinkwaterwinning, scheepvaart, zandwinning, watersport, visserij en natuurbeheer. In deze gebieden worden grootschalige en vanuit milieu-oogpunt bezien riskante activiteiten en ingrepen in de ruimtelijke structuur (zoals inpoldering, inrichting van grote windturbineparken en delfstofwinning) vermeden.

Versterking van de ruimtelijke structuur van deze wateren ten behoeve van toerisme, recreatie en natuurontwikkeling door een hierop gerichte inrichting van de oevers en de aanleg van eilanden behoort tot de mogelijkheden. Door inrichting van overgangszones worden ecologische relaties tussen het oppervlaktewater en de daaraan grenzende landelijke gebieden vorm gegeven.

* Milieu en water:

Om specifieke functies en landschappelijke kwaliteiten in stand te kunnen houden en te ontwikkelen is per gebied een goede afstemming van hydrologische condities nodig. Veelal zal dit niet betekenen dat de natuurlijke dynamiek wordt hersteld, maar wel dat kwelstromen worden hersteld en waterretentie wordt bevorderd. Ook zal gebiedsvreemd water in principe worden geweerd.

In deze gebieden is het generieke rijksbeleid met betrekking tot gewasbeschermingsmiddelen, mest, NH₃-emissie en fosfaatverzadigde gronden uitgangspunt. In situaties waar

dat mogelijk is wordt zonder afbreuk te doen aan dit generieke beleid, gestreefd naar het versneld realiseren van de algemene milieukwaliteit.

d. Bruine koers: ontwikkeling van landbouw in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij grondgebonden landbouw de overheersende functie zal zijn.

* Functies:

Grondgebonden landbouw is in deze gebieden de in oppervlakte overheersende functie en kan zich optimaal ontwikkelen. Op lokaal niveau kunnen zich geconcentreerde productiecomplexen ontwikkelen. In deelgebieden waar geen andere functies voorkomen is optimalisering van het agrarisch ruimtegebruik richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Waar wel van andere functies sprake is, vindt afweging en ruimtelijke afstemming van landbouw en andere functies plaats.

Natuurkerngebieden, recreatie- en bosgebieden worden in grotere eenheden in stand gehouden of kunnen worden ontwikkeld. Ook bieden deze gebieden plaats aan eventuele nieuwe militaire oefenterreinen. In delen van deze gebieden wordt ruimte geboden aan uitbreiding van het bosareaal.

Grootschalige infrastructuur en energievoorziening (windturbine-parken) kunnen in deze gebieden ruimtelijk worden ingepast.

Verstedelijking vindt plaats in aansluiting op bestaande stedelijke gebieden en infrastructuur.

* Milieu en water

Ten behoeve van de grondgebonden vormen van landbouw in deze gebieden zal goede peilbeheersing nodig zijn. Algemene milieukwaliteit is daarbij voldoende. Voor kwetsbare functies binnen deze gebieden dienen afgescheiden watersystemen te worden gecreëerd. Dit kan zowel door technische maatregelen als door een goede lokatie van gebruiksfuncties binnen het watersysteem.

4.2 Het met de koerskeuzen voorgestane beleid en de keuze per regio van de koersveranderingsstrategie dienen richtinggevend door te werken in:

a. de overige beleidsnota's van de rijks-overheid, en in het bijzonder in het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie, het Beleidsplan drink- en industriewatervoorziening, het Structuurschema elektriciteitsvoorziening en het Structuurschema militaire terreinen;

b. de provinciale streekplannen en de gemeentelijke bestemmingsplannen; aan provincies en gemeenten wordt gevraagd om voor het gehele oppervlak van het landelijk gebied in hun streek- en bestemmingsplannen koersen te kiezen die passen in de in deze pkb uitgezette Koersbepaling, zulks na een op hun bestuurlijke niveau passende afweging van alle daarbij betrokken belangen.

De provinciale en gemeentelijke besturen wordt gevraagd om aan te geven waar zij actieve handhaving, aanpassing of vernieuwing voorstaan ter ondersteuning van de gekozen koers. In een aantal gebieden zal het rijk de veranderingsstrategie actief ondersteunen (zie Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 6.1).

Gemeenten wordt gevraagd in structuurplannen en programmatisch ingerichte bestemmingsplannen («casco-plannen») de kenmerkende karakteristieken en kwaliteiten van het landelijk gebied vast te leggen, te anticiperen op de toekomst en waar nodig ruimte te laten voor nieuwe ontwikkelingen. Ter ondersteuning hiervan zal de rijksoverheid financiële steun verlenen aan het ontwikkelen van voorbeeldplannen, aansluitend op de (gewijzigde) Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Leefbaarheid

4.3

a. In verband met de leefbaarheid van het platteland ondersteunt het rijk de ontwikkeling en uitvoering van regionale ontwikkelingsplannen in die delen van de provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Noord-Holland en Zeeland, die in «de achterkant van verstedelijkt Nederland» als aandachtsgebied gemarkeerd zijn, waarbij de aandacht van het rijk in het bijzonder uitgaat naar Noord-Groningen, Oldambt, Noord-Friesland, Kop van Noord-Holland en Zeeuws Vlaanderen. Voor wat betreft het grensgebied NO-Friesland /NW-Groningen is het rijk bereid met provincies en gemeenten deze beleidslijn gezamenlijk uit te werken in een regionaal ontwikkelingsplan.

b. Ter ondersteuning van de beleidsontwikkeling voor de aangewezen gebieden wordt voor de komende vier jaar een landelijk coördinatiepunt bij WVC en VROM aangewezen. Dit coördinatiepunt zal de beschikbare WVC/VROM-middelen over de betreffende gebieden verdelen en ervaringen tussen de gebieden uitwisselen.

c. Na vier jaar zullen de ervaringen worden geëvalueerd; op basis daarvan zal worden

bezien of beleid op nationaal niveau nodig is. Uiterlijk in 1995 zal daarover aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

d. Het rijk geeft ten laste van de begrotingen van de departementen van WVC en VROM financiële ondersteuning voor onderzoeks- en plankosten en voor uitvoeringsprojecten die niet met bestaand beleid te realiseren zijn. De betreffende provincies worden uitgenodigd om daarvoor op basis van regionale ontwikkelingsplannen met het rijk afspraken te maken. Het rijk zal bij de inzet van instrumenten voor de uitvoering bijzondere aandacht geven aan de aangewezen gebieden geven en vraagt de provinciale besturen hetzelfde te doen. Het gaat onder andere om middelen die beschikbaar zijn in het kader van de nota's Regionaal economisch beleid en Ondernemen in toerisme.

Voor de invulling van de schaalvergroting in het onderwijs zal gerichte aandacht worden gegeven aan de kwaliteit van de voorzieningstructuur en de bereikbaarheid ervan in relatie tot de leefbaarheid in plattelandsgebieden. Met de betrokken bestuurders zullen afspraken worden gemaakt over de oplossing van knelpunten in het onderwijs in deze gebieden.

4.4 In afwachting van een standpunt van het kabinet over de voorstellen van de projectgroep Schaalvergroting blijft het bestaande beleid gehandhaafd dat in het landelijke gebied de laatste basisschool in een kleine kern waar mogelijk in stand zal worden gehouden.

Openluchtrecreatie

4.5 De watersport moet naar aard en vorm worden afgestemd op de capaciteit van de wateren, rekening houdend met de draagkracht van het natuurlijke milieu. Het rijk houdt hiermee rekening in zijn beleid voor de grote wateren. Provincies en gemeenten wordt gevraagd in hun ruimtelijke plannen te voorzien in een zonerings van de recreatiewateren voor het gebruik van verschillende typen vaartuigen, waarbij op bepaalde wateren de recreatievaart wordt beperkt of stille zones worden ingesteld.

4.6 Concentratie van recreatieve voorzieningen moet worden nagestreefd door voorzieningen voor de verblijfsrecreatie in complexen onder te brengen.

Nieuwe golfterreinen moeten bij voorkeur in de nabijheid van grotere bevolkingsconcentraties worden gesitueerd.

Infrastructuur

4.7 Bij de tracékeuze, het ontwerp en de uitvoering van infrastructurale werken, alsmede inrichting en beheer dient rekening te worden gehouden met de aanwezige waarden van het gebied. **Zowel bij de aanleg van nieuwe lijninfrastructuur (wegen, rail- en vaarwegen, leidingen) als bij het opheffen van knelpunten in de bestaande lijninfrastructuur wordt door middel van tracékeuze, ontwerp en uitvoering, alsmede door middel van bundeling gestreefd naar minimalisatie van barrièrewerking, van versnipperende effecten en van aantasting van ecologische waarden.**

Ten behoeve van versterkte coördinatie van de besluitvorming inzake wegen, railwegen en vaarwegen is een Tracéwet in voorbereiding.

Bij doorsnijding van een functioneel samenhangend gebied door lijninfrastructuur dienen compenserende en herstellende inrichtingsmaatregelen te worden uitgevoerd.

Bij aanleg en renovatie van hoogspanningsverbindingen zullen, in samenhang met het in het Natuurbeleidsplan aangegeven natuur- en landschapsbeleid, gebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur en de gebieden met specifieke landschappelijke waarden worden ontzien. Voorzover dit bij afweging van belangen niet mogelijk blijkt zullen doeltreffende mitigerende maatregelen worden getroffen, zoals onder meer gehele of gedeeltelijke ondergrondse verkabeling, bundeling met andere infrastructuur, aansluiting bij bebouwde zones, aangepaste mastuitvoering, draadmarkeringen en dergelijke.

Windturbines

4.8 Gezien het in Dagelijkse leefomgeving 3.6 verwoorde beleid is de installatie van een groot vermogen aan windturbines nodig. Niettemin dienen windturbines zorgvuldig in het landschap te worden ingepast.

Gebieden waarvoor in de Koersbepaling landelijk gebied is gekozen voor de Bruine of de Gele koers, alsmede landgebieden waarvoor de Blauwe koers is gekozen, zijn in beginsel geschikt voor de plaatsing van alle soorten windturbines, zowel solitair als in groepsopstelling.

In grote wateren (inclusief buitendijkse gebieden) waarvoor de Groene of de Blauwe koers wordt gekozen is de plaatsing van windturbines strijdig met de koers, tenzij is

aangetoond dat de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten niet worden aangetast. Op de oevers van grote wateren waarvoor de Groene koers is gekozen kunnen windturbines alleen worden opgericht in de nabijheid van bestaande, het landschapsbeeld bepalende, verticale elementen. Voorts kunnen windturbines worden geplaatst op en tegen oeververbindingen door of langs wateren met een Groene koers. Oevers van wateren met een Blauwe koers bieden in beginsel plaats aan alle soorten windturbines, maar een eenduidig ordeningsprincipe verhoogt de inpasbaarheid.

Een gespreide of een gegroepeerde opstelling van windturbines is niet verenigbaar met landgebieden waarvoor de Groene koers is gekozen, tenzij is aangetoond dat de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het gebied daardoor niet worden aangetast. Dit geldt in beginsel ook voor de in deze pkb aangegeven kleinschalige gebieden en de gebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Voor de kustduinen geldt echter een stringenter beleid; plaatsing van windturbines is hier uitgesloten.

In het Structuurschema elektriciteitsvoorziening geeft het kabinet aan, hoe en in welke concrete gebieden de rijksoverheid de totstandkoming van windturbines wil bevorderen. Met de provincies zal de rijksoverheid overleggen hoe de realisering van windenergetisch vermogen via planologische weg kan worden bevorderd.

Landbouw

4.9 De plaatsen waar de intensieve veehouderij wordt gevestigd worden zorgvuldig gekozen **in het kader van streek- en bestemmingsplannen**; nieuwe vestigingen worden in gebieden met grote natuurlijke en landschappelijke waarden, bij kernen en bij belangrijke recreatiegebieden beperkt.

Nieuwe vestigingen van glastuinbouw worden zoveel mogelijk geconcentreerd. **Dit principe wordt ook gehanteerd bij de aanwijzing van glastuinbouwcentra in het streekplan. Voor gebieden buiten de glastuinbouwcentra vindt concentratie per agrarisch bedrijf plaats op in een bestemmingsplan aangegeven wijze.**

4.10 De bouw van nieuwe woningen en de vestiging van bedrijven worden in het buitengebied tegengegaan, voor zover zij geen functie hebben voor de agrarische bedrijfsvoering of het beheer van het gebied ter plaatse.

Bosbouw

4.11 Het rijksbeleid gaat uit van duurzame instandhouding en ontwikkeling van het bestaande bosareaal. **Het rijk streeft er naar om ingrepen in of nabij bossen die ertoe kunnen leiden dat de wezenlijke kenmerken van de groeiplaats verloren gaan of worden aangetast, zoveel mogelijk te beperken.**

Voornoemde ingrepen zijn slechts toelaatbaar in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang. De aanwezigheid van een dergelijk belang zal op basis van voorafgaand onderzoek moeten worden vastgesteld, waarbij onder meer zal worden nagegaan of aan dat belang niet redelijkerwijs elders of op andere wijze kan worden tegemoetgekomen. Indien de afweging leidt tot aantasting van bos dient te worden voorzien in vervangende bebossing.

Ter uitbreiding van het bosareaal wordt conform het Meerjarenplan Bosbouw circa 30 000 tot 35 000 ha bos aangelegd. Daarvan wordt ongeveer een derde deel aangelegd binnen het op de Regio-kaarten aangegeven werkgebied van de Randstad-groenstructuur.

In samenwerking met het bedrijfsleven wordt gestreefd naar de aanleg van extra bos dat primair de doelstelling van het CO₂-beleid dient.

De gemeenten wordt gevraagd belemmeringen voor de aanleg van tijdelijk bos uit bestemmingsplannen weg te nemen, tenzij hiertegen landschappelijke of ecologische bezwaren bestaan.

Natuur en landschap

4.12 Het rijksbeleid gaat ervan uit dat in beginsel alle natuurgebieden en andere natuurwetenschappelijk belangrijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en situaties, cultuurmonumenten en gezichten in het landschap worden beschermd en toereikend beheerd. **Gebieden die in aanmerking komen voor natuurontwikkeling zullen worden beschermd tegen ingrepen die de ontwikkelingsmogelijkheden onomkeerbaar kunnen aantasten.**

Tevens dienen beeld en structuur van voor ons land karakteristieke landschappen te worden beschermd. **Provincies en gemeenten wordt gevraagd de in ecologisch en landschappelijk opzicht belangrijke elementen van kleine omvang te beschermen en toereikend te beheren en waar mogelijk natuurontwikkeling te bevorderen.**

Voor een aantal in Hoofdstuk V genoemde kleinschalige gebieden en beekdalen zal het rijk handhaving van de landschappelijke karakteristiek (zeer kleinschalig, grote mate van verweving van functies), en van de recreatieve en ecologische waarden actief ondersteunen. (Zie Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 6.3.)

4.13 Ruimtelijke ingrepen en inrichtingsactiviteiten die het algehele karakter, de wezenlijke kenmerken en de samenhang en waarden van **natuurgebieden en karakteristieke landschappen** kunnen schaden, worden niet dan in geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen in uitvoering genomen. De aanwezigheid van zodanige belangen zal op basis van voorafgaand onderzoek moeten worden vastgesteld, waarbij tevens moet worden nagegaan of aan deze belangen redelijkerwijs niet of op andere wijze of elders kan worden tegemoet gekomen.

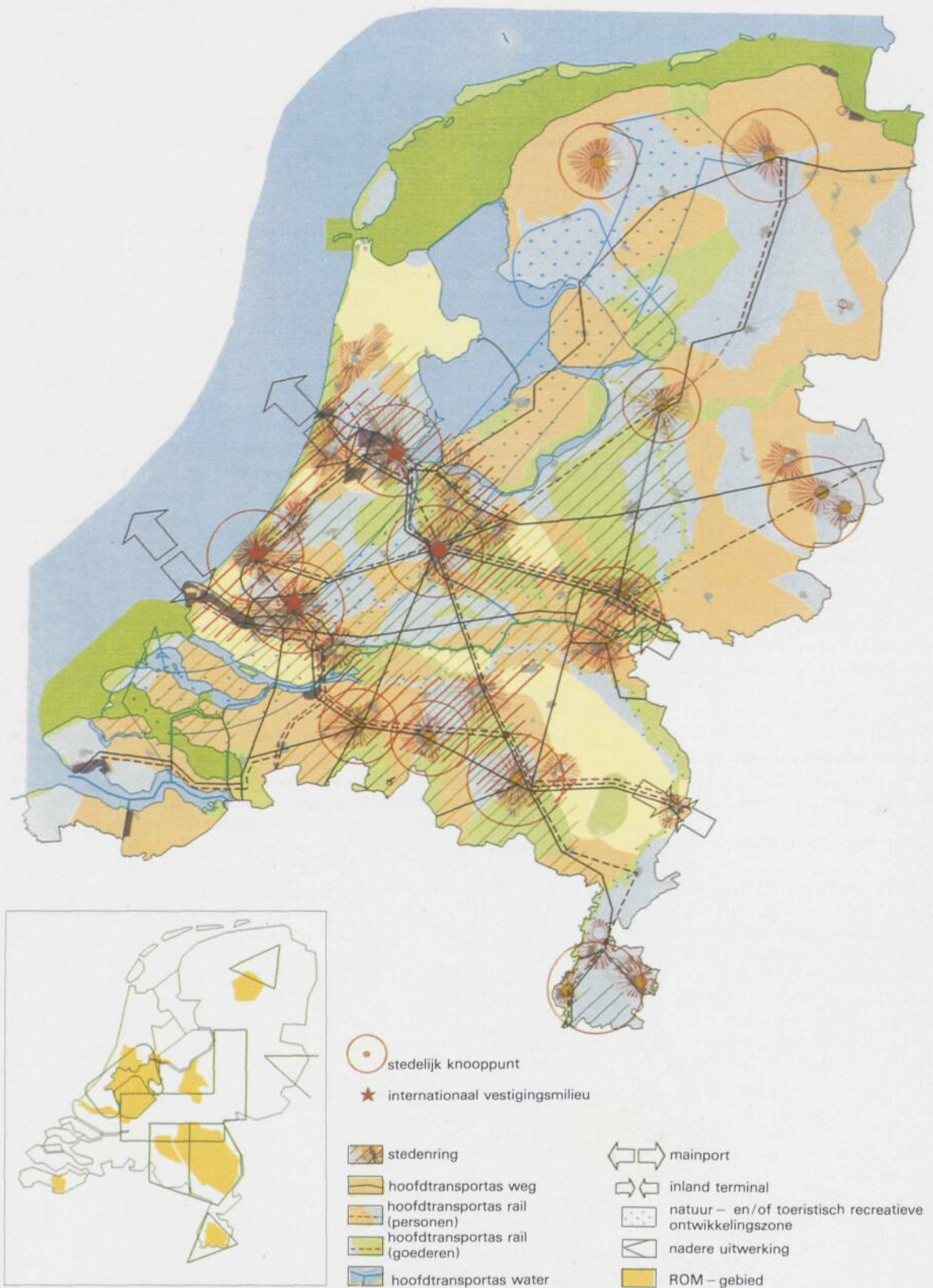
In het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie wordt uitgewerkt hoe de positie van de natuurgebieden wordt verbeterd door de realisering van de ecologische hoofdstructuur en met welke instrumenten de verschillende waarden in karakteristieke landschappen alsook de ruimtelijke en functionele samenhang tussen die waarden zullen worden beschermd.

4.14 Voor de veenweidegebieden is het beleid gericht op het instandhouden van het open, waterrijke en verweven karakter, op een duurzaam agrarisch gebruik en op het behoud en waar mogelijk versterking van de ecologische infrastructuur.

4.15 Alle grote wateren hebben uit een oogpunt van natuurbehoud een internationale betekenis. Via Integrale beleidsplannen worden alle grote wateren beschermd en gecoördineerd beheerd.

Het beleid voor het Waddengebied is gericht op de bescherming, het behoud en waar nodig het herstel van de Waddenzee als natuurgebied. Dit beleid wordt uiteengezet in de afzonderlijke PKB Waddenzee.

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGS PERSPECTIEF



IV. BELEIDSKEUZEN VOOR HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGS-PERSPECTIEF

a. De veranderende positie van Nederland in internationaal verband geeft aanleiding tot het formuleren van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land, uitgewerkt voor het land als geheel en voor afzonderlijke landsdelen. Voorts zal het kabinet de totstandkoming bevorderen van een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Europa. **Ook wordt waar mogelijk ingespeeld op de ruimtelijke consequenties van ontwikkelingen in Oost-Europa.**

b. Het bestaande beleid is gericht op het behoud van de kenmerkende grote verscheidenheid aan landschapstypen en de grote mate van afwisseling tussen stedelijk en landelijk gebied, en tussen land en water. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief bouwt voort op deze kwaliteiten van de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur op nationaal niveau, en op de kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen.

Uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn derhalve het door middel van ruimtelijk beleid:

- versterken van sterke punten in economisch en ruimtelijk opzicht en het benutten van ontwikkelingskansen van ons land, met behoud van milieuwaarden
- vergroten van de ruimtelijke verscheidenheid
- benutten en versterken van de eigen kwaliteiten van de verschillende landsdelen (waaronder hun economische potenties).

c. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief bevat beleidsuitspraken voorzover:

- beleid in het geding is op het terrein van de ruimtelijke ordening
- beleidsuitspraken verwacht mogen worden van het rijk.

Dit leidt ertoe dat het kabinet hierna op een aantal punten het ontwikkelingsperspectief en de betreffende beleidsuitspraken aangeeft.

d. Voor het realiseren van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief draagt de rijksoverheid zelf de eerste verantwoordelijkheid. **De rijksoverheid wil haar beleid waar dat mogelijk en nuttig is samen met andere overheden en met de particuliere sector vormgeven en uitvoeren. In verband hiermee zijn op enkele plaatsen nadere uitwerkingen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en plannen van aanpak aangekondigd. Ook wordt dit uitgangspunt geconcretiseerd in het beleid inzake investeringsprioriteiten en investeringsstrategie.**

1. REGIO'S OP EIGEN KRACHT

Ontwikkelingsperspectief

Het economische belang van landsgrenzen neemt af. Hierdoor worden de ontwikkelingskansen van de regio's buiten Centraal-Nederland meer dan in het verleden bepaald door de aansluitingsmogelijkheden op de buitenlandse economische concentraties. Deze zijn voor Noord- en Oost-Nederland, voor Zuidoost-Nederland en voor Zuidwest-Nederland verschillend.

Het perspectief is gericht op het zoeken naar een op de desbetreffende regio toegesneden evenwicht tussen het benutten van eigen kwaliteiten, een oriëntatie op het economische kerngebied van Nederland en het aansluiten op ontwikkelingen in aanliggende grensregio's en economische kerngebieden buiten onze landsgrenzen.

Bestanddelen van het perspectief zijn:

- de ontwikkelingskansen van de betrokken regio's in internationaal verband*
- de karakteristieke kenmerken en kwaliteiten van Nederland als geheel en het daarop gebaseerde bestaande ruimtelijke rijksbeleid als opgenomen in de kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur*
- de eigen kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen op het punt van ligging en infrastructuur, scholing en arbeidsmarkt, bedrijvigheid, regionaal-economische kansen en ruimtelijke verscheidenheid.*

Beleidsuitspraken

1.1 In de uitvoering van het rijksbeleid, met name het regionaal-economisch beleid, het beleid voor de stedelijke gebieden, het beleid voor de landelijke gebieden en het verkeers- en vervoerbeleid en rekening houdend met bestaande kaders voor grensoverschrijdende samenwerking wordt expliciet rekening gehouden met de specifieke ontwikkelingsmogelijkheden van elk der regio's.

1.2 In aanvulling daarop krijgt het beleid voor «regio's op eigen kracht» vorm in

- het versterken van stedelijke knooppunten (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 2»)
- verbetering van (inter)nationale verbindingen (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 3»)
- het benutten van kansen in de sectoren landbouw, toerisme, recreatie en natuur alsmede het wegnemen van belemmeringen en verstoringen (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 5, 6 en 7»)
- het benutten van mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking.

1.3 Het rijk en de desbetreffende andere overheden zullen nadere uitwerkingen opstellen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor de regio's Groningen-Assen-Drachten, Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück en Maastricht/Heerlen-Aken-Luik.

Over een eventuele nadere uitwerking voor het landelijk gebied in Noord Nederland vindt overleg plaats. Ook is overleg gaande over het opstellen van een ontwikkelingsvisie voor de Rijn-Schelde Delta.

1.4 Het kabinet zal ter stimulering van het gecombineerd vervoer kansrijke initiatieven van andere overheden en bedrijfsleven voor het ontwikkelen van goederendistributiecentra en inlandterminals bevorderen. De effecten op landsdelen buiten Centraal-Nederland dienen zo gunstig mogelijk te zijn.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van de goederendistributiecentra Venlo/Tegelen en Coevorden en de containerterminal te Nijmegen.

In het kader van de uitwerking van deze pkb en het Tweede Structuurschema verkeer en vervoer wordt aan deze beleidslijn nader inhoud gegeven.

2. STEDELIJKE KNOOPPUNTEN

Ontwikkelingsperspectief

Een aantal steden in ons land ligt gunstig in het infrastructuurnetwerk, huisvest kansrijke bedrijfssectoren, en heeft reeds een (redelijk) hoog voorzieningenniveau -ook commercieel- met bijbehorend draagvlak.

Draagvlakvereisten en beperkte overheidsmiddelen geven aanleiding tot selectie van deze steden die in het geheel van steden een landsdeelverzorgende rol vervullen.

Zij vervullen een centrumfunctie voor de regio en hebben goede uitgangspunten om nationaal en internationaal in de concurrentie van steden mee te komen.

Bij de inzet van middelen voor de daarbij behorende grootschalige publieke voorzieningen krijgen die steden de voorkeur, die:

- een hoog voorzieningenniveau hebben (waaronder universitair of hoger beroepsonderwijs met een bijbehorend draagvlak (minstens 1 à 1,5 mln inwoners)*
- goed zijn aangesloten op het systeem van (inter)nationale verbindingen*
- een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur hebben.*

Het ontwikkelingsperspectief is gericht op het versterken van de centrumpositie voor dienstverlening van een beperkt aantal stedelijke knooppunten in hun regionaal verband. Deze stedelijke knooppunten zijn op de kaart aangegeven. Het aanwijzen van stedelijke knooppunten betekent overigens niet, dat ontwikkelingen in andere steden zullen worden tegengewerkt.

De versterking heeft wat het rijk betreft betrekking op:

- bundeling van voorzieningen*
- telecommunicatie*
- goede bereikbaarheid.*

De steden respectievelijk de desbetreffende stadsgewesten hebben een goed economisch klimaat (aantrekkelijke bedrijfslokaties) en een goed woon- en leefklimaat nodig, waarvoor de gemeentelijke overheden de verantwoordelijkheid dragen.

Met het bundelen van de overheidsvoorzieningen wordt een positief effect op de marktsector nagestreefd.

Beleidsuitspraken

2.1 Op grond van het ontwikkelingsperspectief worden als stedelijk knooppunt aangewezen: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht,

Groningen, Arnhem-Nijmegen en Eindhoven als stedelijke knooppunten met een (inter)nationale positie, Enschede/Hengelo en Maastricht/Heerlen als stedelijke knooppunten met een euroregionale positie en Leeuwarden, Zwolle, Breda en Tilburg als stedelijke knooppunten met een regionale positie.

Het rijk zal in samenwerking met de betrokken overheden een gedifferentieerde uitwerking per knooppunt en per beleidscategorie opstellen en daarover in de zomer van 1991 rapporteren aan de Staten-Generaal.

2.2 In aansluiting op hetgeen particulieren en andere overheden bijdragen richt het rijk zich op de volgende maatregelen voor de versterking van de stedelijke knooppunten.

Daar waar de rijksoverheid invloed heeft op de lokatie van grootschalige publieke voorzieningen met een landsdelige verzorgingsfunctie voor gezondheidszorg en cultuur zal zij waar dat mogelijk en nuttig is kiezen voor vestiging in één van de stedelijke knooppunten.

Voor de lokatie van hogere onderwijs- en onderzoekinstellingen en de lokatie van instellingen voor kennisoverdracht aan bedrijven (innovatiecentra) wordt voortzetting van het bestaande beleid, gericht op handhaving van concentratie c.q. vestiging in onder meer de stedelijke knooppunten, voorgestaan.

De betreffende provinciale besturen wordt verzocht dezelfde voorkeur voor stedelijke knooppunten in acht te nemen.

2.3 Het kabinet zal waar nodig prioriteit geven aan de verbetering van de verkeers- en vervoersvoorzieningen in stedelijke knooppunten, mede in relatie met het bereikbaarheidsprofielenbeleid (zie Dagelijkse leefomgeving 2).

Voor nadere uitspraken over de stedelijke verkeers- en vervoersvoorzieningen wordt verwezen naar het Tweede Structuurschema verkeer en vervoer.

2.4 Voor de PTT vormt het al dan niet stedelijk knooppunt zijn een afwegingscriterium bij beslissingen over het versneld aanleggen van een digitaal telecommunicatienet op basis van glasvezelverbindingen, en bij de beoordeling van gelijkwaardige aanvragen door gemeentebesturen om bedrijfsterreinen op zakelijk verantwoorde wijze uit te rusten met bijzondere telecommunicatieve voorzieningen.

De voorbereiding van telematica-voorzieningen in de stedelijke knooppunten kan mede worden gefinancierd in het kader van het regionaal economisch beleid.

2.5 Bij de sanering van verontreinigde bodems in het kader van de Interimwet Bodemsanering, bij geluidsanering en bij de aanpak van stankhinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid, zal de prioriteitstelling bij een gelijke milieu-urgentie mede worden bepaald door de ligging van die lokaties in stedelijke knooppunten.

2.6 Het rijk ondersteunt het zoeken naar vormen van bestuurlijke samenwerking tussen dubbel-knooppunten en tussen knooppunten en de omliggende gemeenten, ter versterking van de regionale functie.

3. STEDENRING CENTRAAL-NEDERLAND

Ontwikkelingsperspectief

Het economisch kerngebied van Nederland is geleidelijk groter geworden en omvat niet meer alleen de Randstad maar ook grote delen van Gelderland en Noord-Brabant.

Het kerngebied is qua economische activiteiten sterk internationaal georiënteerd. De kracht van het gebied is gelegen in zijn centrale ligging, in de aanwezigheid van de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol, de aanwezigheid van goede achterlandverbindingen over de weg, over het water en per spoor, en een grote mate aan economische én ruimtelijke verscheidenheid binnen het gebied. Internationale ontwikkelingen bieden mogelijkheden tot versterking van de positie van het gebied. Die kansen zijn echter niet onbedreigd. Stagnerend verkeer, aantasting van het milieu en aantasting van de ruimtelijke verscheidenheid zijn versturende factoren.

Het perspectief voor dit gebied wordt aangeduid als «Stedenring Centraal-Nederland» en is gericht op:

– het benutten van de nationale en internationale potenties van het economisch kerngebied vooral met het oog op de betekenis van Nederland als transport- en distributieland door het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de internationale verbindingen;

– het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van de moderne industrie, landbouw en diensten door het bieden van optimale ruimtelijke voorwaarden voor waardetoevoeging aan goederen, diensten en informatie, uitgaande van de economische en ruimtelijke potenties van het gebied;
– het versterken van de samenhang tussen de steden op de ring en de samenhang binnen de Centrale Open Ruimte, uitgaande van de ruimtelijke verscheidenheid van het stedelijk en landelijk gebied door enerzijds het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met de stedelijke knooppunten als voortrekkers, en anderzijds het actief versterken van de ruimtelijke verscheidenheid, zowel door kwaliteitsverbetering in het stedelijke en het landelijke gebied als door het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus.

Beleidsuitspraken

3.1 Het beleid voor de Stedenring Centraal-Nederland steunt mede op andere delen van het ontwikkelingsperspectief. Dit betreft:

- het versterken van de stedelijke knooppunten (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 2»)
- het versterken van de kwaliteiten van het landelijke gebied binnen de Stedenring (zie «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 4, 5 en 6»).

De provincies zijn verantwoordelijk voor de regionale uitwerking van het perspectief voor (onderdelen van) de Stedenring. Het beleid van het rijk voor de Stedenring leidt tot de volgende beleidsuitspraken:

3.2 Ter ondersteuning van de internationale distributiefunctie is een aantal hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en vaarweg onderscheiden. Op deze hoofdtransportassen dient het (internationale) doorgaande verkeer zo min mogelijk gehinderd te worden door het overige verkeer.

3.3 De positie van de luchthaven Schiphol zal worden versterkt door de volgende maatregelen:

a De ontsluiting van Schiphol per rail zal worden verbeterd.

b Met het oog op een betere benutting van bedrijfslokaties aan de Westkant van Amsterdam (waaronder het westelijk havengebied) zal, in combinatie met de verbetering van de aansluiting op de A4, de Westrandweg worden aangelegd.

c Binnen de gestelde milieuhygiënische voorwaarden dient een maximale benutting van de afhandelingscapaciteit voor vliegtuigen, passagiers en vracht van de luchthaven Schiphol ruimtelijk mogelijk te blijven. In ruimtelijke plannen dient daarmee rekening te worden gehouden en dient de eventuele aanleg van een vijfde baan niet onmogelijk te worden gemaakt.

d Bij aansluiting van Nederland op het Westeuropese net van hogesnelheidsspoorlijnen verdient een station op Schiphol een sterke voorkeur.

3.4 De positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied als mainport en de positie van de haven- en industriegebieden in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldegebied zullen, uitgaande van goede verbindingen naar zee, worden versterkt.

Na overleg met de gemeente Rotterdam zal worden bepaald in hoeverre het rijk een bijdrage zal leveren aan de oplossing van in het Rotterdamse haven- en industriegebied gelegen ruimtelijke knelpunten.

De spoorlijn Rotterdam-Breda-Venlo zal worden verbeterd met het oog op het goederenvervoer per spoor. Bovendien zal de Betuwelijn worden omgebouwd tot hoofdtransportas voor het goederenvervoer. Met de Bondsrepubliek Duitsland wordt

overleg gevoerd over adequate verbetering van het aansluitende spoorwegnet. **Samen met dit land wordt tevens de haalbaarheid van betere verbindingen (rail en water) richting Berlijn en Oost-Europa onderzocht.**

3.5 De hoofdtransportassen voor het wegverkeer vormen niet alleen een ondersteuning van de internationale distributiefunctie, maar ook van de onderlinge samenhang binnen de Stedenring en de samenhang met stedelijke knooppunten buiten de Stedenring en met de belangrijke centra in de aangrenzende landen.

Door middel van ruimtelijk beleid zullen -waar dat mogelijk en gewenst is- nieuwe bestemmingen worden tegengegaan die aanzienlijk woon-werkverkeer op de hoofdtransportassen voor het wegverkeer genereren. Vestiging van distributiebeprijven langs hoofdtransportassen binnen stadsgebieden en stedelijke kernen (conform het bereikbaarheidsprofielenbeleid: zie Dagelijkse leefomgeving 2) behoort mogelijk te blijven. Het beleid ter voorkoming van de aantasting van landschappelijke openheid blijft echter gehandhaafd, dus ook voor bedrijfsvestigingen langs hoofdtransportassen door deze gebieden.

Daarnaast zullen, waar dat nodig is, verkeers- en vervoersmaatregelen met voorrang op deze hoofdtransportassen worden ingezet. Gedacht wordt aan:

- het realiseren van ontbrekende schakels
- capaciteitsvergroting door verbreding en/of optimalisatie van de bestaande weg.

Investeringen in het hoofdwegennet zullen primair ten goede komen aan de volgende doelgroepen: goederenvervoer, zakelijk verkeer en collectief vervoer (carpoolers en bussen). Dit zal worden ondersteund door vormen van prijsbeleid.

Binnen het net van hoofdtransportassen voor het wegverkeer wordt prioriteit gegeven aan de «Doorstroomroute» in de Randstad en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven.

3.6 Om de samenhang in de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten elders in Nederland en met het buitenland te versterken wordt gestreefd naar de totstandkoming van een netwerk van snelle spoorverbindingen tussen stedelijke knooppunten en met belangrijke centra in de aangrenzende landen. Deze verbindingen worden aangeduid als hoofdtransportas rail (personen).

Aan deze verbindingen zal prioriteit worden gegeven bij het opheffen van knelpunten in het spoorwegnet.

4. RANDSTAD

Ontwikkelingsperspectief

Op Europese en wereldschaal is er sprake van een toenemende concurrentie tussen steden. De Randstad heeft de mogelijkheden om die concurrentie aan te gaan. Voor een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu liggen de beste aanknopingspunten in de stedelijke gebieden van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

De Randstad is een combinatie van grote en middelgrote stadsgewesten rond een groen en relatief open middengebied dat de Randstad haar unieke karakter geeft. Verdere verstedelijking bedreigt de geleidingsfunctie van dit Groene Hart. De toeristisch-recreatieve mogelijkheden van dit gebied kunnen een bijdrage leveren aan de vergroting van de concurrentiekracht van het internationale grootstedelijke vestigingsmilieu.

Het perspectief is gericht op:

- het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de internationale zakelijke dienstverlening met een sterk accent op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de samenhang tussen deze steden en Utrecht als nationaal centrum*
- het in aansluiting op de in ontwikkeling zijnde Randstadgroenstructuur benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van het Groene Hart voor landbouw, natuur, toerisme en openluchtrecreatie, mede ten dienste van het internationale vestigingsmilieu in de Randstad*
- veiligstellen van de bereikbaarheid van de vier grote steden, de beide mainports Schiphol en Rotterdamse haven en de andere grote bedrijfsconcentraties*
- het voortzetten van een arbeidsmarkt- en huisvestingsbeleid voor sociaal-economisch zwakke groepen in de grote steden.*

Beleidsuitspraken

4.1 Het kabinet zal zich inzetten voor de aansluiting van de Randstad op het Westeuropese net van hogesnelheidslijnen. Hierbij is zowel de relatie met Brussel, Parijs, Londen en Frankfurt aan de orde als de mogelijke snelle railverbinding van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. Uitgangspunt voor de keuze van tracé's voor de mogelijke aansluiting op het bestaande hoge snelheidsnet is, dat er in ieder geval stations komen in Amsterdam en Rotterdam. Een halte op Schiphol heeft sterke voorkeur. De verdere afweging, inclusief milieu-effectrapportage zal wat betreft de lijn

Amsterdam-Parijs plaatsvinden in de planologische kernbeslissing en de tracénota voor deze hogesnelheidslijn.

De aansluiting van de Randstad richting Ruhrgebied en Zuid-Duitsland zal plaatsvinden door middel van verbetering van de verbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem. Dit project heeft binnen het hoofdtransportassennet prioriteit.

De relatie met Midden- en Oost-Europa (hoofdtransportas richting Berlijn en verder) zal in een studie nader worden gezien op noodzaak en potenties.

4.2 Het rijk zal samen met de desbetreffende andere overheden nadere uitwerkingen opstellen voor:

- het internationaal (grootstedelijk) vestigingsmilieu in de Randstad;
- het Groene Hart, mede in relatie tot de aan de Randstad grenzende grote wateren.

4.3 In de Randstad wordt het beleid voor de overgangsgebieden tussen stad en land geplaatst in het kader van de ontwikkeling van de Randstadgroenstructuur.

5. NEDERLAND-WATERLAND

Ontwikkelingsperspectief

Water is zeer kenmerkend voor Nederland. Een relatief groot deel van Nederland bestaat uit water.

Zowel nationaal als internationaal is het beleid gericht op het tegengaan van vervuiling van het water. Via het milieubeleid, het landbouwbeleid en het waterkwaliteitsbeleid zullen de beleidsinspanningen hiervoor met kracht worden voortgezet.

Het perspectief voor Nederland-Waterland is gericht op:

- het versterken van de samenhang tussen de functies watervoorziening, natuur, toerisme, recreatie en transport*
- het tot stand brengen van een betere samenhang tussen de grote wateren*
- het vergroten van de aandacht voor natuurontwikkeling, naast natuurbehoud*
- het tot stand brengen van een aaneengesloten recreatief hoofdtoervaartnet.*

Met dit perspectief streeft het kabinet naar het versterken van de kwaliteiten van Nederland-Waterland via twee assen. De ene as loopt van het Lauwersmeer naar het Deltagebied. De andere as loopt van oost naar west via het Rivierengebied.

Beleidsuitspraken

5.1 Binnen het geheel van IJsselmeer, Markermeer en Randmeren zullen de potenties van het IJ- en Gooimeer worden benut voor natuurontwikkeling, toerisme en recreatie, met name in relatie tot Amsterdam als stad aan het water.

Noodzakelijk daarvoor is dat de milieukwaliteit van IJ-meer(kust), Gooimeer en Eemmeer wordt verbeterd. Daartoe dienen de volgende maatregelen:

a De vervuiling van het IJ-meer, voorzover samenhangend met het gif op de brandplaats aan de Diemerzeedijk, **wordt beëindigd door bodemsanering van deze lokatie. De sanering zal naar verwachting in 1991 worden gestart en in 1995 gerealiseerd zijn.**

b Sanering van de waterkwaliteit van het Gooimeer zal met prioriteit ter hand worden genomen door een combinatie van bron- en effectgerichte maatregelen langs IJ-meer, Gooimeer en Eemmeer.

(Zie ook de uitspraken over ROM-beleid voor het gebied IJ-, Gooi- en Eemmeer in Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 7: ROM-gebieden en Hoofdstuk V: Regionale beleidsuitspraken.)

5.2 De rijksoverheid zal in samenwerking met de daarbij betrokken overheden een integraal beleidsplan voor de Voordelta opstellen.

Dit plan is gericht op het veilig stellen van de natuurlijke ontwikkeling in relatie tot de kustbescherming. Aangegeven zal worden in hoeverre andere functies als toerisme en recreatie, energieopslagsystemen en visserij inpasbaar zijn in de voorgestane ontwikkeling van dit gebied.

5.3 De rijksoverheid bevordert de totstandkoming van een landelijk, aaneengesloten recreatie toervaartnet.

5.4 Aan het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Nederland – Waterland wordt mede nadere invulling gegeven in de studie van rijk en provincies naar de toeristisch-recreatieve potenties en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het Friese merengebied en Noordwest-Overijssel, alsmede in de nadere uitwerkingen die het rijk samen met de desbetreffende andere overheden zal opstellen van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het Rivierengebied, voor het Groene Hart en voor de noordelijke Maasvallei (incl. het gebied van de Maasplassen).

6. BEHOUD EN VERNIEUWING IN HET LANDELIJK GEBIED

Ontwikkelingsperspectief

Veranderingen in het landelijk gebied worden gedomineerd door veranderingen in de landbouw. Veranderingen die betrekking hebben op economie en technologie, maar ook veranderingen in opvattingen over produktkwaliteit en milieukwaliteit in het algemeen. Dat alles zal een grotere differentiatie aan agrarische bedrijven tot gevolg hebben.

Veranderingen in de landbouw openen nieuwe mogelijkheden maar kunnen ook de ruimtelijke kwaliteit bedreigen. Voor de diverse landschapstypen werkt dat zeer verschillend uit.

Het perspectief geeft invulling aan de in Dagelijkse leefomgeving 4 geformuleerde koersbepaling voor de landelijke gebieden, waarbij het rijksbeleid voor een aantal op kaart aangegeven gebieden een toespitsing bevat.

De realisering van de koersbepaling voor deze gebieden heeft betrekking op:

- actieve handhaving van ruimtelijke structuren voor delen van het zandgebied;*
- actieve aanpassing van ruimtelijke structuren voor delen van het veenweidegebied met het oog op de versterking van de agrarische, ecologische en toeristisch-recreatieve kwaliteiten en delen van het zandgebied;*
- actieve vernieuwing van ruimtelijke structuren voor delen van Westelijk Nederland en het zandgebied met het oog op nieuwe landbouwwontwikkelingen en/of kansrijke natuurontwikkeling.*

Een bijzondere plaats in het perspectief neemt de watervoorziening in. De noodzaak dient zich aan, gebieden aan te wijzen waar strategische watervoorraden veiliggesteld moeten worden.

Beleidsuitspraken

6.1 Op de kaart Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief is aangegeven, in welke (27) geselecteerde gebieden het beleid van de rijksoverheid in verband met de Koersbepaling landelijke gebieden en in aanvulling op Dagelijkse leefomgeving 4.2 gericht zal zijn op een actieve ondersteuning van de strategie Handhaving, Aanpassing of Vernieuwing van de ruimtelijke structuur. Per afzonderlijke koers en per strategie worden de volgende accenten gelegd.

Groene koers

Algemeen: gestreefd wordt naar herstel van de natuurlijke waterhuishouding en naar verbetering van de milieukwaliteit.

Strategie Handhaving: geldt voor gebieden die voor het grootste deel zijn veiliggesteld; hier behoeven geen maatregelen gericht op de ruimtelijke structuur te worden genomen; wel is planologische bescherming nodig.

Strategie Aanpassing: naast verwerving en beheer zal het accent waar nodig liggen op instrumenten gericht op de combinatie van natuurbeheer en agrarische bedrijfsvoering.

Strategie Vernieuwing: accent op de ontwikkeling van nieuwe natuurterreinen en op extensivering van ruimtegebruik; waar nodig aankoop en inrichting van landbouwgronden ter realisering van kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur.

Gele koers

Strategie Handhaving: betreft bestaande glastuinbouwgebieden; hier wordt zo nodig de reconstructieregeling oude glastuinbouwgebieden toegepast.

Strategie Aanpassing: betreft doorgaans gebieden waarin zich uitbreidende intensieve vormen van landbouw actief dienen te worden begeleid met ruimtelijk beleid.

Strategie Vernieuwing: betreft doorgaans gebieden waarin de ontwikkeling al geruime tijd in de richting van de Gele koers plaatsvindt; accent ligt op een stevige aanpak van de ruimtelijke en milieuproblemen. Het proces zal zonnig gestalte worden gegeven door een gecombineerde aanpak in het kader van ROM-beleid en landinrichtingsbeleid.

Blaue koers

Strategie Handhaving: accent op landschapsonderhoud, deels met behulp van subsidie-instrumenten; voorts planologische bescherming van de waardevolle landschappelijke structuur.

Strategie Aanpassing: waar nodig inzet van instrumenten gericht op de combinatie van natuurbeheer, landschapsonderhoud en agrarische bedrijfsvoering; eventuele inrichtingsmaatregelen zullen gericht zijn op de ontwikkeling van natuur en recreatie en het in deze gebieden voorkomende landbouwkundige gebruik.

Bruine koers

Strategie Handhaving: accent op inrichtingsmaatregelen die de produktieomstandigheden voor de landbouw verbeteren.

Strategie Aanpassing: accent op aanpassing van de ruimtelijke structuur met het oog op de inpassing van eventuele nieuwe functies zoals recreatie en bosbouw.

Strategie Vernieuwing: accent op een optimale inrichting van de hier resterende landbouwgebieden.

In Hoofdstuk V («Regionale beleidsuitspraken») wordt per gebied aangegeven welke veranderingsstrategie door het rijk wordt voorgestaan.

6.2 In Dagelijkse leefomgeving 4 is het algemene beleid voor de veenweidegebieden geformuleerd. Voor de in Hoofdstuk V per regio aangegeven veenweidegebieden waar actieve aanpassing van de ruimtelijke structuur wordt voorgestaan, wordt door het rijk het landinrichtingsinstrumentarium ingezet. Daarnaast is het streven erop gericht om gebiedsdelen met blijvend sub-optimale produktieomstandigheden onder de «Bergboerenregeling» te brengen. **Ook is voor deze gebieden toepassing van de Relatienota mogelijk; in het kader van het Meerjarenprogramma natuur en landschap zal dit nader worden uitgewerkt.** Ook zal worden onderzocht hoe de mogelijkheden voor een aangepast slootkantbeheer kunnen worden verbeterd. Voorts zijn mogelijkheden geschapen voor natuurontwikkeling in het kader van reservaatvorming op basis van de Relatienota.

6.3 Voor de in Hoofdstuk V per regio aangegeven kleinschalige gebieden waar actieve handhaving van de ruimtelijke structuur wordt voorgestaan, zal het landinrichtingsinstrumentarium prioriteit blijven houden. Vooral voor beekdalen in en aansluitend aan de kleinschalige gebieden wordt ter versterking van de ecologische hoofdstructuur het natuurbehouds- en natuurontwikkelingsinstrumentarium ingezet.

6.4 **Als gebieden met een grote strategische watervoorraad worden thans onderscheiden het Drents Plateau, de Veluwe en delen van Midden- en Oost-Brabant en Midden-Limburg. Het Beleidsplan drink- en industriewatervoorziening zal de voorraadgebieden nader begrenzen en de voorwaarden uitwerken voor een beheer dat passende bescherming biedt aan de strategische functie van deze gebieden.**

6.5 Het rijk zal samen met de provincies Noord-Brabant en Limburg een nadere uitwerking opstellen van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het totale gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei.

7. ROM – GEBIEDEN

Ontwikkelingsperspectief

In een aantal gebieden komt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in het gedrang door een complexe bedreiging of door een aanzienlijke achterstand van de milieukwaliteit.

In het algemeen biedt de reguliere toepassing van het instrumentarium op het gebied van ruimtelijke ordening en milieubeheer toereikende mogelijkheden om de noodzakelijke maatregelen te treffen. In een beperkt aantal gebieden die van strategisch belang zijn vanuit het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze pkb, zijn echter vanwege de urgentie of complexiteit van de problematiek extra inspanningen gewenst, gericht op een projectmatig gecoördineerde en adequate inzet van beschikbare instrumenten, ook op het gebied van waterbeleid, natuurbeleid en landinrichting.

Voor die geselecteerde ROM-gebieden worden gebiedsgerichte Plannen van aanpak opgesteld. Daarin wordt een verantwoorde afweging gemaakt van de economische tegen de ecologische aspecten ten behoeve van een duurzame ontwikkeling overeenkomstig de voor die gebieden gewenste functies.

Met deze aanpak kunnen tevens op breder terrein bruikbare ervaringen worden opgedaan met een goede afstemming van ruimtelijk en milieubeleid.

Het perspectief van dit geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid (ROM-beleid) is gericht op het ten behoeve van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen:

- tot stand brengen van een aanvaardbare milieukwaliteit voor enkele relatief vuile gebieden
- handhaven van een bestaande, goede milieukwaliteit voor een aantal relatief schone gebieden die met bedreigingen van de milieukwaliteit worden geconfronteerd.

Beleidsuitspraken:

7.1 De rijksoverheid zal samen met andere overheden en relevante doelgroepen in daartoe geselecteerde ROM-gebieden, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid, streven naar Plannen van aanpak waarin, rekening houdend met de voor die gebieden gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, afspraken worden vastgelegd over de te nemen maatregelen en

de daarvoor benodigde inzet van instrumenten van ruimtelijke orderings-, milieu-, water-, landinrichtings- en natuurbeleid die nodig is om de door de functies in die gebieden gestelde milieukwaliteitseisen op adequate wijze te realiseren.

7.2 De voorbereiding en vaststelling van een Plan van aanpak geschiedt door middel van schriftelijke afspraken, vastgelegd in bijvoorbeeld een convenant of een bestuursovereenkomst. De Plannen van aanpak behelzen een gezamenlijke visie van de betrokken partijen op de gewenste ontwikkeling van het gebied op (middel)lange termijn en een pakket van op uitvoering gerichte maatregelen.

7.3 De fasering van de werkzaamheden aan ROM-gebieden en de inzet van de middelen van het departement van VROM voor specifiek ROM-beleid worden beschreven in de Meerjarenprogramma's milieubeheer.

Er zal geen nieuw ROM-gebied worden aangewezen dan nadat een (voortgangs-)evaluatie van het gevoerde ROM-beleid heeft plaatsgevonden en wanneer tevens voor tenminste één van de huidige elf gebieden een Plan van aanpak is opgesteld, en de uitkomst daarvan is beoordeeld.

7.4 Het kabinet kiest thans als inhoud van het programma 1990 – 1994 voor de aanpak van de volgende elf ROM-gebieden: Rijnmond, Schiphol, Groene Hart, Mergelland, Midden-Brabant, De Peel, Zuidoost-Friesland, Drents Plateau, Gelderse Vallei, IJ-meer/Gooimeer/Eemmeer, en Kanaalzone Terneuzen -Sas van Gent.

7.5 In ROM-gebieden zullen de afhankelijk van de problematiek beschikbare rijksinstrumenten adequaat en onderling afgestemd worden ingezet. Ook zal hier wanneer nodig een verruiming van de grond-aankooptitels voor de rijksoverheid plaatsvinden. Dit zal in de desbetreffende regelingen worden uitgewerkt.

V. REGIONALE BELEIDSUITSPRAKEN

De beleidsuitspraken in dit pkb-hoofdstuk bevatten voorzover nodig een regionale verbijzondering van het ruimtelijk rijksbeleid. Dit betreft zowel de extra beleidsinspanningen van de rijksoverheid, als de van de andere overheden gevraagde richting van hun ruimtelijk beleid.

1 Groningen, Friesland en Drenthe

a. Koersbepaling landelijke gebieden

De rijksoverheid wil de strategie ter verwezenlijking van het met de Koersbepaling landelijke gebieden voorgestane beleid actief ondersteunen in de op de kaart Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief aangegeven regio's. Het betreft in de provincies Friesland, Groningen en Drenthe het volgende:

- de Waddenzee: Handhaving, gericht op behoud en versterking van de natuurwaarde, in combinatie met natuurontwikkeling in de kustzone;
- de Duinen: Handhaving, gericht op het versterken van de natuurfunctie, mede door natuurontwikkeling aan de randen;
- het veenweidegebied van ZW-Friesland: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en de stimulering van recreatie en toerisme in combinatie met landbouw;
- het kleinschalige landschap van het Noorden: Handhaving, gericht op herstel en versterking van de structuur door natuurontwikkeling; ook kan toerisme en recreatie worden bevorderd;
- NO-Drenthe: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en landschapsbouw in samenhang met landbouw, bosbouw, recreatie en toerisme;
- ZW-Drenthe: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling in beekdalen, bosgebieden en heideterreinen;
- het IJsselmeer: Aanpassing, gericht op ontwikkeling van natuur en recreatie in relatie tot de overige functies, op zonerings van functies en op landschapsbouw langs de oevers.

b. In de duinen van de Waddeneilanden is een verdergaande intensivering van het gebruik ten behoeve van extensieve recreatie en waterwinning waar deze functies met de natuur zijn verweven, alleen toelaatbaar als de belangen van natuur en landschap dan wel de mogelijkheid tot regeneratie van verloren gegane natuurwaarden niet worden geschaad. Mocht evenwel blijken dat redelijkerwijs geen andere mogelijkheden aanwezig zijn om aan duidelijk aantoonbare behoefte aan grondwater van hoge kwaliteit te voldoen, dan kan een afwijking van de regel gerechtvaardigd zijn. In situaties waar goede mogelijkheden liggen voor regeneratie van verloren gegane natuurwaarden zal, zo dit uit oogpunt van voorziening met water van hoge kwaliteit verantwoord is, extensivering of beëindiging van waterwinning in samenhang met een beheer gericht op herstel van natuurwaarden worden bevorderd.

c. Landelijk gebied Noord-Nederland

Er is een verkennende studie verricht naar de ontwikkelingskansen en kwaliteiten van het landelijk gebied in Noord-Nederland. Op basis van de resultaten van deze verkenning vindt overleg plaats tussen de rijksoverheid en de drie noordelijke

provincies teneinde te bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze pkb nuttig en wenselijk is.

d. Friese merengebied en Noordwest-Overijssel

Als invulling van het ontwikkelingsperspectief Nederland-Waterland zal voor het Friese merengebied en Noordwest-Overijssel in samenwerking met de betrokken provincies worden gezocht naar mogelijkheden om de toeristisch-recreatieve potenties en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in en tussen deze gebieden te benutten. In dit verband wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Blokzijl en Lemmer. Hierbij zullen tevens mogelijkheden voor natuurontwikkeling en verbetering van de hydrologische situatie in beschouwing worden genomen. Bij de studie naar de potenties van het gebied als geheel zal ook een deel van het IJsselmeer dat grenst aan de Friese zuidkust worden betrokken. De hoge natuurwaarden van dit gebied zullen mede uitgangspunt zijn voor verdere planvorming.

e. Zuidoost-Friesland

De rijksoverheid zal voor Zuidoost-Friesland samen met de provincie als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu beschermt en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Kernpunten voor dit plan van aanpak zijn: ontwikkeling van een duurzame landbouw, versterking natuurwaarden en verbetering van de waterhuishouding.

f. Drents Plateau

De rijksoverheid zal voor het westelijk deel van het Drents Plateau samen met de provincie als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu beschermt en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zal met name aandacht worden besteed aan een versterking van de natuurwaarden in relatie tot een goede waterhuishouding.

g. Leefbaarheid platteland

De in Dagelijkse leefomgeving 4. Landelijk gebied in het kader van de leefbaarheid van het platteland aangekondigde ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van regionale ontwikkelingsplannen betreft in deze regio de aandachtsgebieden, die in «de achterkant van verstedelijkt Nederland» zijn genoemd, waarbij de aandacht van het rijk in het bijzonder uitgaat naar de gebieden Noord-Groningen, Oldambt en Noord-Friesland. Voor wat betreft het grensgebied NO-Friesland/NW-Groningen is het rijk bereid met provincies en gemeenten deze beleidslijn gezamenlijk uit te werken in een regionaal ontwikkelingsplan.

h. Stadsgewesten

De stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Groningen en Leeuwarden worden als stadsgewest aangemerkt. Het stadsgewest Groningen heeft een functie voor Midden-Groningen en Noord-Drenthe.

i. Concentratiekernen en stedelijke knooppunten

Delfzijl/Appingedam en Emmen zijn aangewezen als concentratiekern. Zij krijgen een met de stadsgewesten vergelijkbare prioriteit bij de toepassing van de in beleidsuitspraak Dagelijkse leefomgeving 1.3 . genoemde instrumenten. De concentratiekernen krijgen tevens voorrang in het kader van het regionaal economisch beleid.

Op grond van het ontwikkelingsperspectief is in deze regio Groningen aangewezen als stedelijk knooppunt met nationale positie en Leeuwarden als stedelijk knooppunt met regionale positie.

j. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuitspraken 1.2, 3.2, 3.5 en 3.6) zijn op de Regiokaart Noord enkele hoofdtransportassen voor wegverkeer en rail (personenvervoer) aangegeven.

k. Goederendistributiecentrum

Bij de invulling van het beleid met betrekking tot goederendistributiecentra en inlandterminals (Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Coevorden.

l. Groningen-Assen-Drachten

De betrokken provinciale besturen zullen met medewerking van het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb opstellen voor Groningen-Assen-Drachten.

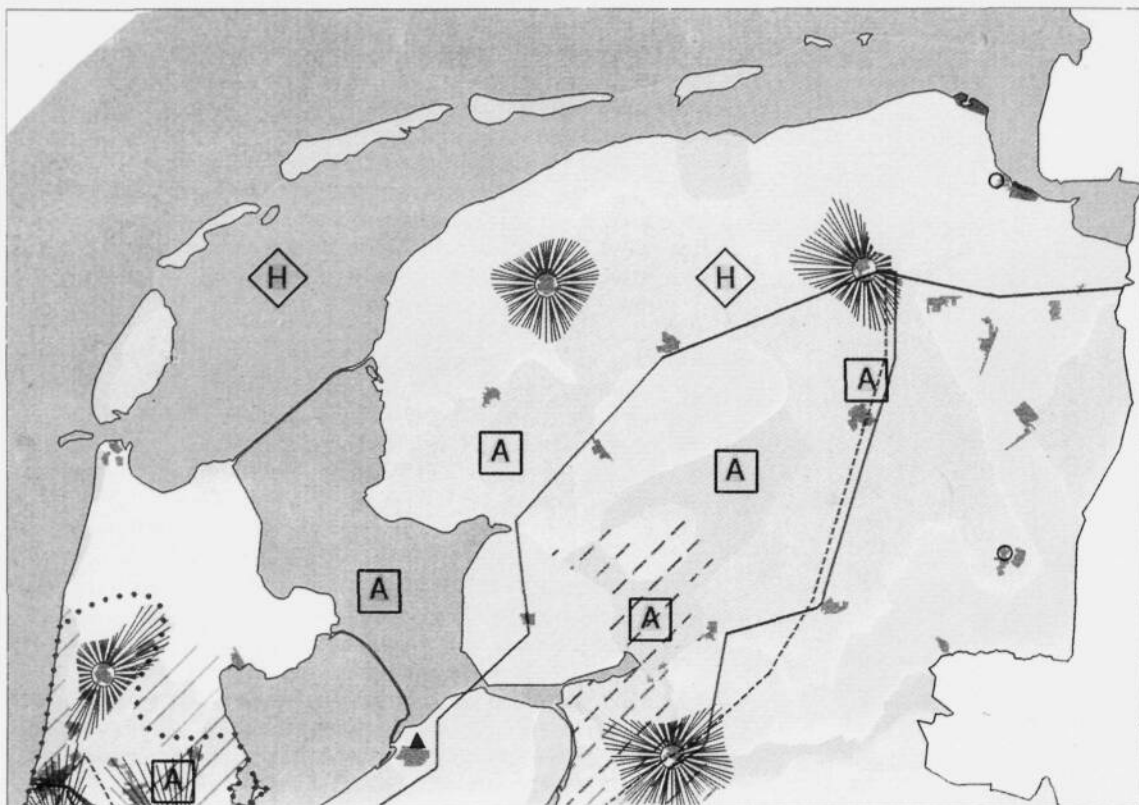
De nadere uitwerking richt zich op:











- . de versterking van de functionele samenhang tussen het stedelijk knooppunt Groningen met Assen en Drachten
- . de benutting van de verscheidenheid aan vestigings- en woonmilieus in het gebied Groningen-Assen-Drachten, zonder de kwaliteiten van het gebied als geheel aan te tasten
- . de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Eelde, als de start- en landingsbaan wordt verlengd.

m. Het rijk en de provincies Groningen, Friesland en Drenthe streven gezamenlijk naar het benutten van de economische ontwikkelingsmogelijkheden die samenhangen met de aansluiting van het Noorden van Nederland op (potentiële) internationale verbindingen met Noord-Duitsland, Scandinavië en de Oosteuropese landen rondom de Oostzee. Bijzondere aandacht gaat uit naar de aansluiting op de zogenaamde Emslandlinie en naar het benutten van de mogelijkheden van de Eemshaven en de haven van Delfzijl.

Er wordt onderzoek uitgevoerd waarbij aandacht wordt besteed aan:

- **bundeling van informatie over de afzetmogelijkheden van produkten in de Oosteuropese landen rondom de Oostzee;**
- **verbetering van de afzetmogelijkheden van agrarische produkten in Scandinavië;**
- **het verloop van goederenstromen.**



- | | |
|---|--|
|  stadsgewest |  handhaving ruimtelijke hoofdstructuur |
|  groeigemeente |  aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  werkgebied randstadgroenstructuur |  vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  restrictief beleid rijk |  nadere uitwerking |
|  restrictief beleid provincie |  ROM-gebied |
|  concentratiekernen in het noorden | |

2 Overijssel en Gelderland

a. Koersbepaling landelijke gebieden

De rijksoverheid wil de strategie ter verwezenlijking van het met de Koersbepaling landelijke gebieden voorgestane beleid actief ondersteunen in de op de kaart Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief aangegeven regio's. Het betreft in de provincies Overijssel en Gelderland het volgende:

- het veenweidegebied van NW-Overijssel: **Aanpassing**, gericht op bevordering van de recreatief-toeristische functie in samenhang met natuurontwikkeling en landbouw;
- de kleinschalige landschappen van Twente en Achterhoek: **Handhaving**, gericht op herstel en versterking van de structuur door natuurontwikkeling en gericht op bevordering van recreatie en toerisme;
- de Veluwe: **Handhaving**, gericht op versterking van de natuurfunctie, onder meer door natuurontwikkeling aan de randen;
- de Randzone van het Veluwemeer: **Aanpassing**, gericht op natuurontwikkeling en ontwikkeling recreatie in de polders en op het oude land landschapsbouw en natuurbeheer in samenhang met landbouw, recreatie en toerisme;
- de Gelderse Vallei: **Vernieuwing**, gericht op herstructurering van de landbouw naar geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij, in combinatie met landschapsbouw en herstel van milieukwaliteit;
- de uiterwaarden en aangrenzende binnendijkse gronden langs de Grote rivieren: **Aanpassing**, gericht op natuurontwikkeling en bevordering van recreatieve voorzieningen, in combinatie met aanpassing van de landbouwstructuur;
- de Gelderse Poort: **Vernieuwing**, gericht op grootschalige natuurontwikkeling in uiterwaarden en aanliggende binnendijkse gebieden, in combinatie met klei- en zandwinning en herstructurering van de landbouw.

b. Open ruimten

Voor een op de Regiokaart Oost aangegeven gedeelte van de open ruimte, te weten het Centraal Veluws Natuurgebied, geldt het in Hoofdstuk II.2 onder d.1 geformuleerde restrictieve beleid.

Aanvullend wordt de provincies gevraagd voor de overige gebieden binnen de open ruimten in hun streekplannen invulling te geven aan het restrictief beleid, zoals beschreven in Hoofdstuk II.2 onder d.2. Dit betreft Noordwest-Overijssel, het gebied van de IJsselvallei, de Gelderse Vallei, de Utrechtse Heuvelrug en het Rivierengebied (incl. het gebied tussen Arnhem en Nijmegen), voorzover aangegeven op de Regiokaart.

c. Gezien de kwetsbaarheid van grote delen van het plasseengebied van Noordwest-Overijssel wordt de ontwikkeling van de watersport hier zoveel mogelijk beperkt; **wel vindt een kwaliteitsverbetering van de bestaande mogelijkheden plaats. In het kader van het ontwikkelingsperspectief Nederland-Waterland wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Blokzijl en Lemmer. Deze vaarroute dient recreatievaart van kwetsbare natuurgebieden af te leiden en een verbetering van de watervoorziening (kwalitatief en kwantitatief) tot stand te brengen voor bestaande natuurgebieden en als natuurgebied te ontwikkelen graslandgebieden in Noordwest-Overijssel, zulks passend in de ecologische hoofdstructuur.**

d. Rivierengebied

De rijksoverheid zal samen met de desbetreffende andere overheden een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het Rivierengebied opstellen.

Onder het Rivierengebied wordt in dit verband verstaan het centrale rivierengebied van de Duitse grens tot het Hollands Diep alsmede het gebied van de IJsselvallei.

Deze nadere uitwerking richt zich op:

- . natuur- en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen in de uiterwaarden, mede gezien in relatie tot het rivierbeheer en de agrarische ontwikkeling in de komgebieden

- . de mogelijke functieverdeling tussen de grote rivieren, op het gebied van de scheepvaart, het toerisme en de recreatie, de natuurontwikkeling en de delfstofwinning met inachtneming van de algemene betekenis van deze rivieren voor de scheepvaart en de waterafvoer

- . de versterking van de samenhang tussen de rivieren en de aan de rivieren gelegen steden mede gebruik makend van hun cultuurhistorische betekenis.

e. Gelderse Vallei

In de Gelderse Vallei wordt als uitwerking van de Koersbepaling landelijke gebieden een actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorgestaan. De feitelijke vernieuwing wordt door het rijk ondersteund met landinrichting en met ruimtelijke en milieuhygiënische maatregelen.

De prioriteit welke voor de vermindering van de ammoniakuitstoot geldt is in het licht van de vernieuwing van de ruimtelijke structuur van groot belang ten einde ook in deze gebieden aan de algemene milieukwaliteitseisen te kunnen voldoen. In gebieden met intensieve veehouderij worden de ruimtelijke voorwaarden geschapen voor mestopslag en -verwerking waarbij tevens een verantwoorde lozing van het afvalwater mogelijk moet zijn.

De rijksoverheid zal in het kader van deze vernieuwingsstrategie voor de Gelderse Vallei samen met de provincies Utrecht en Gelderland als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieu-beleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu verbetert en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder een kansrijke landbouw. Het plan van aanpak zal vooral gericht zijn op verbetering van de kwaliteit van bodem en grond- en oppervlaktewater, terugdringing van niet aan het buitengebied gebonden activiteiten, versterking van natuurwaarden en verbetering van de ruimtelijke structuur, mede met het oog op de toeristisch-recreatieve potenties van het gebied.

f. Stadsgewesten en groeikern

De stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Zwolle, Arnhem, Nijmegen en de Twentse stedenband (Enschede, Hengelo en Almelo) worden aangemerkt als stadsgewest.

Binnen de Twentse stedenband worden de mogelijkheden voor een hoogwaardig openbaar vervoersysteem in Enschede/Hengelo, aanvullend op de NS-lijn en de stedelijk openbaar vervoernetten onderzocht, in combinatie met ontwikkeling en benutting van A-lokaties voor werkgelegenheid en optimale benutting van mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in de steden Enschede en Hengelo. Aandacht voor de binnenstadsgewestelijke geleidingsfunctie van het gebied tussen Almelo en Hengelo blijft gewenst.

Het stadsgewest Zwolle heeft een functie voor de Veluwe en Noordwest-Overijssel.

Het stadsgewest Arnhem heeft een functie voor het Centraal Veluws Natuurgebied.

Duiven-Westervoort blijft groeikern tot 1994.

Na afronding van de bestaande ontwikkelingsrichtingen en uitgaande van maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in Arnhem en Nijmegen worden als mogelijke nieuwe ontwikkelingsrichtingen Driel-Oost (voor Arnhem) en de Waalsprong (voor Nijmegen) gezien. Deze ontwikkelingsrichtingen zullen op regionaal niveau moeten worden afgewogen tegen de verdere mogelijkheden van bestaande ontwikkelingsrichtingen. Daarbij moet worden bezien op welke wijze in aansluiting op de plannen van NS de bestaande infrastructuur verbeterd kan worden gericht op de totstandkoming van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de belangrijkste verbindende relaties tussen en binnen deze stadsgewesten.

g. Stedelijke knooppunten

Op grond van het ontwikkelingsperspectief zijn in deze regio als stedelijk knooppunt aangewezen: Arnhem/Nijmegen (nationale positie), Enschede/Hengelo (euregionale positie) en Zwolle (regionale positie).

h. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuitspraken 1.2, 3.2, 3.5 en 3.6) zijn op de Regiokaart Oost enkele hoofdtransportassen voor personen- en goederenvervoer via weg, rail en vaarweg aangegeven.

i. Inlandterminal

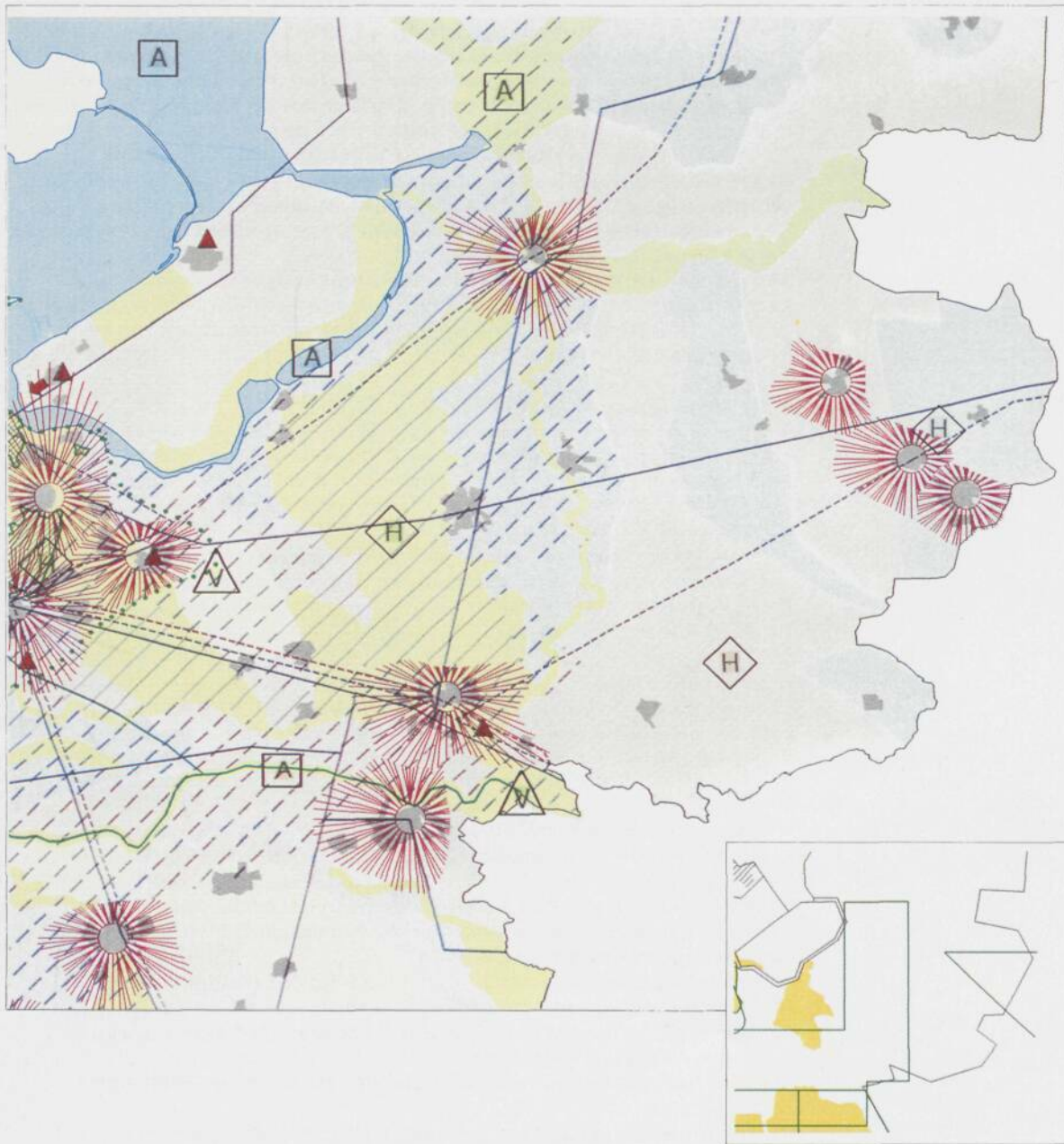
Bij de invulling van het beleid met betrekking tot goederendistributiecentra en inlandterminals (Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van de containerterminal te Nijmegen.












j. Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück

Indien het betrokken provinciaal bestuur, de betrokken gemeentebesturen, alsmede de betrokken Duitse autoriteiten, evenals het rijk, het belang inzien van een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor Enschede/Hengelo, Münster en Osnabrück, zal het rijk daaraan zijn medewerking verlenen.

Deze uitwerking zou wat het rijk betreft gericht moeten zijn op:

- het benutten van de ontwikkelingskansen van de distributiesector, gelet op de ligging in het net van hoofdtransportassen, zowel oost-vest als noord-zuid;
- een functionele taakverdeling op het gebied van de kennisinfrastructuur;
- de ontwikkelingskansen van het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo.



- | | |
|---|--|
|  stadsgewest |  handhaving ruimtelijke hoofdstructuur |
|  groeigemeente |  aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  mogelijke ontwikkelingsrichting verstedelijking |  vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  werkgebied randstadgroenstructuur |  nadere uitwerking |
|  restrictief beleid rijk |  ROM-gebied |
|  restrictief beleid provincie | |

3 Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland

a. Koersbepaling landelijke gebieden

De rijksoverheid wil de strategie ter verwezenlijking van het met de Koersbepaling landelijke gebieden voorgestane beleid actief ondersteunen in de op de kaart Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief aangegeven regio's. Het betreft in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland het volgende:

- de Duinen: Handhaving, gericht op versterking van de natuurfunctie, onder meer door natuurontwikkeling aan de randen;
- de Waddenzee: Handhaving, gericht op behoud en versterking van de natuurfunctie, in combinatie met natuurontwikkeling in de kustzone;
- het IJsselmeer: Aanpassing, gericht op ontwikkeling van natuur en openluchtrecreatie in relatie tot de overige functies, op zonerings van functies en op landschapsbouw langs de oevers;
- de Gelderse Vallei: Vernieuwing, gericht op herstructurering van de landbouw naar geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij, in combinatie met landschapsbouw en herstel van milieukwaliteit;
- de Utrechtse Heuvelrug: Handhaving, gericht op versterking van de natuurfunctie, onder meer door natuurontwikkeling aan de randen;
- de Randzone van het Veluwemeer: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en ontwikkeling van recreatie in de polders en op het oude land landschapsbouw en natuurbeheer in samenhang met landbouw, recreatie en toerisme;
- de veenweidegebieden van het Groene Hart en ten noorden van het Amsterdam-Noordzeekanaal: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en stimulering van recreatie, in samenhang met landbouw;
- de Ronde Venen en Nieuwkoopse Plassen in het Groene Hart: Vernieuwing, gericht op grootschalige natuurontwikkeling;
- de driehoek Zoetermeer-Gouda-Rotterdam: Vernieuwing, deels gericht op herstructurering van het centrumgebied voor glastuinbouw rond Bleiswijk, en deels op de ontwikkeling van grootschalige bos- en recreatiegebieden ten oosten van de Rotte;
- het gebied onder stedelijke invloedssfeer in de Randstad: Aanpassing, gericht op inpassing van stedelijke functies, recreatie- en bosgebieden in het kader van de Randstad-groenstructuur;
- de binnenduinstrand op Goeree: Aanpassing, gericht op landschapsbouw en bevordering van recreatie en toerisme in samenhang met landbouw;
- de Voordelta: Handhaving, gericht op behoud en ontwikkeling van de natuurlijke waarden, zonder uitsluiting van andere functies.

b. Open ruimten

Voor een op de Regiokaart West aangegeven gedeelte van de open ruimten, te weten het Groene Hart, het Kromme Rijngebied, Waterland, Schermer/Beemster/ Wormer en delen van de Noordhollandse en Zuidhollandse duinstrook, geldt het in Hoofdstuk II.2 onder d.1 geformuleerde restrictieve beleid.

Aanvullend wordt de provincies gevraagd voor de overige gebieden binnen de open ruimten in hun streekplannen invulling te geven aan het restrictief beleid, zoals beschreven in Hoofdstuk II.2 onder d.2. Dit betreft het Rivierengebied, de Gelderse Vallei, de Utrechtse Heuvelrug, Eemland en het gebied van de Midden-Delta, voorzover aangegeven op de Regiokaart. Ten behoeve van het restrictieve beleid voor het Groene Hart is de begrenzing van het Groene Hart aangegeven op de Regiokaart West. Binnen dit gebied zal verscherpt worden toegezien op effectuering van het restrictieve beleid. In dit kader nodigt het rijk de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht uit om tussen het verschijnen van deel 1 en deel 3 van deze pkb, te komen tot een heroverweging van streekplanlokaties voor woningbouw, bedrijfsterreinen en glastuinbouw, die nog niet in door gedeputeerde staten goedgekeurde bestemmingsplannen zijn omgezet. Aan de streekplancapaciteit die na deze herziening nog resteert zal, buiten de huidige bebouwde gebieden, geen verdere uitbreiding worden gegeven. Met de gerechtvaardigde uitbreidingsbehoefte van de gevestigde bedrijven dient rekening te worden gehouden, waar dat op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan.

Anderzijds zal het rijk zonnig bevorderen dat tijdig voldoende capaciteit voor woningbouw en bedrijfsterreinen wordt ontwikkeld in de stadsgewesten van de Randstad.

c. Glastuinbouw

Om voor de glastuinbouw in de Randstad een verantwoord perspectief te bieden zal in het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie een lange termijn visie voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de glastuinbouw gepresenteerd worden.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- handhaving en versterking van de twee grote centrumgebieden voor de glastuinbouw in de Randstad (Westland/B-driehoek en Aalsmeer)
- ruimte voor verplaatsing van glastuinbouw uit gebieden waar verstedelijking wordt voorzien en ruimte voor autonome groei in de centrumgebieden en nader aan te wijzen gebieden
- geen ruimte voor nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven in het Groene Hart, met uitzondering van de eigen behoefte van het boomteeltcentrum Boskoop.

Om te bereiken dat ook voor de lange termijn voldoende mogelijkheden voor glastuinbouw bestaan en te voorkomen dat een concurrentieslag ontstaat met ruimte voor verstedelijking of met het Groene Hart zal op beperkte afstand van de Randstad nieuwe ruimte voor glastuinbouw worden geboden. Daarbij wordt gedacht aan de Haarlemmermeer en de Hoekse Waard en/of Voorne-Putten.

d. Voor wat betreft verdergaande intensivering van het gebruik ten behoeve van extensieve recreatie en waterwinning in de duinen en op de Utrechtse Heuvelrug geldt hetzelfde terughoudende beleid als beschreven in paragraaf 1. (Groningen en Friesland) voor de duinen van de Waddeneilanden.

e. Leefbaarheid platteland

De in Dagelijkse leefomgeving 4. Landelijk gebied in het kader van de leefbaarheid van het platteland aangekondigde ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van regionale ontwikkelingsplannen betreft in deze regio het aandachtsgebied Kop van Noord-Holland.

f. Stadsgewesten en groeikernen

De stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Den Haag, Leiden, Rotterdam, Dordrecht, Amsterdam, Hilversum, Haarlem, Alkmaar, Utrecht en Amersfoort worden aangemerkt als stadsgewesten.

De taakstellingen van de groeigemeenten, met uitzondering van Zoetermeer, blijven ongewijzigd. Voor Leidschendam-Zuidoost wordt de taakstelling binnenkort bepaald. De groeigemeente Haarlemmermeer heeft een taakstelling tot 1996, Houten tot 1993, Amersfoort tot 1994, Spijkenisse tot 1992 en Zoetermeer tot 2000. De groeikern Almere heeft een taakstelling voor de periode tot 1995; afhankelijk van besluitvorming over verhoging van de taakstelling kan deze periode worden verlengd tot 2000. Lelystad blijft groeikern tot het aantal van 30 000 woningen is bereikt; de fasering is onderwerp van nader overleg. **In geval van verhoging van de taakstellingen van Haarlemmermeer en Houten zullen de voor die groeigemeenten aangegeven jaartallen opnieuw worden gezien.**

Voor de groeigemeenten die buiten het stadsgewest van de donorstad liggen, wordt na afloop van hun woningbouwtaak gestreefd naar een voortgezette ontwikkeling als zelfstandig kern, met een verzorgende en eventueel ook een opvangfunctie voor het omliggende gebied. **Dit geldt voor Lelystad, Hellevoetsluis, Alkmaar en Hoorn.**

Met het oog op de internationale positie van de Randstad, de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het beperken van de groei van de automobiliteit worden voor het stedelijke inrichtingsbeleid in de Randstad in aanvulling op het algemeen geldend stedelijke inrichtingsbeleid de volgende aanvullende uitgangspunten gehanteerd:

- geen spreidingsbeleid
- ontwikkeling op de «ring» en dus geen uitstralingsbeleid naar de buitenkant van de Randstad of instraling in het Groene Hart
- aansluiting bij de ruimtelijke hoofdstructuur van elk stadsgewest.

Op basis van deze uitgangspunten zijn hieronder voor de periode 1995 – 2005 de voorkeuren van het rijk voor de ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken in relatie tot openbaar vervoersinfrastructuur aangegeven. Voor de periode na 2005 zijn alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden aangegeven.

Aan de provincie wordt gevraagd om, in lijn met de rijksvoorkeuren en in overleg met de samenwerkende gemeenten, in streekplanverband tot een afweging van plaats en omvang van mogelijke woon- en werklokaties te komen.

Het rijk acht het van groot belang dat voor de afzonderlijke stadsgewesten afspraken tussen de desbetreffende gemeenten, de provincie en het rijk worden vastgelegd voor het verdere besluitvormingsproces over zowel afweging als uitvoering. Van de provinciale besturen wordt een actieve, coördinerende rol verwacht bij de voorbereiding van deze afspraken. Voor de uitvoering zullen met de betreffende besturen maatwerkafspraken worden gemaakt. Bij deze afspraken zullen naast de inzet van het huidige grondkosten- en groeikerninstrumentarium ook andere uitvoeringsmogelijkheden worden betrokken (publiek-private samenwerking). De kosten van de voor realisering van de hieronder aangegeven voorkeursinrichtingen noodzakelijke bodemsanering moeten gefaseerd in de periode 1996–2005 binnen de beschikbare budgettaire kaders inclusief de extrapolatie worden opgevangen.

Voor het *Amsterdamse stadsgewest* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken (met indicatie van aantal te bouwen woningen) voor de periode 1995–2005:

* Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied (Amsterdam, Zaanstad, Haarlem): 20 000 – 25 000 woningen in 1995–2005.

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Amsterdam West	5 000
- Haarlemmermeer-West	15 000
- Almere-stad	20 000
- Almere-west	10 000
- Nieuw-Oost I	15 000

* Versterking openbaar vervoer

- Aanleg ringsneltram (inclusief ontsluiting Nieuw-Oost via IJ-as en uiteindelijk met Zuid-Oost)

- Hoogwaardige O.V.-verbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen

- Noord-Zuid sneltram/metro

- Hoogwaardige lijn Amsterdam-West – Schiphol

* Maximale benutting van A- en B-lokaties aan de ring met name in de IJ-as

* Selectieve werkgelegenheidsontwikkeling rondom Schiphol Na 2005 blijft, naast verdere herstructurering en verdichting, een aantal alternatieven open:

- verdere ontwikkeling Almere

- Nieuw-Oost II

- Haarlemmermeer

- Bovenkerkerpolder

Bij de afweging van verstedelijkingsalternatieven voor de periode na 2005 wordt een zwaar gewicht toegekend aan behoud en ontwikkeling van de ecologische verbindingzones in en rond het IJ-meer.

Voor het *Rotterdamse stadsgewest* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken (met indicatie van aantal te bouwen woningen) voor de periode 1995–2005:

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied (15 000 – 20 000 woningen)

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Noordrand I	5 000
- Noordrand II en III	15 000
- Achtkamp	5 000

* versterking openbaar vervoer:

- verlenging van de Oost-west metro naar Schiedam / Rotterdam West en naar Nieuwerkerk t.b.v. de ontsluiting van Achtkamp;

- verlenging van de Noord-Zuid -metro naar Noordrand I en II.

* maximale benutting van de A-lokaties in het Centrum / Kop van Zuid en de B-lokaties aan de metrolijnen

* verdere ontwikkeling van de Maasvlakte

Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woningbehoefte de volgende ontwikkelingsrichtingen open:

- Barendrecht/Smitshoek

- Pijnacker-West in het Tussengebied Den Haag-Rotterdam

Lokaties binnen deze ontwikkelingsrichtingen zullen in een later stadium moeten worden afgewogen, mede gelet op de werkgelegenheid en in samenhang met de lange termijn keuzen voor het stadsgewest Den Haag.

Voor het *Haagse stadsgewest* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken (met indicatie van aantal te bouwen woningen) voor de periode 1995–2005:

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied in Den Haag, Delft, Zoetermeer (ca. 15 000 woningen)

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Leidschendam Zuid-Oost 5 000
- Wateringen en Ypenburg samen: 25 000

* versterking openbaar vervoer:

- sneltram Scheveningen-Den Haag-Rijswijk Plaspoelpolder-Delft

- sneltram Den Haag centrum – Ypenburg
- sneltram Den Haag centrum – Wateringen
- sneltram Den Haag centrum – Leidschendam Zuid-Oost

* maximale benutting van de A en B-lokaties in het Centrum gebied en rond knooppunten van bestaande en nieuwe raillijnen.

Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woningbehoefte in het Haagse stadsgewest naast de doorloop van Ypenburg de volgende alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden open:

- Kustlokatie
- Pijnacker-Oost in het Tussengebied Den Haag-Rotterdam

Lokaties binnen deze ontwikkelingsrichtingen zullen in een later stadium moeten worden afgewogen, mede gelet op de werkgelegenheid en in samenhang met de lange termijn keuzen voor het stadsgewest Rotterdam.

Voor het *Utrechtse stadsgewest* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken (met indicatie van aantal te bouwen woningen) voor de periode 1995–2005:

* maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in het bestaand stedelijk gebied in Utrecht (ca. 5000 woningen).

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Houten 5 000
- Vleuten-De Meern 20 000

* versterking openbaar vervoer:

- sneltram CS – Uithof
- sneltram CS – Vleuten/De Meern – Maarssen

* maximale benutting van de A-lokaties in het centrum en de B-lokaties aan de nieuwe sneltramverbindingen (o.a. Uithof)

Voor de periode na 2005 blijven alleen verder gelegen lokaties als mogelijkheid open. De regering ziet als potentiële uitbreidingsmogelijkheid voor deze lange termijn Houten (Schalkwijk) ten zuiden van het Amsterdam-Rijn kanaal.

Het beleid voor de stadsgewesten Dordrecht en Alkmaar is gericht op de zelfstandige positie van deze stadsgewesten t.o.v. respectievelijk Rotterdam en Amsterdam.

Voor het stadsgewest Leiden komt, uitgaande van de benutting van de binnenstedelijke capaciteit, Leiden Noord-West in relatie met de bestaande NS-lijn als ontwikkelingsrichting in aanmerking.

De ruimtebehoefte van het stadsgewest Hilversum moet naast de benutting van de capaciteit binnen het bestaand stedelijk gebied worden opgevangen in Amsterdam en Almere.

g. Randstadgroenstructuur en bufferzones

In het op de Regiokaarten aangegeven gebied is het Randstadgroenstructuurbeleid van toepassing.

Aan de Randstadgroenstructuur worden de volgende functies toegekend:

- het veilig stellen van het landelijk gebied. Dit zal enerzijds bereikt moeten worden door aan de verstedelijking beperkingen op te leggen, anderzijds door maatregelen ter versterking van de functies van het landelijk gebied;
- de geleidingsfunctie die het mogelijk maakt de ruimtelijke structuur van de verstedelijking te ondersteunen;
- het opnemen van die stedelijke functies die naar hun aard in de groene ruimte een plaats kunnen krijgen. Deze stedelijke functies dienen zowel op elkaar als op de functies van het landelijk gebied te worden afgestemd.

Voor het verwezenlijken van de Randstadgroenstructuur worden op provinciaal niveau plannen ontwikkeld. In overleg met het rijk worden prioriteiten aangegeven voor gebieden waar het beschikbare instrumentarium zal worden ingezet. Het gaat hierbij om instrumenten in het kader van de landinrichting, de planningsprocedure openluchtrecreatie en het bufferzonebeleid en om instrumentarium voor de stichting of uitbreiding van staatsboswachterijen.

Vanuit het verstedelijkingsbeleid zal het rijk de nadruk leggen op de volgende gebieden:

- delen van het Middengebied van de Randstad, namelijk daar waar stedelijke ontwikkelingen de open ruimte dreigen aan te tasten;
- gebieden waar door tal van stedelijke ontwikkelingen de landschappelijke structuur is of dreigt te worden aangetast;
- de bufferzones.

Het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie zal uitspraken bevatten voor de inzet van het Randstadgroenstructuurbeleid in de periode 1995 - 2015. Als aanvulling op de aandachtsgebieden wordt gedacht aan de Zuidelijke Haarlemmermeerpolder en de Rottemeren.

Als bufferzone zijn aangewezen Spaarnwoude, Amsterdam-Purmerend, Amstelland-Vechtstreek, Blaricum-Huizen/Oostermeent, Den Haag-Leiden-Zoetermeer, Midden-Delfland, Oost-IJsselmonde en Utrecht-Hilversum.

h. Stedelijke knooppunten

Op grond voor het ontwikkelingsperspectief zijn in deze regio Amsterdam, Rotterdam, Den Haag als stedelijke knooppunten met een (inter)nationale positie en Utrecht als stedelijk knooppunt met een nationale positie aangewezen.

i. Nadere uitwerking Randstad internationaal

De rijksoverheid zal met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en met de gemeente Utrecht een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het vestigingsmilieu in de Randstad opstellen.

Vanuit de wenselijkheid om een internationaal concurrerend (grootstedelijk) vestigingsmilieu te stimuleren zal deze nadere uitwerking, op basis van een kwalitatieve verkenning van het wonen, het werken, de infrastructuur en de relatie stad-land, gericht zijn op:

- . het tot stand brengen van hoogwaardige woon-, werk- en recreatiemilieus
- . het ontwikkelen van hoogwaardige voorzieningen van internationale allure
- . de versterking van de functionele samenhang tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Schiphol, het Rotterdamse haven- en industriegebied en het Groene Hart

- . de ontwikkeling van de functionele taakverdeling tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag enerzijds en de stad Utrecht als nationaal centrum anderzijds
- . marketing en promotie van dit grootstedelijke vestigingsmilieu.

De kansen voor het realiseren van een hoogwaardig woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenmilieu met internationale allure moeten worden benut. Mogelijkheden daartoe **zijn aanwezig in enkele projecten in of aansluitend op de binnenstad van Amsterdam (IJ-oever), van Rotterdam (Binnenstad, incl. Kop van Zuid) en van Den Haag (het nieuwe centrum).**

Deze projecten zijn c.q. worden aangemerkt als (potentiële) «Sleutelprojecten» (zie Hoofdstuk II.3).

Bij beslissingen over voorzieningen van internationale betekenis op het gebied van onderwijs en cultuur zal de rijksoverheid in overleg met de daarbij betrokken provincies, gemeenten en instellingen waar dat mogelijk en nuttig is prioriteit geven aan genoemde drie steden.

j. Rijnmond

Mede ten behoeve van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat zal de rijksoverheid voor Rijnmond samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijk en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu verbetert en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Versterking van het Rotterdamse haven- en industriegebied als mainport is hierbij een belangrijk uitgangspunt (Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 3.4). Het plan van aanpak zal gericht zijn op de aanpak en afweging van knelpunten tegen de achtergrond van een te ontwikkelen visie ten aanzien van gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in relatie tot de gewenste milieukwaliteit in het gebied op langere termijn, waarbij deze visie geen hinderpaal mag zijn voor de oplossing van urgente korte-termijn-knelpunten.

k. Schiphol

Mede ten behoeve van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat zal de rijksoverheid voor het gebied rond Schiphol samen met de provincie Noord-Holland, betrokken gemeenten en het bedrijfsleven, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol verhoogt, de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol versterkt, en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

l. Hoofdtransportassen incl. hogesnelheidslijn

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn op de Regiokaart West enkele hoofdtransportassen voor personen- en goederenvervoer via weg, rail en vaarweg aangegeven.

Voor de aansluiting van de Randstad op het Westeuropese net van hogesnelheidslijnen wordt verwezen naar Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 4.

Conform het Bereikbaarheidsplan Randstad vragen binnen het totale concept van de hoofdtransportassen de wegverbindingen binnen de Randstad bijzondere aandacht. **Ten behoeve van het doorgaande zakelijke wegverkeer en goederenvervoer binnen de Randstad en het collectieve vervoer (carpoolers en bussen) wordt de kwaliteit van de bestaande infrastructuur zodanig verbeterd dat deze doelgroepen zo min mogelijk worden gehinderd** door het overige verkeer, met name het (inter)stadsgewestelijke woon-werkverkeer. Het verdient aanbeveling slechts de grootste concentraties van bedrijvigheid zoals Amsterdam, Schiphol, Den Haag,

Rotterdam en Utrecht op deze zogenaamde «Doorstroomroute» aan te sluiten. Elektronische instrumentatie zal op deze route een rol spelen.

m. Groene Hart

De rijksoverheid zal samen met de betrokken provincies een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het Groene Hart opstellen mede in relatie tot de aan de Randstad grenzende grote wateren.

Uitgaande van het **restrictieve woningbouwbeleid** en het beleid gericht op het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van het gebied met infrastructuur en aanvullend op de Randstadgroenstructuur en het bufferzonebeleid zal deze nadere uitwerking gericht zijn op de volgende punten:

- . toeristisch-recreatieve voorzieningen, met name doorgaande vaarroutes tussen IJsselmeer en Delta
- . behoud en versterking van bestaande natuurwaarden en natuurontwikkeling in de vorm van kerngebieden en verbindingzones
- . een duurzaam landbouwkundig gebruik
- . instandhouding van landschappelijke openheid

De rijksoverheid zal bovendien als onderdeel van deze nadere uitwerking voor het Groene Hart, samen met de betrokken provincies, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu beschermt en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plan van aanpak is gericht op een duurzame ontwikkeling van het landelijk gebied door middel van vergroting van de ecologische en recreatieve waarden, verbetering van de waterkwaliteit, en versnelde terugdringing van de geluidhinder, alsmede op ontwikkeling van een duurzame landbouw.

n. IJ-, Gooi- en Eemmeer

De rijksoverheid zal voor het gebied bevattende het IJ-meer, Gooimeer en Eemmeer samen met de betrokken provincies en gemeenten als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu verbetert en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

De hierboven bij Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 5.1 genoemde maatregelen vormen onderdeel van dit plan van aanpak dat beoogt de toeristisch-recreatieve functie van het gebied en de ecologische waarden te versterken.

o. IJsselmeer en Markermeer

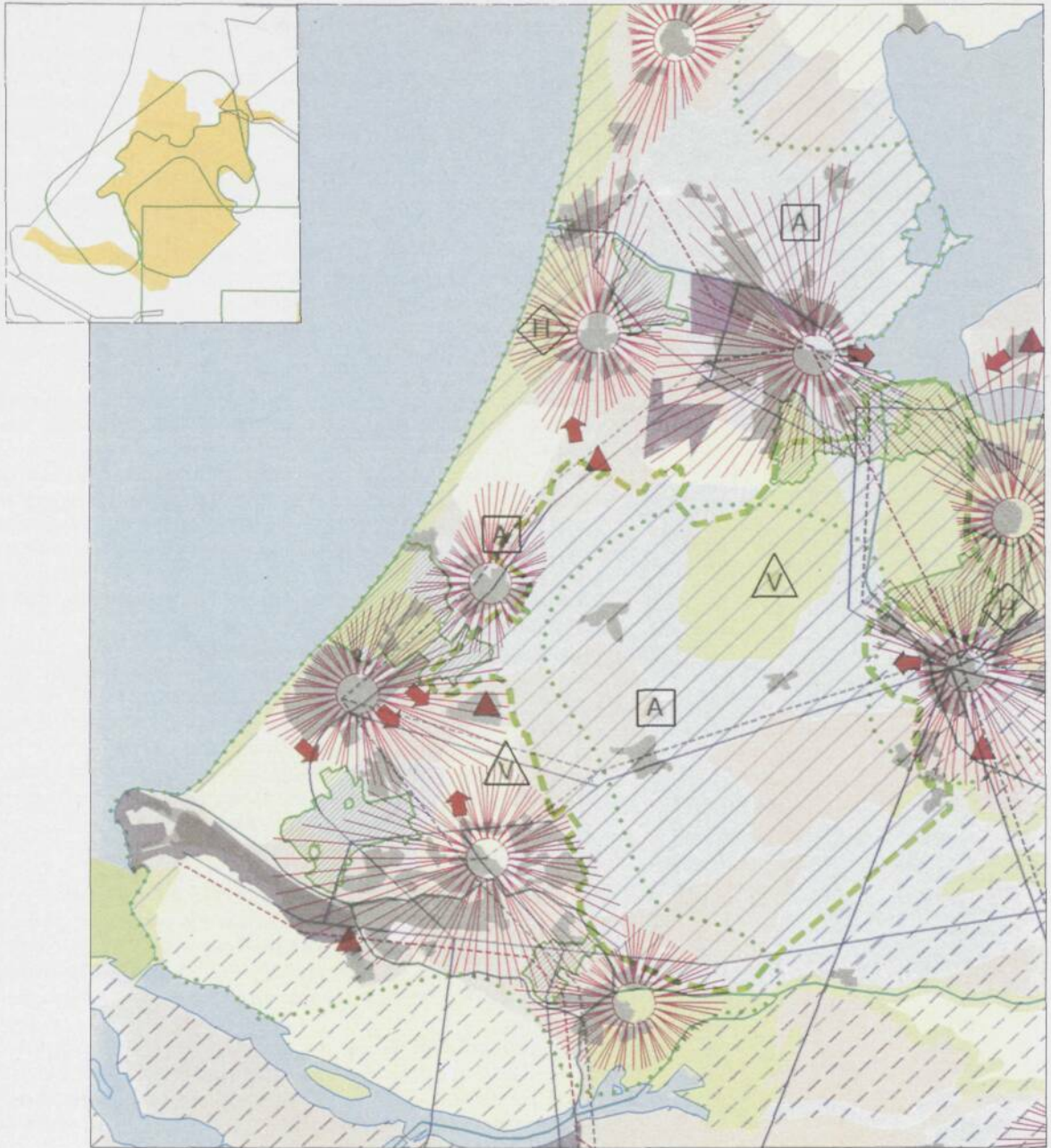
De Markerwaard wordt niet aangelegd.

Voor het IJsselmeer en het Markermeer gezamenlijk zal de rijksoverheid in samenwerking met de betrokken overheden een Integraal beheersplan opstellen, waarbij wordt uitgegaan van een duurzame ontwikkeling van het gebied als open water en van behoud en ontwikkeling van de recreatieve en de ecologische kwaliteiten van het gebied. Binnen dit kader dient gestalte te worden gegeven aan een evenwichtig multifunctioneel gebruik en dienen de mogelijkheden tot inpoldering in de toekomst binnen het gebied niet onmogelijk te worden gemaakt.

p. Rivierengebied en Gelderse Vallei

In paragraaf 2 (Overijssel en Gelderland) wordt ingegaan op de nadere uitwerking Rivierengebied, die ook voor deze regio van belang is.

Ook voor wat betreft de invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid door middel van het opstellen van een plan van aanpak voor de, ook gedeeltelijk in de provincie Utrecht gelegen, Gelderse Vallei wordt verwezen naar paragraaf 2.



-  stadsgewest
-  groeigemeente
-  mogelijke ontwikkelingsrichting verstedelijking
-  werkgebied randstadgroenstructuur
-  bufferzone
-  groene hart

-  restrictief beleid rijk
-  restrictief beleid provincie
-  handhaving ruimtelijke hoofdstructuur
-  aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur
-  vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur
-  nadere uitwerking
-  ROM – gebied

4 Noord-Brabant, Zeeland en Limburg

a. Koersbepaling landelijke gebieden

De rijksoverheid wil de strategie ter verwezenlijking van het met de Koersbepaling landelijke gebieden voorgestane beleid actief ondersteunen in de op de kaart Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief aangegeven regio's. Het betreft in de provincies Noord-Brabant, Zeeland en Limburg het volgende:

- de Voordelta: Handhaving, gericht op behoud en versterking van de natuurlijke waarden, zonder uitsluiting van andere functies;
- de Oosterschelde: Handhaving, gericht op behoud en versterking van de natuurfunctie, in combinatie met natuurontwikkeling in de kustzone;
- de Duinen: Handhaving, gericht op versterking van de natuurfunctie, onder meer door natuurontwikkeling aan de randen;
- de binnenduinrand van Zeeland: Aanpassing, gericht op landschapsbouw en bevordering van recreatie en toerisme in samenhang met landbouw;
- de uiterwaarden en aangrenzende binnendijkse gronden langs de Grote rivieren: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en bevordering van recreatieve voorzieningen, in combinatie met aanpassing van de landbouwstructuur;
- Midden-Brabant: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling, recreatie en toerisme, in combinatie met bosbouw en landbouw;
- de Peel en omgeving: Vernieuwing, gericht op herstructurering van de landbouw naar geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij en veiligstelling van natuurgebieden en ontwikkeling van recreatieve functies door landschapsbouw en herstel van de milieukwaliteit;
- Zuid-Limburg: Handhaving, gericht op herstel en versterking van de structuur door natuurontwikkeling en gericht op bevordering van toerisme en recreatie.

b. Open ruimten

De provincies wordt gevraagd voor de gebieden binnen de open ruimten in hun streekplannen invulling te geven aan het restrictief beleid, zoals beschreven in Hoofdstuk II.2 onder d.2. Dit betreft het Midden-Deltagebied, Midden-Brabant, het Riviereengebied en het Heuvelland, voorzover aangegeven op de Regiokaart.

Voor wat betreft de op de kaart aangegeven open ruimte behorend tot het Benelux Middengebied zal na overleg met de provincies in deel 3 (Kabinetsstandpunt) van deze pkb een standpunt worden geformuleerd over het hanteren van een restrictief beleid.

c. Met betrekking tot de Oosterschelde is het beleid gericht op het zoveel mogelijk in stand houden van de huidige natuurwetenschappelijke waarden bij het nieuwe, gedempte tij.

In de Deltawateren vindt de zandwinning beperkt plaats. Hier worden alleen nieuwe ontgrondingsvergunningen verleend indien dit past in de aquatische beheerssituatie.

Voor wat betreft verdergaande intensivering van het gebruik ten behoeve van extensieve recreatie en waterwinning in de duinen van Zeeland geldt hetzelfde terughoudende beleid als beschreven in paragraaf 1. (Groningen en Friesland) voor de duinen van de Waddeneilanden.

d. In de paragraaf over Overijssel en Gelderland wordt ingegaan op de nadere uitwerking Rivierengebied, die ook voor deze regio van belang is.

e. Leefbaarheid platteland

De in Dagelijkse leefomgeving 4. Landelijk gebied in het kader van de leefbaarheid van het platteland aangekondigde ondersteuning van de ontwikkeling en uitvoering van regionale ontwikkelingsplannen betreft in deze regio het aandachtsgebied Zeeuws Vlaanderen.

e. Stadsgewesten

De stedelijke gebieden in en rond de gemeenten 's-Hertogenbosch, Eindhoven/Helmond, Tilburg, Breda, Venlo, Maastricht, Sittard/Geleen en Heerlen worden aangemerkt als stadsgewest.

Voor de stadsgewesten Breda en Eindhoven/Helmond is het gewenst te streven naar een toename van de woon- en bedrijfsruimte zodanig dat de verstedelijkingsdruk uit de omliggende gebieden kan worden opgevangen. Het stadsgewest Eindhoven/Helmond heeft een opvangtaak voor Zuidoost-Brabant.

Concentratie van nieuwe lokaties voor wonen, werken en voorzieningen in de centrale stedelijke gebieden van de Brabantse stadsgewesten is noodzakelijk met het oog op de beperking van de automobiliteit, het draagvlak van het openbaar vervoer en de specifieke kwaliteiten van het landelijk gebied tussen de stadsgewesten. Het groeiklassenbeleid voor de Brabantse kernen dient hierop te worden afgestemd.

De mogelijkheden tot herstructurering en verdichting binnen de centrale kernen van de stadsgewesten dienen maximaal te worden benut.

Voor het stadsgewest Eindhoven/Helmond dient de verdere stedelijke ontwikkeling plaats te vinden in samenhang met de totstandkoming van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de belangrijkste verbindende relaties. De ontwikkeling van de corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap vormt daarin een belangrijke fase.

f. Stedelijke knooppunten

Op grond van het ontwikkelingsperspectief zijn in deze regio als stedelijke knooppunten aangewezen: Eindhoven (nationale positie), Maastricht/Heerlen (euregionale positie) en Breda en Tilburg (regionale positie).

g. Bufferzones

De bufferzones tussen de stadsgewesten Maastricht en Sittard/Geleen en Sittard/Geleen en Heerlen blijven gehandhaafd.

Gestreefd wordt naar het in stand houden van de geleidingsfunctie van het gebied tussen het stadsgewest Maastricht en het gebied van de Luikse agglomeratie.

h. Rijn-Schelde Delta

Naar aanleiding van verkenningen ten behoeve van een mogelijke nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Zuidwest-Nederland is geconcludeerd dat de ontwikkeling van dit landsdeel moet worden gezien in relatie tot met name de ligging tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Het rijk is bereid in samenwerking met de desbetreffende andere overheden en met de Belgische autoriteiten een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor dit gebied te ontwikkelen in het ruimere kader van de Rijn-Schelde Delta. (P.M. Hierover is overleg gaande.)

i. Kanaalzone Terneuzen-Sas van Gent

De rijksoverheid zal voor de Kanaalzone Terneuzen-Sas van Gent samen met de provincie Zeeland en de betrokken gemeenten als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu verbetert en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Belangrijke elementen bij dit plan van aanpak zijn: vermindering van milieubelasting door bron- en effectgerichte maatregelen zoals ontvlechting van woon- en werkfuncties, wijziging van infrastructuur.

j. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuitspraken 1.2, 3.2, 3.5 en 3.6) zijn op de Regiokaart Zuid enkele hoofdtransportassen voor personen- en goederenvervoer via weg, rail en vaarweg aangegeven.

De internationale verbinding van de Randstad en Zuidwest-Nederland met het Belgisch/Franse achterland (incl. Kanaaltunnel) wordt versterkt (aanleg «Zoomweg»).

k. Goederendistributiecentrum

Bij de invulling van het beleid met betrekking tot goederendistributiecentra en inlandterminals (Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Venlo/Tegelen.

l. Midden-Brabant

Voor Midden-Brabant wordt actieve handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties. Ter bescherming en versterking van de landschappelijke structuur van het kleinschalige gebied van Midden-Brabant geldt het beleid zoals beschreven in Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 6.3. Nader bezien zal worden in hoeverre het bufferzone-instrumentarium kan worden ingezet.

m. Oost-Brabant/Noord-Limburg

In Oost-Brabant/Noord-Limburg wordt een actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorgestaan. De feitelijke vernieuwing wordt door het rijk ondersteund met landinrichting en met ruimtelijke en milieuhygiënische maatregelen.

De prioriteit welke voor de vermindering van de ammoniakuitstoot geldt is in het licht van de vernieuwing van de ruimtelijke structuur van groot belang ten einde ook in deze gebieden aan de algemene milieukwaliteitseisen te kunnen voldoen. In gebieden met intensieve veehouderij worden de ruimtelijke voorwaarden geschapen voor mestopslag en -verwerking waarbij tevens een verantwoorde lozing van het afvalwater mogelijk moet zijn.

Om te komen tot de beoogde vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg, mede in samenhang met het omringende gebied, wordt door de betrokken provincies samen met het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb opgesteld voor het totale gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei.

Deze nadere uitwerking zal gericht zijn op:

- . het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor een blijvende agrarische functie met name in De Peel, waaronder het treffen van voorzieningen voor de regulering van afvalstromen
- . het behoud van het kleinschalige landschap en de grote mate van verweving van functies in Midden-Brabant en de noordelijke Maasvallei

- . de versterking van de ecologische en de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het gehele gebied. In het bijzonder wordt aansluiting gezocht bij het bestaande bekenstelsel
- . de versterking van de overgang hoog-laag op de grens van De Peel en de noordelijke Maasvallei
- . recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden van de noordelijke Maasvallei en het gebied van de Maasplassen.

n. Midden-Brabant en De Peel

De rijksoverheid zal, als onderdeel van deze nadere uitwerking, voor Midden-Brabant en De Peel samen met de provincie Noord-Brabant resp. de provincies Noord-Brabant en Limburg als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid twee plannen van aanpak opstellen die de kwaliteit van het leefmilieu verbeteren en die gelegenheid scheppen voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plan van aanpak voor Midden-Brabant is gericht op een versnelde verbetering van de milieukwaliteit met het oog op de grote landschappelijke, ecologische en toeristisch-recreatieve betekenis van dit gebied binnen de Stedenring Centraal-Nederland.

Het plan van aanpak voor De Peel is gericht op het bereiken van een daling van de totale milieubelasting met stoffen en vormen van verstoring en het mogelijk maken van een vernieuwing van de ruimtelijke structuur in het Peelgebied.

o. Zuidoost-Nederland

Het provinciaal bestuur van Limburg en het rijk zullen gezamenlijk het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik uitwerken. Over die uitwerking zal overleg gevoerd worden met de betrokken autoriteiten in de Bondsrepubliek Duitsland en België.

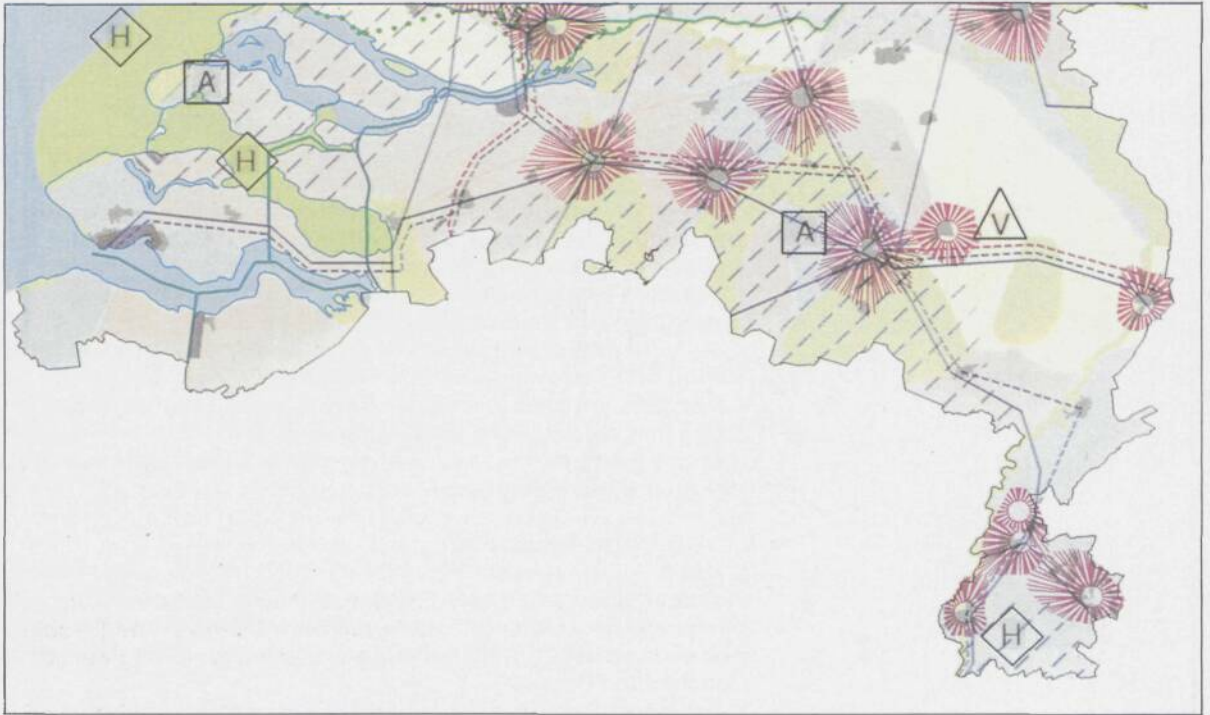
Deze nadere uitwerking zal uitgaande van de internationale ligging van het gebied gericht zijn op:

- . de versterking van de functionele samenhang tussen Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen
- . afstemming van de infrastructuren over de grens
- . verbetering van de toeristisch-recreatieve voorzieningen
- . de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Maastricht, als de oost-westbaan wordt aangelegd.

p. Mergelland

Nauw afgestemd op de nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik zullen de rijksoverheid en het provinciaal bestuur gezamenlijk voor het Mergelland, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak opstellen dat de kwaliteit van het leefmilieu beschermt en dat gelegenheid schept voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Belangrijke elementen daarbij zullen zijn: de verbetering van de waterkwaliteit (zowel grond- als oppervlaktewater) en natuur- en landschapsontwikkeling (mede met het oog op erosiebestrijding).

ZUID



- | | |
|--|--|
|  stadsgewest |  handhaving ruimtelijke hoofdstructuur |
|  werkgebied randstadgroenstructuur |  aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  restrictief beleid rijk |  vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  restrictief beleid provincie/
nader overleg |  nadere uitwerking |
| |  ROM – gebied |

WEGWIJZER VOOR DE INSPREKERS (ten behoeve van deel 1 Ontwerp-planologische kernbeslissing)

Eén van de pijlers van het basisdoel van de ruimtelijke ordening is als volgt omschreven:

«Het bevorderen van zodanige ruimtelijke en ecologische condities dat de wezenlijke strevingen van individuen en groepen in de samenleving zoveel mogelijk tot hun recht komen».

Om op de hoogte te raken van wat die samenleving van het voorgenomen nationale ruimtelijk beleid vindt, heeft de regering de procedure voor planologische kernbeslissingen (pkb-procedure) in het leven geroepen.

Daarin is ruimte voor de geluiden uit die samenleving gecreëerd. Naast advisering en bestuurlijk overleg is er natuurlijk de mogelijkheid voor inspraak.

In deze wegwijzer wordt aangegeven hoe u op de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra, deel 1: Ontwerp-planologische kernbeslissing (korthedshalve Vierde nota Extra) kunt inspreken.

Inspraakdocument

Centraal bij de inspraak staat de tekst van de Vierde nota Extra. Daarbij zijn in het hoofdstuk «Planologische kernbeslissing nationaal ruimtelijke beleid» de beginselen, hoofdlijnen en belangrijkste maatregelen van het nationaal ruimtelijk beleid samengevat.

Dit hoofdstuk bestaat uit:

- de inhoud van de regeringsbeslissingen over de eerder gepubliceerde Vierde nota over de ruimtelijke ordening en de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (zo nodig geactualiseerd en gesaneerd)
- de beleidsaanvullingen en instrumentele versterkingen die de Vierde nota Extra aanbrengt.

Dit hoofdstuk bevat derhalve nogal wat uitspraken die ongewijzigd zijn overgenomen uit de eerder uitgebrachte Vierde nota over de ruimtelijke ordening en de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden; beleidsstukken die reeds in de Tweede Kamer zijn besproken en als zodanig niet meer ter discussie staan. In het pkb-hoofdstuk zijn de uitspraken vet gedrukt, die een betekenisvolle toevoeging of verandering van beleid betekenen. Op dat nieuwe beleid wil de regering de pkb-procedure en derhalve de inspraak richten.

Natuurlijk kunt u reageren op een manier die u zelf wenst. Uit ervaring is echter gebleken dat met reacties waarin voorstellen voor tekstwijzigingen van (de vet gedrukte delen uit) dit pkb-hoofdstuk worden aangegeven het gemakkelijkst kan worden gewerkt. Ook een samenvatting van uw reactie kan de toegankelijkheid en dus de verwerking ervan bevorderen.

Discussie

Er zijn verschillende manieren om te reageren.

U kunt zelf een brief schrijven, maar u kunt ook met elkaar over de nota of het pkb-hoofdstuk discussiëren en gezamenlijk een reactie opstellen. Veel instellingen en instituten zullen acties ondernemen om binnen hun organisatie over de nota te praten. Desgewenst kunt u zich bij deze organisaties aansluiten.

Informatie

Op uitgebreide wijze is in de media op de inhoud van de nota ingegaan en is op de inspraakmogelijkheid gewezen. Via advertenties, vrije publi-

citeit in landelijke bladen, de vakbladen en andere media is aandacht geschonken aan de nota en de inspraakverlening. Ook zijn/worden er verschillende bijeenkomsten belegd, waarin intensief over de Vierde nota Extra wordt gesproken. Tevens is een populaire samenvatting van de Vierde nota Extra beschikbaar, waarin op hoofdlijnen van de nota wordt ingegaan. Ook daarin wordt gewezen op de inspraakmogelijkheid. Deze samenvatting is (gratis) verkrijgbaar bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, telefoon 070 326 42 01 (Directie Voorlichting en Externe Betrekkingen (tst. 2202).

Daar kunt u ook nadere informatie verkrijgen.

Inspraaktermijn en -adres

Tot twee maanden na de in de media aangekondigde datum van de terinzagelegging kunt u uw reactie zenden naar:

Inspraak Vierde nota Extra
Postbus 97611
2509 GA 's-Gravenhage

Wat gebeurt er met de reacties?

Alle reacties worden verspreid onder diegenen die met het opstellen van het beleid te maken hebben. Uiteraard krijgen de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de ambtenaren van de betrokken departementen de ingezonden reacties. Ook de Tweede Kamer krijgt afschriften van de reacties toegezonden. Tevens zal de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening de reacties bij zijn advisering over de Vierde nota Extra betrekken.

Daarnaast wordt een samenvatting van de inspraakresultaten gemaakt. Daarin komt tot uitdrukking hoe de meeste inspekers over bepaalde opvattingen uit de Vierde nota Extra denken; de zogenaamde hoofdlijnen uit de inspraak. Bedoeld voor diegenen die niet de tijd hebben om alle reacties afzonderlijk te bestuderen, maar wel globaal kennis willen nemen van de inspraakresultaten. De hoofdlijnen zullen deel uitmaken van het rapport (deel 2), waarin ook het advies van de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening en de verslagen van het bestuurlijk overleg zijn opgenomen.

Aan de hand van de resultaten van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg zal het kabinetsstandpunt (deel 3) worden opgesteld dat aan de Tweede Kamer ter goedkeuring zal worden aangeboden. Tot slot krijgt ook de Eerste Kamer de gelegenheid zich over de goedkeuring uit te spreken.