

Vergaderjaar 1990-1991

21 879

Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra

Nr. 6

Deel 3: kabinetsstandpunt naar aanleiding van overleg, advies en inspraak

INHOUD

NOTA VAN TOELICHTING

1	Inleiding	5
2	Vierde nota en Vierde nota extra	10
3	Verstedelijking en mobiliteit	19
4	Koersbepaling landelijke gebieden	39
5	Leefbaarheid platteland	54
6	Uitvoering	60
7	Overige toelichting bij de PKB	78

PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

I	Inleiding	127
II	Uitgangspunten van beleid	129
III	Beleidskeuzen voor de dagelijkse leefomgeving	136
IV	Beleidskeuzen voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	160
V	Regionale beleidsuitspraken	177

1. INLEIDING

De uitdagende aanpak van de Vierde nota Extra slaat aan. Het is voor de regering duidelijk geworden dat de hoofdlijn van de combinatie Vierde nota en Vierde nota Extra, goed is. Zowel qua beleidsinhoud als qua uitvoeringsstrategie. Dat bleek in het gevoerde overleg en dat is te lezen in de vele inspraakreacties en de adviezen (noot: deel 2 P.M.:...).

Alle partijen zijn nu aan uitvoeren toe. Deel 1 van de Vierde nota Extra was daar sterk op gericht; daarna is in het overleg, de inspraak en de advisering veel aandacht besteed aan keuzen en haalbaarheden in de uitvoering.

De regering vindt de mate van instemming met de Vierde nota Extra een belangrijk gegeven. De brede bewustwording van de milieuproblemen in het spanningsveld met economische ontwikkeling, de principiële discussie over bestuurlijke vernieuwing, het omgaan met de achterkant van verstedelijkt Nederland: allemaal onderwerpen die complexe en moeilijke keuzen met zich meebrengen. In dat licht is het bijzonder dat de Vierde nota Extra niet alleen breed wordt gedragen, maar dat er ook impulsen voor vernieuwing uit voortkomen. Zie bijvoorbeeld de discussie over bestuurlijke samenwerking. Illustratief is het advies van de Raad van advies voor ruimtelijke ordening (RARO), waarin vrijmoedig zelfs beladen thema's zoals een intergemeentelijk grondbedrijf in beschouwing worden genomen.

Soms uitleggen, soms aanpassen

Op onderdelen zijn ook kritische of ongeruste reacties ontvangen. Dat is begrijpelijk, omdat de Vierde nota Extra de moeilijke afwegingen niet uit de weg is gegaan en grenzen aangeeft. De intentie van de koersbepaling, het restrictieve beleid voor de open ruimten en de maatregelen in het lokatiebeleid: het is niet onopgemerkt gebleven dat het nieuwe beleid noodzakelijkerwijs ook harde lijnen bevat.

Voor een deel wijst men terecht op problemen bij de uitvoering van de geformuleerde voornemens. Daar wil de regering het beleid nuanceren. Aan terrechte kritiek uit de praktijk mag niet worden voorbijgegaan.

Zo is bij het voorgestelde bedrijfslokatiebeleid gewezen op de grote regionale verschillen in vestigingsplaatsen, waaraan geen recht wordt gedaan met landelijk-uniform beleid. De regering kiest daarom nu op dat punt voor differentiatie, zonder overigens van de principes af te stappen.

Vooraf vanuit het bedrijfsleven is ernstig gewaarschuwd voor strenge parkeernormen in stadscentra zolang het openbaar vervoer nog geen reëel alternatief biedt. In antwoord daarop wordt ingegaan op mogelijkheden om met die spanning goed om te gaan. Dat sluit aan bij de nadruk die ook de Tweede Kamer op stringent parkeerbeleid heeft gelegd.

Bij de voorstellen voor het restrictieve beleid voor het Groene Hart, scherp geformuleerd omdat het verleden uitwijst dat zachte aandrang onvoldoende helpt, hebben de betrokken provincies de problemen voorgelegd die ontstaan wanneer wordt teruggekomen op dit – vigerende – beleid. Na uitvoerig overleg heeft de regering ermee ingestemd dat streekplanlokaties niet worden geschrapt maar vertraagd worden ontwikkeld.

Over de koersbepaling voor het landelijk gebied, een beleidsthema dat nog sterk in ontwikkeling is, zijn veel reacties ontvangen en is uitvoerig overlegd. Op basis daarvan is voor diverse gebieden een betere koers gekozen. Ook de beschrijvingen van de koersen zijn verduidelijkt.

Voor een ander deel berust de kritiek echter ook op misverstanden. Die wil de regering proberen weg te nemen. Veel vragen zijn bijvoorbeeld gesteld over het economisch perspectief van het ruimtelijk beleid, dat het volgens velen zou hebben «verloren» van het milieubeleid. Velen blijken de economische invalshoek met de Vierde nota te associëren en de milieugerichtheid met de Vierde nota Extra. Afgezien van het feit dat zulke eenvoudige verbindingen niet bestaan, wil de regering voorkomen dat het beleid van de Vierde nota als vervallen wordt beschouwd. In hoofdstuk 2 worden beide nota's en invalshoeken daarom in elkaars licht geplaatst.

Uit de reacties op het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen maakt de regering op dat onvoldoende is benadrukt dat niet alle snelweglokaties verkeerd zijn. Mits niet voor kantoren of publiekstrekkende voorzieningen gebruikt, zijn deze lokaties inderdaad hard nodig. Ze zijn van eminent belang voor de produktie- en distributiefunctie van ons land.

Vanwege de beleidsfase waarin de koersbepaling verkeert, valt daarover uiteraard ook veel uit te leggen. Een weerkerend misverstand is bijvoorbeeld de aanname dat een gebied met de groene koers op den duur geheel uit natuur moet gaan bestaan. En zo'n beeld van het koersenbeleid zou fataal zijn, omdat daarin het ontwikkelingsgerichte karakter voor de andere functies ontbreekt. Juist omdat de oude zonering als blauwdruk niet goed functioneerde, richt de koersbepaling zich niet op een eindbeeld maar op de relatie tussen functies in een gebied. Bij elke koers is uitleg nodig: geel betekent ruimte voor grootschaligheid en niet normloosheid, bruin is niet ouderwets behoudend, blauw is multifunctioneel dus niet alléén recreatie, en groen is niet puur natuur.

De relatie tussen koersbepaling en de ecologische hoofdstructuur uit het Natuurbeleidsplan, zo bleek uit zeer veel reacties, roept vragen op. In het betreffende thema-hoofdstuk wordt daarom uiteengezet hoe de hoofdstructuur en de koerskeuzen samen een werkbaar geheel vormen.

Randstad-nota?

Nogal eens is betoogd dat het kabinet zijn blik teveel op de Randstad gericht heeft en daarbij trekken van centralisme vertoont. Wat het verstedelijkingsbeleid betreft doet de Vierde nota Extra over de vier grote stadsgewesten in de Randstad inderdaad meer gedetailleerde uitspraken dan over de andere delen van het land. Daar zijn goede redenen voor. In de eerste plaats zijn grote nationale belangen in de Randstad gelocaliseerd. De ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam, het belang van het grootstedelijk vestigingsmilieu voor onze internationale concurrentiepositie en het openhouden van het Groene Hart vragen om aandacht op rijksniveau. Dat sluit geheel aan bij de motie van de Tweede Kamer tijdens de behandeling van de Vierde nota, waar in gevraagd wordt om duidelijke uitspraken over de inrichting van de Randstad¹. Een andere belangrijke reden is, dat de mobiliteitsproblemen zich juist op de vier grote stadsgewesten toespitsen.

Vanuit deze nationale verantwoordelijkheid voor ruimtelijke kwaliteit, milieu en bereikbaarheid is de regering nauw betrokken bij de ruimtelijke inrichting van de vier stadsgewesten. Ook financieel heeft het rijk een zware inbreng. De consequentie is een forse afstemmingstaak, mede omdat de Randstad meerdere provincies omvat. Al met al voldoende reden voor de regering om in het kader van de Vierde nota Extra niet alleen aan te sturen op samenhangende en concrete afspraken, maar ook te bevorderen dat de uitvoering van de grond komt. Dat is niet centralistisch. De afspraken expliciteren de verantwoordelijkheid en afwegingsvrijheid van alle bestuurslagen. Wat betreft bestedingsvrijheid van rijks-gelden zal een veel grotere vrijheid bestaan dan tot nu gewoon was. Met

¹ Motie Versnel-Schmitz, Tweede Kamer, 1989-1990, 20 490, nr. 62

het beleid dat in de planologische kernbeslissing (PKB) is geformuleerd wordt in de eerste plaats het eigen rijkshandelen vastgelegd. Daarnaast is het een toetsingskader voor het beleid van anderen. De definitieve besluitvorming over concrete woon- en werklokaties is nog niet aan de orde. Het overleg over de uitspraken over de vier grote stadsgewesten in deel 1 van de Vierde nota Extra leverde voorkeursrichtingen op die nu op regionaal en lokaal niveau worden ingevuld en nader op milieu-effecten en financierbaarheid worden getoetst. De uitkomsten daarvan worden vervolgens gerealiseerd.

Overigens komt de aandacht voor de vier stadsgewesten tegemoet aan een behoefte vanuit dat gebied. Buiten deze vier is alleen voor Arnhem/Nijmegen en Eindhoven/Helmond van een vergelijkbare problematiek sprake, en daar is toegezegd dat eenzelfde aanpak zal worden gevolgd.

De regering bestrijdt daarom de kritiek dat de aandacht voor de Randstad verkeerd zou zijn. De Vierde nota Extra presenteert beleid voor het gehele land, met rijksaandacht waar dat nodig is. Soms is die gericht op de Randstad, soms ook juist op de gebieden daarbuiten. Het lokatiebeleid, inclusief de bijbehorende grondkostensubsidies, geldt voor het hele land. In de koersbepaling wordt voor elk landelijk gebied in Nederland een ontwikkeling uitgestippeld. In tegenstelling tot Randstadgerichtheid kiest de koersbepaling ervoor om een deel van de ruimtedruk op Centraal Nederland op te vangen in het Noorden. Voorts is het beleid voor de leefbaarheid van landelijk gebied min of meer het complement van de aandacht voor stedelijk en dichtbevolkt Nederland.

Uitvoeren: zekerheid en flexibiliteit

De uitvoering van het beleid moet voordeel opleveren voor alle partijen. Dat is een dikke rode draad in overleg, advies en inspraak, waarmee de regering de strekking van de Vierde nota Extra onderstreept ziet.

Ten eerste zijn de beleidskeuzen van de Vierde nota Extra een goed uitgangspunt voor dat wederzijdse voordeel. Neem de samenhang tussen inrichtingskeuzen en investeringen in openbaar vervoer: door afstemming ontstaat een optimaal gebruik van de infrastructuur waardoor de exploitatie verbetert, auto-congestie wordt bestreden en lokaties goed ontsloten zijn. Een ander voorbeeld is de beleidskeuze voor de glastuinbouw: de Vierde nota Extra kiest een ruimtelijk perspectief dat voor alle partijen beter is dan besluiteloos voortgaan. Het bieden van ruimte voor de ontwikkeling van een aantal glastuinbouwconcentraties verspreid over het land is goed tegen de ruimtedruk op de Stedenring, een antwoord op de ruimtebehoefte vanuit de tuinbouwsector en een antwoord op de behoefte aan economische impulsen in delen van het platteland.

Ten tweede is de manier van uitvoeren die de Vierde nota Extra voorstelt gericht op voordeel en duidelijkheid voor alle partijen. De samenhang in de afspraken voor de grootste stadsgewesten bijvoorbeeld, waarin alle rijksdepartementen en andere overheden hun inbreng afstemmen en in een convenant vastleggen; gecombineerd met de duidelijkheid die de begeleidende spoorboekjes verschaffen over procedures en tijdpad, ontstaat een uitvoeringstraject dat de uitvoering zeker stelt en daardoor voor de betrokkenen aantrekkelijk kan zijn. De afspraken over regionale ontwikkelingsplannen ter verbetering van de leefbaarheid op het platteland zijn op dezelfde leest geschoeid. Ook de sanering van beleidsnota's over ruimtelijk beleid die in de Vierde nota Extra wordt afgerond, zal de duidelijkheid vergroten.

Hoewel daar door sommigen om gevraagd wordt, is totale zekerheid nooit te geven. Op zichzelf is de vraag om meer zekerheid, die vooral is gesteld vanuit landbouw- en beleggerskringen, begrijpelijk. Er is echter geen reden om de vertrouwde situatie te wijzigen dat particuliere

beleggers risico nemen met langjarige investeringen. De overheid loopt een geheel vergelijkbaar risico. Wél is het evident dat waar mogelijk duidelijkheid moet worden geboden en onzekerheden moeten worden geminimaliseerd. De Vierde nota Extra richt zich daarop:

- Gebruik maken van de lange termijn zekerheid die er wél is. Dat er een grote behoefte is aan nieuwe woningen in de Randstad, trekt niemand in twijfel. De discussie gaat over de marges van de berekeningen. De noodzaak van versterkt openbaar vervoer in het stadsgewestelijk verplaatsingssysteem, op den duur voor een groot deel ter vervanging van autogebruik, staat vast. Onzekerheden betreffen voornamelijk het tempo van verbetering. Ander punt: bij ongewijzigde ontwikkeling van glastuinbouw in druk bezet stedelijk gebied (bijv. Vleuten) zal vroeger of later onvermijdbaar spanning optreden met stedelijke functies. In dergelijke gevallen is over de ontwikkelingsrichting voldoende zichtbaar om nu duidelijke keuzen te kunnen maken.
- Het antwoord op de resterende onzekerheid is flexibel beleid en creatieve oplossingen. Rond de taakstellingen zijn marges ingebouwd. Het ruimtelijk ontwerp moet er rekening mee houden dat bijvoorbeeld bij schrappen, verkleinen of vergroten van lokaties een goed functionerend geheel moet blijven bestaan. Dat geldt zowel de inrichting van lokaties en de lokalisering van de voorzieningen, alsook het functioneren van de openbaar vervoer-infrastructuur. In het landelijk gebied is één van de belangrijkste verbeteringen van de koersbepaling ten opzichte van de oude zonerings, dat geen star beleid wordt gevoerd maar juist ruimte wordt geboden om op ontwikkelingen in te spelen.
- Zekerheid door scherpe afspraken. Op dit vlak ligt het tweede voordeel van de veel concretere en verdergaande afspraken dan voorheen in de praktijk van het ruimtelijk beleid gewoon was. Heldere afspraken zoals in convenanten waarin de inbreng en speelruimte van alle partijen duidelijk wordt geregeld, reduceren onzekerheid. Dat geldt voor het stadsgewestelijk inrichtingsbeleid maar ook voor de aanpak van de leefbaarheidsproblematiek op het platteland.

De uiteindelijke realisering van het ruimtelijke beleid vindt plaats door de andere overheden en particuliere partijen die plannen, bouwen en aanleggen. Tussen nu en het moment waarop de gevolgen in de omgeving merkbaar worden liggen vaak nog jaren, waarin veel moet worden uitgewerkt.

De beslissingen die op nationaal niveau aan die uitwerking richting moeten geven, liggen nu echter duidelijk op tafel. Met de uitleg en aanpassingen die verderop in deze nota worden gepresenteerd, geven Vierde nota en Vierde nota Extra in combinatie een voldoende helder beeld om de uitvoeringsfase in te kunnen gaan. De regering wil de Tweede en Eerste Kamer vragen daaraan goedkeuring te verlenen.

Opbouw van de nota

Het hart van deze nota is de Planologische Kernbeslissing, als samenvatting van het gehele nationale ruimtelijke beleid dat de regering nu wil voeren na afweging van het gevoerde overleg, de advisering en de ontvangen inspraakreacties.

Ter toelichting daarvan wil de regering ten eerste langs de hoofdlijnen van het beleid uiteenzetten welke principekeuzen gemaakt zijn en hoe is omgegaan met de signalen uit overleg, advies en inspraak. Dat zijn de hoofdstukken 2 t/m 6: Vierde nota en Vierde nota Extra, Verstedelijking en Mobiliteit, Koersbepaling Landelijke Gebieden, Leefbaarheid Platteland en Uitvoerbaarheid.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de andere beleidskeuzen die de regering heeft gemaakt. Daarbij wordt in grote lijnen de structuur van de PKB aangehouden. Eerst de uitgangspunten, dan de dagelijkse

leefomgeving, daarna het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en tenslotte de regionale beleidsuitspraken.

Ondanks de veelheid aan soms gedetailleerde informatie is de regering in de toelichting noodgedwongen selectief geweest. Niet alle instemmende geluiden uit de inspraak zijn bijvoorbeeld aangehaald. Datzelfde geldt de kritiekpunten: veel opmerkingen leiden niet zozeer tot een afweging in deze PKB maar tot aandachtspunten bij de uitvoering van het beleid. Het feit dat die hier niet genoemd zijn wil niet zeggen dat ze niet ter harte zijn genomen.

2. VIERDE NOTA EN VIERDE NOTA EXTRA

De Vierde nota Extra beoogt een evenwichtige afronding te maken aan de vernieuwing van het ruimtelijk beleid waaraan de Vierde nota begonnen was. Daarmee is het ruimtelijk beleid een stap verder. De aanvullingen en bijsturingen voor het milieu, zwakke bevolkingsgroepen en uitvoerbaarheid, zijn kritisch maar veelal positief ontvangen. Velen, zoals de RARO, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Nederlandse Spoorwegen geven aan dat de Vierde nota Extra tegemoetkomt aan kritiek die destijds op de Vierde nota is geuit. De Stichting Natuur en Milieu noemt de Vierde nota Extra een flinke stap in de goede richting ten opzichte van de Vierde nota.

Lang niet in alle gevallen echter gaan de reacties uit van het totaalbeeld van Vierde nota en Vierde nota Extra samen. Ofschoon de PKB bij de Vierde nota Extra een duidelijke samenvatting geeft van het complete ruimtelijke beleid dat de regering voor ogen staat, blijkt uit de reacties duidelijk dat het beleid van de Vierde nota naar de achtergrond is verdwenen. Zo kritiseren de Raad voor Onroerende Zaken (ROZ) en met name ook de werkgeversorganisaties de nadruk op het milieu en de beperkte economische invalshoek. De indruk zou echter onterecht zijn dat het beleid van de Vierde nota is losgelaten. Naast de beleidsontwikkeling van de Vierde nota Extra is juist veel energie gestoken in de uitvoering en verdere uitwerking van het Vierde nota beleid. Dat is nu op verschillende punten dan ook een stap verder. De regering wil de grenzen die het milieu aan onze ontwikkeling stelt, absoluut niet los zien van de benutting van onze economisch sterke punten. De beste kansen ontstaan juist uit de koppeling van beide. Zoals ook in deel 1 van de Vierde nota Extra is aangegeven gaat het er niet om op één van beide fronten alles op alles te zetten, maar om de afweging tussen beide in beeld te brengen en dan een verantwoorde keuze te maken. Dát brengt duurzame ontwikkeling, ook in economisch opzicht.

Vanuit die optiek ziet de regering juist in de combinatie van de Vierde nota en de Vierde nota Extra een evenwichtig geheel. Daarom wordt de verhouding tussen beide nota's nog eens uiteengezet.

Vierde nota

De Vierde nota heeft de ruimtelijke ordening in een nieuwe fase gebracht: sterker internationaal georiënteerd, meer op de markt gericht en selectief. De nota constateerde veranderingen door politieke en economische verschuivingen in internationaal verband. Het Europees perspectief voor Nederland is steeds minder bepaald door landsgrenzen en steeds meer door regionale samenhangen en specialisatie. De ruimtelijke ordening moet helpen de positie van ons land in de internationale context te ondersteunen door de sterke punten te verstevigen, ruimtelijke verscheidenheid te vergroten en te werken vanuit de eigen kwaliteiten van elke regio.

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



NEDERLAND IN INTERNATIONAAL VERBAND

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



HOOFDTRANSPORTASSEN EN MAINPORTS

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



StudioWorks

© Grafische Beeldvorming R.P.D.

STEDELIJKE KNOOPPUNTEN

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



StudioWorks

© Grafische Beeldvorming R.P.D.

NEDERLAND - WATERLAND

Internationaal gezien is Nederland vooral sterk in distributie, landbouw, hoogwaardige dienstverlening en enkele takken van industrie. Ter ondersteuning daarvan biedt het ruimtelijk beleid ruimtelijke kwaliteit en optimale voorwaarden voor economische groei in het gebied dat de beste uitgangspositie heeft: de Stedenring Centraal Nederland. Daarnaast wordt de beleidsinzet gericht op twee goed functionerende mainports gekoppeld aan een netwerk van Hoofdtransportassen. Op die manier wordt er tevens naar gestreefd de spin-off naar andere regio's zo groot mogelijk te maken.

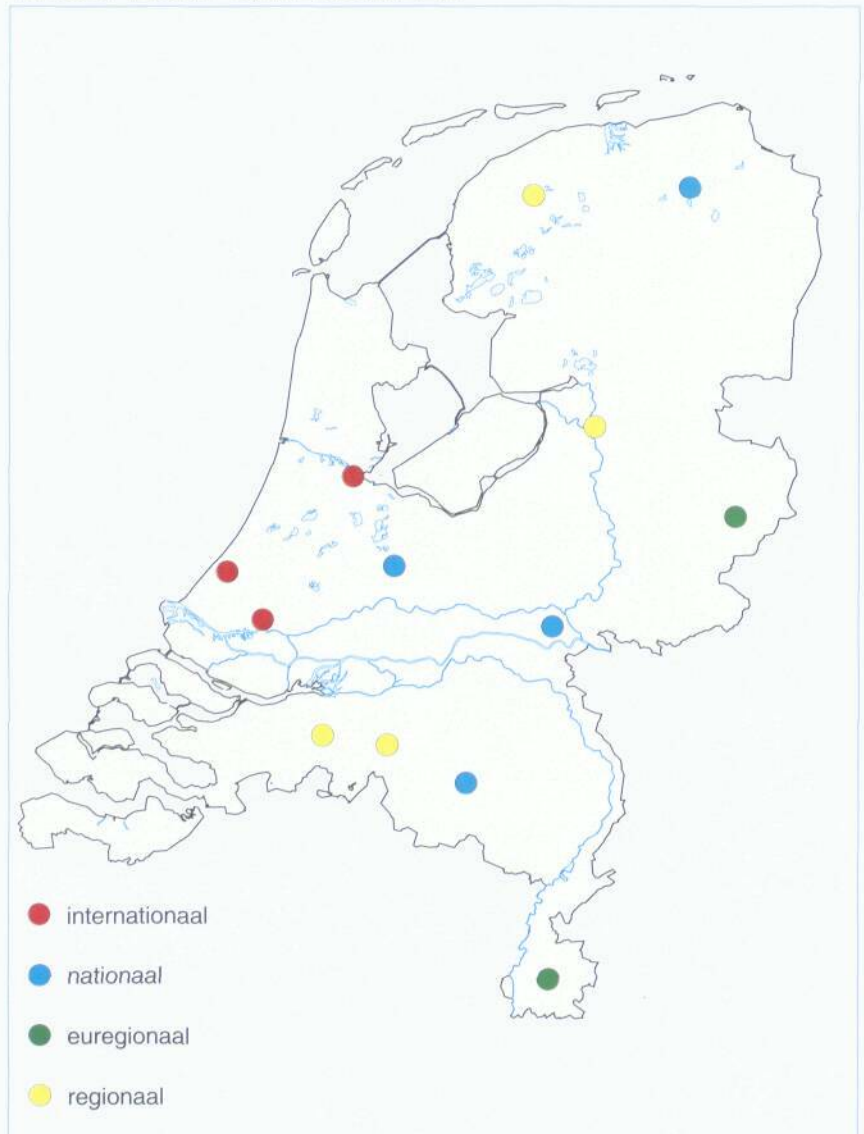
Het beleid voor de Hoofdtransportassen is door de veranderingen in Oost-Europa in een iets ander licht komen te staan: er moet meer met de West-Oost relaties rekening worden gehouden.

Voor de mainport Schiphol had de Vierde nota reeds de afweging ecologie-economie voor het voetlicht gebracht. Mede ingegeven door de grote urgentie daarvan is dit voorjaar een Plan van Aanpak door de betrokken partijen ondertekend.

Op internationaal niveau bieden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, samen met Utrecht als nationaal centrum, aangrijpingspunten voor een breed pakket van hoogwaardige vestigingsvoorwaarden dat kan concurreren op Europees niveau. De combinatie van de steden met het Groene Hart en de aanwezigheid van twee mainports zijn daarin essentiële elementen. De uitwerkingen van het ruimtelijk beleid zijn gericht op versterking daarvan. Van de Nadere Uitwerking Groene Hart is dit voorjaar een concept-rapport uitgebracht; de Nadere Uitwerking Randstad Internationaal verschijnt kort na de zomer.

Daarnaast wordt het eigene van Nederland in Europa versterkt door Nederland-Waterland. Van de Nadere Uitwerking Rivierengebied, die een belangrijke rol speelt bij de verdere invulling van dat beleid, is inmiddels een concept verschenen.

KNOOPPUNT CATEGORIEËN



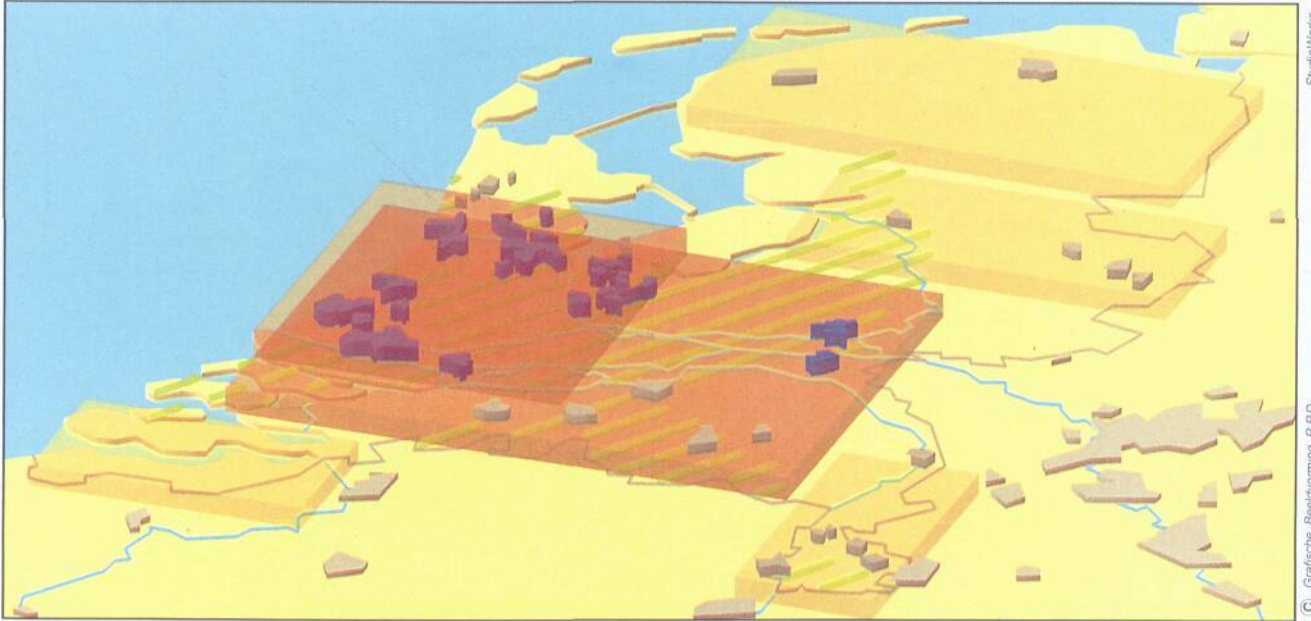
Met de invulling en uitwerking van de regionale invalshoek zijn inmiddels vorderingen gemaakt. Deze verstevigen het perspectief dat de Vierde nota formuleerde: het ruimtelijk beleid is gericht op de potenties van elke regio, met stedelijke knooppunten als centra van dienstverlening en economische ontwikkeling. Belangrijke aanknopingspunten liggen in de ontwikkelingsmogelijkheden van natuur en recreatie in en om de wateren die Nederland rijk is.

Voor de Nadere Uitwerking Maastricht/Heerlen/Aken/Luik is een stevig internationaal draagvlak gevormd. Onlangs heeft de internationale stuurgroep een aanzet voor een ontwikkelingsperspectief gepubliceerd. In het bestuurlijk overleg over de Vierde nota Extra zijn afspraken gemaakt over de Nadere Uitwerkingen Rijn-Schelde delta en Enschede/Hengelo/Münster/Osnabrück. Van de Stedelijke Knooppunten is de verdere profilering die is afgesproken bij de bespreking van de Vierde nota in de Tweede Kamer, nagenoeg gereed. In hoofdstuk 6 wordt daarop kort ingegaan. Ook over de Plannen van Aanpak in het ROM-beleid is voortgang te melden. Dat gebeurt in hoofdstuk 7.

Vierde nota Extra

De hoofdlijnen van de Vierde nota worden niet door de Vierde nota Extra gewijzigd. Integendeel. De Vierde nota legde het accent van het beleid bij de ontwikkeling van ons land in de internationale context; de Vierde nota Extra brengt daarin evenwicht en vult lacunes op: aandacht voor uitvoerbaarheid, stedelijk inrichtingsbeleid, een beleidskader voor het landelijk gebied en een aanpak van de leefbaarheidsproblemen op het platteland. Telkens wordt het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief dat de Vierde nota formuleerde, als basis gebruikt.

DE OPGAVE VOOR DE STEDELIJKE GEBIEDEN



StudioWorks

© Grafische Beelthorring R.P.D.

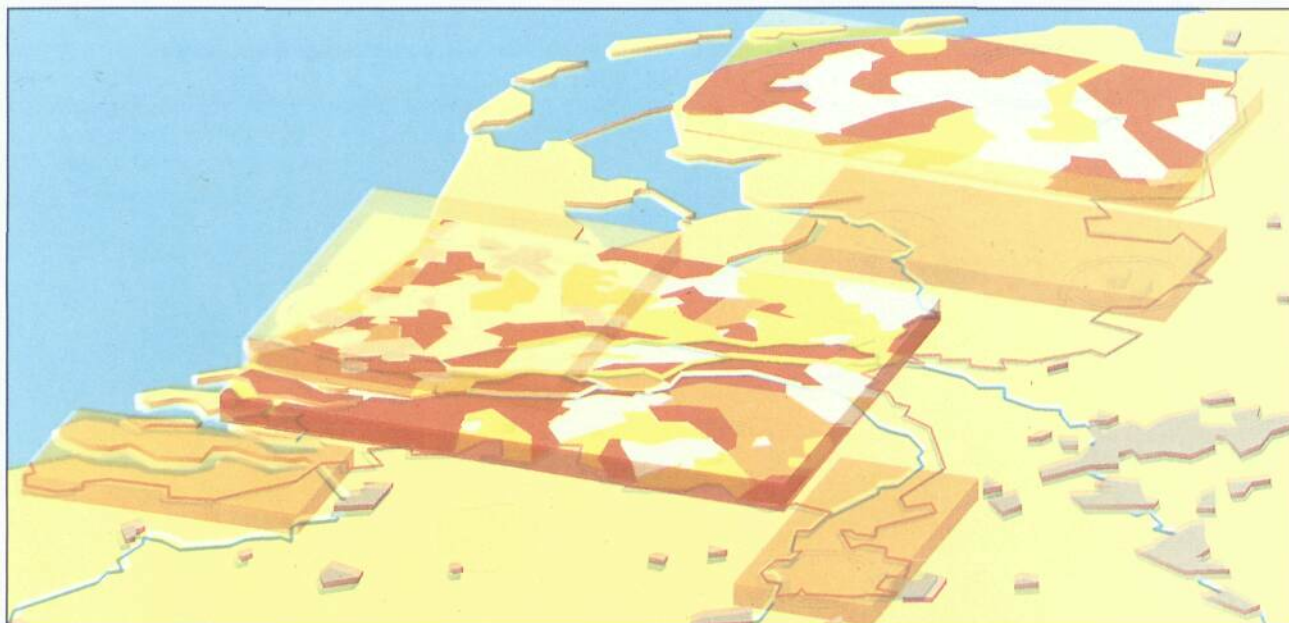
VERSTEDELIJING EN MOBILITEIT

In het beleid voor verstedelijking en mobiliteit van de Vierde nota Extra wordt vernieuwd inrichtingsbeleid gepresenteerd, aangepast aan recente behoeftcijfers en bijgestuurd ten gunste van de milieu- en mobiliteitsdoelstellingen die in het NMP+ en de regeringsbeslissing over het SVV-II waren verscherpt.

De Vierde nota Extra is essentieel voor het concept Stedenring Centraal Nederland. Twee vitale aspecten van de stedenring zijn aan de orde: inrichtingskwaliteit en transportverbindingen. Waar de Vierde nota mainports en hoofdtransportassen introduceerde, richt het inrichtingsbeleid van de Vierde nota Extra zich er mede op dat de bereikbaarheid niet wordt gefrustreerd door de groei van het autogebruik.

Voor de zes grootste stadsgewesten op de stedenring zijn, al naar gelang de behoeften en de ruimtelijke situatie, nieuwe inrichtingsvoorstellen gedaan en werkafspraken gemaakt die de gewenste uitvoering moeten veiligstellen. Ook voor de andere stedelijke gebieden wordt het inrichtingsbeleid geactualiseerd en toegespitst op mobiliteit en uitvoerbaarheid. Steeds wordt de combinatie van lokatie- en restrictief beleid gevoerd.

DE OPGAVE VOOR DE LANDELIJKE GEBIEDEN



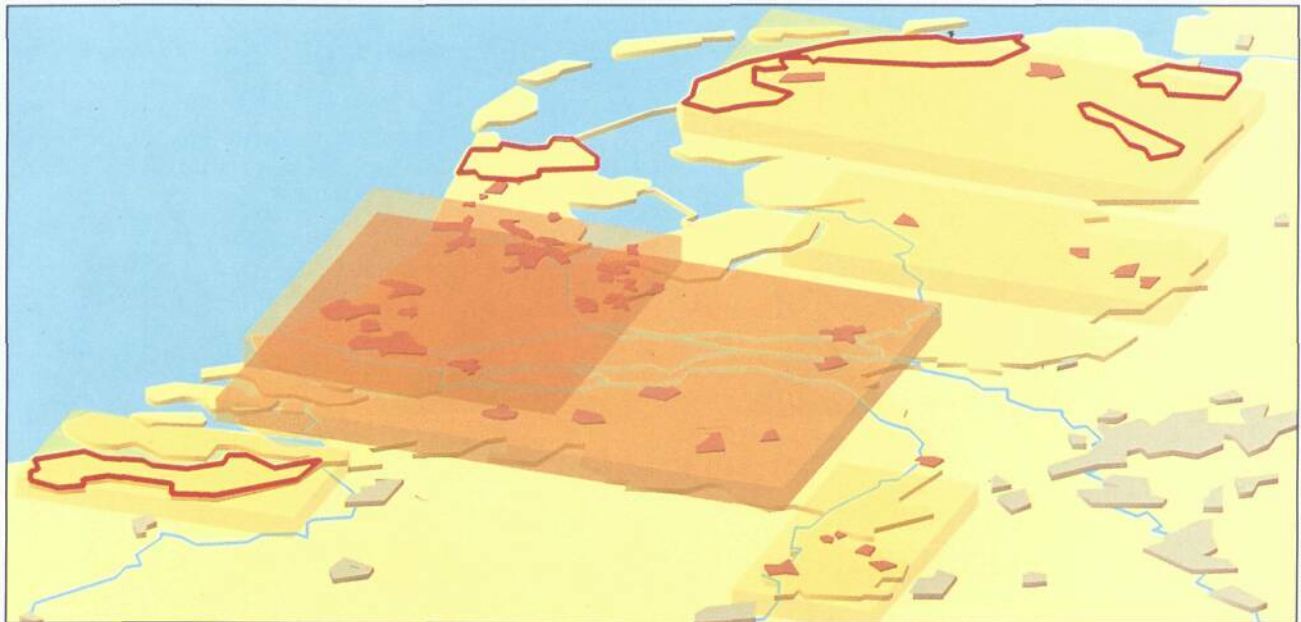
KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

De nieuwe koersbepaling voor het landelijk gebied betekent een vervanging van de zonerings uit de Structuurschets landelijke gebieden. Bedoeld om het milieu meer kans te geven, om in te spelen op de ontwikkelingen in de landbouw en om de uitvoerbaarheid te verbeteren. Tegelijk is het een noodzakelijke aanvulling op de Vierde nota, die met het oog op internationale ontwikkelingen is gericht op ruimtelijke verscheidenheid.

Voortbouwend op het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota maakt de Vierde nota Extra de keuze om het gebied van de Stedenring te ontlasten van de druk van bepaalde functies, en om vooral het landelijk gebied van het Noorden van ons land mogelijkheden te bieden. Daarnaast brengt de koersbepaling een aanvulling en systematisering van de behoud- en vernieuwingsstrategie waarvan de Vierde nota al enkele speerpunten had geformuleerd.

Het beleid voor de leefbaarheid van het platteland is een verdergaande en meer integrale invulling van een thema dat de Vierde nota had gedefinieerd als bereikbaarheidsprobleem van voorzieningen. Het is te beschouwen als een stap verder ten opzichte van de Vierde nota en als een vernieuwing van het kleine-kernen beleid van de Structuurschets. In de aanpak van de aandachtsgebieden die de regering voorstaat, wordt het concept van regio's op eigen kracht als leidraad gehanteerd om de mogelijkheden voor nieuwe economische impulsen te verkennen. De koersbepaling voegt daar de koers als richtpunt aan toe. De keuze vanuit nationale optiek om een deel van de ruimtedruk van de glastuinbouw op het Stedenring-gebied op te vangen in het Noorden, ligt op het raakvlak van koersen- en leefbaarheidsbeleid.

DE OPGAVE VOOR DE LANDELIJKE GEBIEDEN



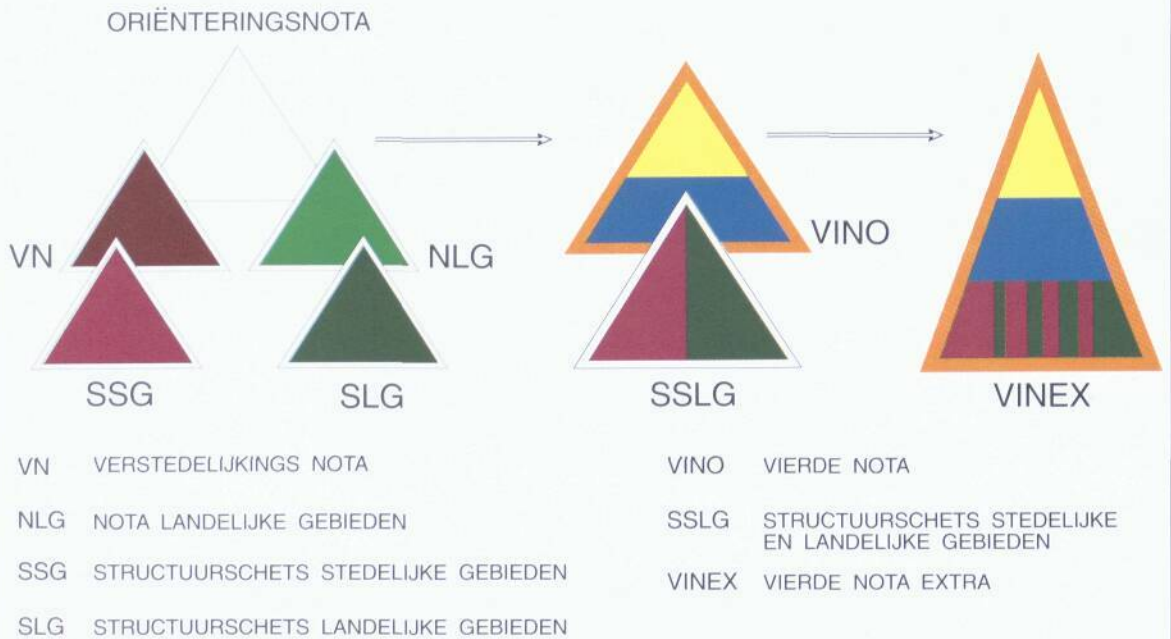
LEEFBAARHEID PLATTELAND

Verder is in de Vierde nota Extra gepoogd om het ruimtelijke beleid over de gehele linie praktijkgerichter en uitvoerbaarder te maken. Wat wordt geschreven over het kabinetsbeleid voor ruimtelijk relevante investeringen, over de relatie met bestuurlijke samenwerking en over het werkplan, is een verbetering van het «zicht op uitvoering» dat in de Vierde nota reeds ter sprake kwam.

Minder Planologische KernBeslissingen

De Vierde nota bevond zich halverwege een sanering van beleidsnota's over nationaal ruimtelijk beleid, en de Vierde nota Extra zorgt voor de afronding van deze sanering. Op zich blijkt het eindbeeld dat de Vierde nota Extra aangeeft, duidelijk en eenvoudig. Op de gestroomlijnde, allesomvattende PKB die bij de Vierde nota Extra was gevoegd, is doorgaans tevreden gereageerd.

MINDER P.K.B's



Over de manier waarop deze sanering uiteindelijk plaatsvindt, is echter veel uit te leggen. Oorspronkelijk zou de PKB van de Vierde nota na Parlementaire goedkeuring worden samengevoegd met die van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden. Het inrichtingsbeleid uit de Structuurschets zou pas daarna geactualiseerd worden. Door de kabinetswisseling is de actualisering echter versneld en de behandeling van de Vierde nota vertraagd. Daardoor is het mogelijk om reeds nu een integrale en actuele totaal-PKB te presenteren.

De schematische figuur laat de veranderingen zien zoals die straks moeten zijn voltooid. De Vierde nota verving drie delen van de Derde nota, en tegelijkertijd werd het inrichtingsbeleid van de twee bijbehorende Structuurschetsen samengevoegd tot één. De Vierde nota Extra sluit de operatie af door het beleid van de Vierde nota en de Structuurschets op te nemen in één PKB. Daarbij is het beleid van de Structuurschets herzien. Het beleid van de Vierde nota is alleen op onderdelen bijgekleurd en aangevuld.

3. VERSTEDELIJKING EN MOBILITEIT

Reacties

Uit het bestuurlijk overleg, de inspraak en de advisering blijkt dat er een hoge mate van overeenstemming bestaat over de hoofdlijnen van het verstedelijkingsbeleid. Ruime steun is aanwezig voor de trendbreuk als gevolg van het aangescherpte milieubeleid, voor het gekozen verstedelijkingsmodel met zijn nadruk op concentratie in de stadsgewesten en zijn tegenhanger van restrictief beleid in het Groene Hart en de andere open ruimten, voor de noodzakelijk kwaliteitssprong van het openbaar vervoer en voor het bedrijfslokatiebeleid.

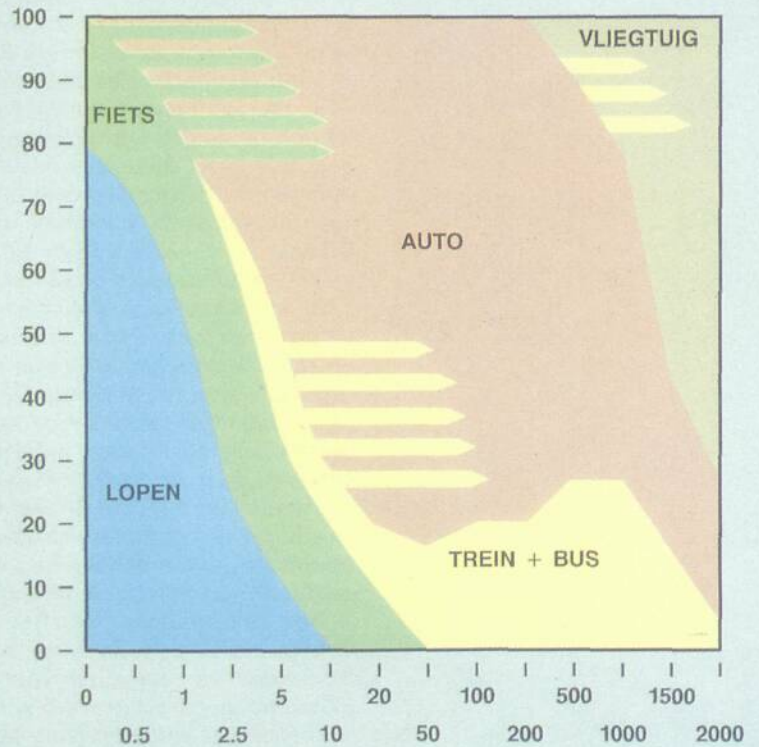
Bij de concrete uitvoering van dit beleid worden wel diverse kanttekeningen geplaatst. De remweg is te kort en er wordt te weinig rekening gehouden met de marktomstandigheden en andere maatschappelijke realiteiten. Daarnaast wordt betwijfeld of met dit beleid de doelstellingen van het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV-II) worden gehaald. Ook wordt er een groot tekort geconstateerd aan financiële middelen om het beleid uit te voeren.

Bij het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen komt dat tot uiting in verzoeken voor differentiatie naar regio. De aangegeven normen en classificaties zouden beter moeten worden toegespitst op de regionale situatie, die in de Randstad nu eenmaal anders is dan in bijvoorbeeld Zeeland. De parkeernormen voor A- en B-lokaties worden als te rigide beschouwd in het licht van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, en tegen het beleid dat gericht is op het herbestemmen van onjuiste C-lokaties bestaat nogal wat reserve. Benadrukt wordt dat een stimulerend beleid belangrijk is en dat het beter is de openbaar-vervoersontsluiting van lokaties te verbeteren dan ze te schrappen of hun bestemming te wijzigen.

Ook de formulering van het restrictief beleid voor onder andere het Groene Hart en de Gelderse open ruimten wordt als te stringent ervaren. Schrappen van capaciteit voor woningbouw, bedrijfslokaties of glastuinbouw in de streekplannen is voor provincies niet bespreekbaar. Wel zou over enige fasering te praten zijn. Ook de RARO toont begrip voor het feit dat kernen in de open ruimten opvangmogelijkheden moeten hebben voor hun autonome groei. Provincies waarschuwen ook voor het gevaar van afkalven van de leefbaarheid in de gebieden waarvoor een restrictief beleid geldt.

De discussie over het verstedelijkingsmodel en de daarbij behorende kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer richt zich – naast discussie over een beperkt aantal concrete lokaties vooral op de benodigde middelen. In het verlengde hiervan wordt ervoor gepleit in sommige situaties bereikbaarheid zwaarder te laten wegen dan nabijheid. Daarmee komen dan lokaties in beeld die weliswaar verder weg van de centrale stad, maar wel aan bestaande openbaar vervoerslijnen zijn gelegen. Ook de wens om het behoud van stedelijke groenstructuren een zwaarder gewicht te geven bij lokatiekeuzen leidt tot een pleidooi voor verder weg gelegen lokaties.

MODAL - SPLIT PERSONENVERVOER



Ruimtelijke ordening, mobiliteit en internationalisering

De mogelijkheid voor mensen om zich te verplaatsen is een groot goed. Transport is van levensbelang voor onze economie. Het probleem is echter dat het individueel autovervoer een milieubelasting met zich mee brengt die er mede toe leidt dat uiteindelijk het voortbestaan van onze maatschappij in gevaar komt. Een duurzame ontwikkeling vereist dus dat onnodige gemotoriseerde mobiliteit wordt voorkomen. Daar komt bij dat ook de slechte bereikbaarheid van stedelijke centra en de verstopping van vitale wegverbindingen nopen tot maatregelen. Te veel verplaatsingen worden met de auto afgelegd en de verplaatsingsafstanden worden te lang. Waar gemotoriseerd vervoer onvermijdelijk is moet gekozen kunnen worden voor de vervoersvormen die het minst milieubelastend zijn: openbaar vervoer en transport per spoor of over water. Aan het terugdringen van die onnodige automobilititeit en aan het bevorderen van de betere transportmiddelen moet de ruimtelijke ordening bijdragen.

De uitdaging is om door het kiezen van uitgekiende lokaties voor gebouwen en infrastructuur te komen tot een optimalisering van de ruimtelijke structuur als geheel. Weliswaar neemt de uitbreiding van het ruimtebeslag voor stedelijke functies af in verhouding tot de totale voorraad; maar wanneer de economische groei voortgaat zal er de komende decennia nog een forse uitbreiding plaatsvinden die een handvat biedt voor beleidsmatige sturing. Dat geldt voor het wonen, de bedrijvigheid, de recreatie en het verkeer.

In sommige reacties is gepleit voor het aanhouden van lagere prognoses voor de bevolkingsontwikkeling en de ruimtebehoefte voor woningbouw en bedrijvigheid. De regering is het hier niet mee eens. Er zijn geen harde aanwijzingen dat de huishoudensvorming anders plaatsvindt dan bij het opstellen van deel 1 is verondersteld. De bevolkingsgroei zal als gevolg van een hoger buitenlandsmigratiesaldo eerder hoger zijn. Dat blijkt ook uit de meest recente bevolkingsprognose van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Met een beleid dat zou uitgaan van te lage prognoses zouden onverantwoorde risico's worden genomen.

Alhoewel de accenten van deel 1 van de Vierde nota Extra wellicht anders deden vermoeden, is het terugdringen van ongewenste mobiliteit niet het enige dat wordt nagestreefd. De regering hecht groot belang aan de bereikbaarheid die de Vierde nota reeds bepleitte voor onze distributiefunctie in internationaal verband. Samen met de kwaliteitssprong in het openbaar vervoer draagt het nieuwe beleid bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de grote stedelijke centra en de mainports.

Daarnaast wil de regering geen concessies doen als het gaat om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting. Zowel bereikbaarheid als inrichtingskwaliteit zijn essentieel voor de leefbaarheid van onze omgeving en de internationale concurrentiepositie van ons land.

Het verstedelijkingsbeleid wordt gevoerd in een spanningsveld met als polen het milieu, de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting, de bereikbaarheid, de markt en de beschikbare middelen. In dat spanningsveld heeft de regering er in deel 1 van de Vierde nota Extra voor gekozen om geen nationaal spreidingsbeleid voor verstedelijking te voeren, en om op regioniveau te streven naar concentratie van verstedelijking gekoppeld aan restrictief beleid in open gebieden. De regering is verheugd dat deze keuzen op hoofdlijnen worden gedeeld.

De beste inrichtingskeuzen blijken om meerdere redenen duur te zijn. De belangrijkste rijksmiddelen voor de uitvoering van dit beleid, voor grondkosten en infrastructuur, zijn in de Tussenbalans ongemoeid gelaten. Met de toegezegde middelen is de ontwikkeling van de voorkeursrichtingen haalbaar. Wel zal de markt een substantiële bijdrage moeten leveren. Daar wordt gericht naartoe gewerkt.

CONCENTREREN VAN VERSTEDELIJING

Nationaal niveau

Concentratie van wonen, werken en voorzieningen op verschillende schaalniveau's is een kernpunt van beleid. Voor het land als geheel wordt dus niet gestreefd naar een nationaal spreidingsbeleid, dat actief bijstuurt in de autonome bevolkingsontwikkelingen. Dat zou extra vervoersbehoefte oproepen en leiden tot versneld dichtslippen van de hoofdtransportassen, die de verbinding vormen tussen de stedelijke knooppunten en tussen de mainports en het achterland. Een dergelijk spreidingsbeleid acht de regering ook niet nodig omdat op de Stedenring en in de Randstad op een kwalitatief verantwoorde manier kan worden voorzien in de regionale ruimtebehoefte.

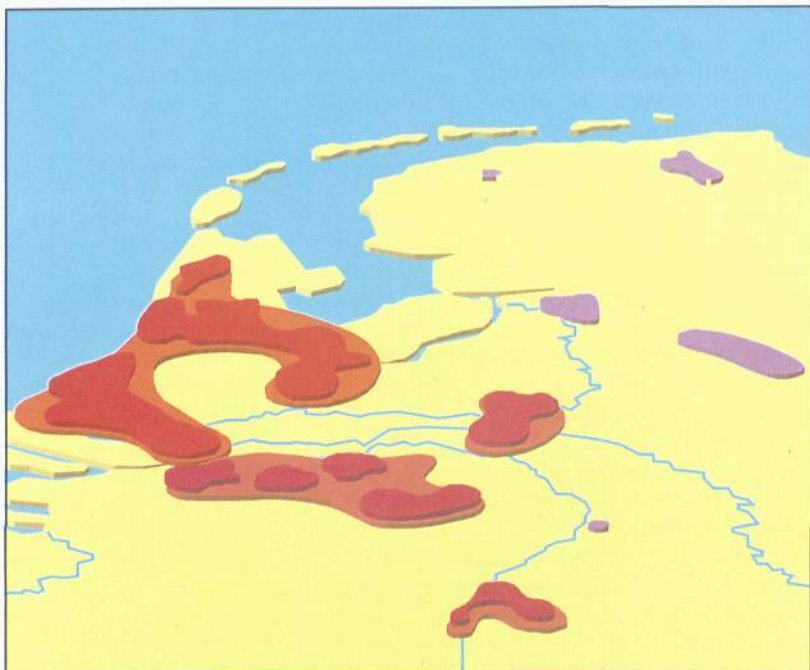
Mobiliteitsoverwegingen zijn niet het enige argument voor concentratiebeleid. Ook in de belangen van landbouw, landschap, ecologie en inrichtingskwaliteit liggen argumenten om niet-stedelijke gebieden open te houden. Op de schaal van landsdelen wordt hieraan inhoud gegeven door het open-ruimte-beleid voor gebieden zoals het Groene Hart, het Rivierengebied en de Veluwe. Daar gelden beperkingen voor de uitbreiding van het ruimtebeslag voor stedelijke doeleinden.

Concentratie is ook van sociaal-economisch belang. De internationale concurrentiepositie van ons land is gebaat bij een concentratie van hoogwaardige dienstverlening in de Randstad, op de Stedenring en in enkele stedelijke knooppunten daarbuiten. Wanneer de regering geen actief concentratiebeleid zou voeren zou het risico op uitwaaiering en nivellering van voorzieningen te groot zijn.

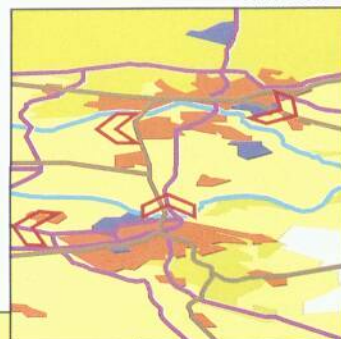
Dat geldt des te meer omdat in vergelijking met andere grootstedelijke regio's in Europa de afzonderlijke Nederlandse grote steden relatief klein van omvang zijn en daarnaast typerende grootstedelijke functies (bestuur, cultuur, onderwijs en knooppunt van goederen- en personenverkeer) relatief verspreid voorkomen. Alleen door de Randstad als geheel kan een voldoende breed pakket van hoogwaardige voorzieningen en functies geboden worden, vergelijkbaar met andere grootstedelijke gebieden in Europa.

De RARO pleit voor aandacht voor de verschillende bijdragen van de grote steden in het grotere geheel van de Randstad en voor goede onderlinge afstemming. De regering is het, gelet op de internationale concurrentiepositie, daarmee eens. In de Nadere Uitwerking Randstad Internationaal wordt met de provincies en de grote steden gewerkt aan die onderlinge afstemming en samenhang binnen de Randstad. Voorop staat daarbij dat de sterke punten in de ruimtelijke en economische structuur van de Randstad uitgebuit moeten worden, maar ook dat onnodige dubblures in de vestigingsvoorwaarden voor het internationaal opererende bedrijfsleven binnen de Randstad voorkomen moeten worden. In het licht van de internationale concurrentie moeten ruimte en middelen efficiënt worden aangewend.

CONCENTREREN VAN VERSTEDELIJKING



UTRECHT



ARNHEM-NIJMEGEN



EINDHOVEN



DEN HAAG



AMSTERDAM



ROTTERDAM

StudioWorks

© Grafische Beeldvorming Rijksplanologische Dienst.

De keerzijde van de keuze voor concentratie is dat de economische uitstralingseffecten beperkt blijven. Dat klemmt met name in het Noorden van ons land, waar de economische impulsen schaars zijn.

Er mag echter geen misverstand over bestaan dat de marktwerking er zelf voor zorgt dat economische activiteiten de plaats zoeken die het meest voldoet aan hun produktievoorwaarden. De teruglopende ruimte en de oplopende grondprijzen in de Randstad vormen factoren, die als vanzelf de meer ruimtevragende activiteiten selecteren en zorgen voor een snellere groei van die activiteiten op die plaatsen waar meer ruimte beschikbaar is. Deze autonome kracht is vooral werkzaam op de schaal van Centraal Nederland en heeft alleen in tijden van aanhoudende hoogconjunctuur substantiële effecten op de andere landsdelen.

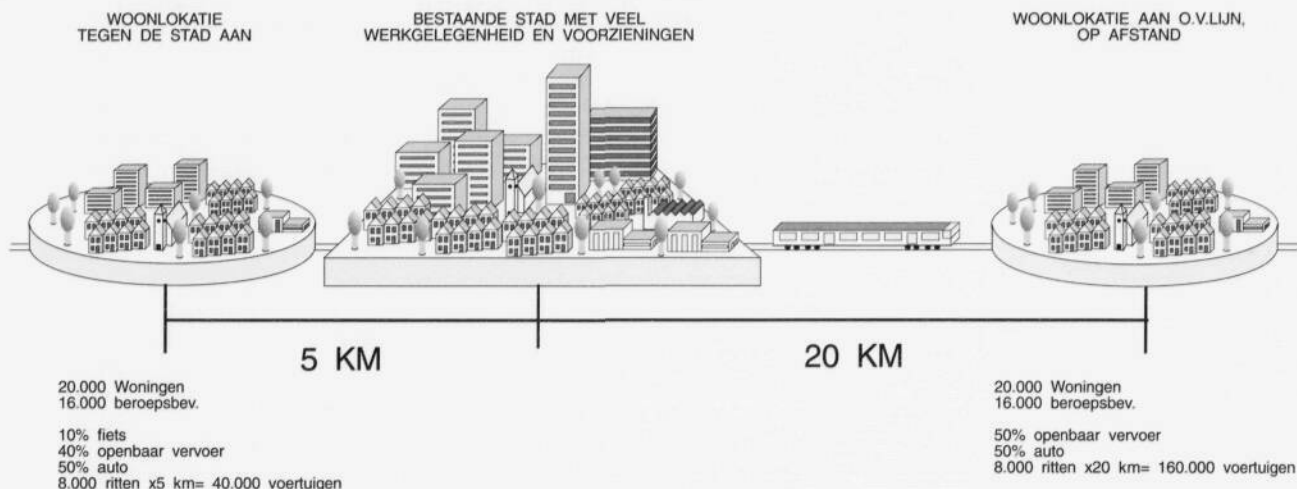
Dit mechanisme wordt door het beleid van concentratie en restrictie versterkt. De Randstad blijft aantrekkelijk voor de meer ruimte-intensieve activiteiten, die zich een hogere (doch internationaal vergeleken nog bescheiden) grondprijs kunnen veroorloven. Via dit selectiemechanisme kunnen de positieve effecten van het beleid in de andere landsdelen merkbaar worden.

Alleen wanneer hierop wordt ingespeeld kunnen de ontwikkelingsmogelijkheden van de andere landsdelen duurzaam worden versterkt. In dat licht heeft de regering de mogelijkheden nagelopen om gericht beleid te formuleren om de meer ruimtevragende activiteiten sterker te stimuleren elders hun groei te realiseren. De eisen van de markt bieden daartoe mogelijkheden. De ruimtevragende activiteiten in de Randstad lopen immers grote kans om op den duur met andere (stedelijke) functies in conflict te komen en dan moeten ze tegen hoge (maatschappelijke) kosten worden uitgekocht. In deel a van de Vierde nota is uitvoerig ingegaan op de economische potenties van de verschillende landsdelen. Van daaruit zijn voorstellen geformuleerd voor overslagactiviteiten waarvoor buiten Centraal Nederland goede vestigingsfactoren zijn te vinden en die de infrastructuur in de Randstad kunnen ontlasten. Daarbij wordt aangetekend, dat de basispositie van de twee mainports onaangetast moet blijven, willen deze hun nationaal stimulerende rol kunnen blijven vervullen.

In deel 1 van de Vierde nota Extra is daaraan het vraagstuk van de luchtvaartterreinen en de glastuinbouw toegevoegd. De regering wil vliegveld Ypenburg en de glastuinbouwgebieden Wateringen en Vleuten/De Meern benutten voor woningbouw (mn. op Ypenburg gecombineerd met bedrijfsontwikkeling). Tevens is besloten om de groei van de glastuinbouw in het Westen van het land buiten de twee grote centra te limiteren en te concentreren. In de Randstad moet de groei die de streekplancapaciteit te boven gaat worden opgevangen in de Haarlemmermeer en de Hoekse Waard. Verder wordt voor de ontwikkeling van de glastuinbouw met name ruimte geboden in de Kop van Noord-Holland en bij Emmen en Venlo.

Regionaal niveau

Op de schaal van stadsgewesten betekent een geconcentreerde stedelijke ontwikkeling dat vervoersafstanden worden beperkt, dat het draagvlak voor een goed renderend openbaar vervoer wordt versterkt en dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Voor bedrijfslokaties is dit beleid uitgewerkt in het zogenaamde ABC-beleid, waarbij wordt gestreefd naar een goede afstemming van de vervoersbehoefte van bedrijven en instellingen en het bereikbaarheidsprofiel van de vestigingsplaats. Het restrictieve beleid in de gebieden buiten de stadsgewesten ondersteunt dit concentratiebeleid.



Van verschillende kanten wordt gewezen op de mogelijkheid van lokaties die aan bestaande openbaarvervoerverbindingen liggen, op grotere afstand van de centrale stad. De RARO en de Raad van Advies voor de Volkshuisvesting (RAVO) noemen dit het «spoormodel», als tegenhanger van het «compacte-stad model» dat de Vierde nota Extra heeft gekozen. Zij trekken de wenselijkheid van de principevoorkeur niet zo zeer in twijfel, maar wijzen erop als reëel alternatief in bepaalde situaties. Door het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de provincie Noord-Brabant wordt dit spoormodel mede voorgesteld omdat zij vrezen dat anders de ruimte voor stedelijke groenstructuren in het nauw komt.

Afgezien van regionale bijzonderheden die elke specifieke keuze mede beïnvloeden, heeft de regering tegen het spoormodel het overwegende bezwaar dat dan de verplaatsingsafstanden te lang worden. Ook heeft in een satellietlocatie langs het spoor de fiets te weinig kans meer. Hoewel vanuit deze lokaties relatief veel treinvervoer mogelijk is, blijkt dat dergelijke lokaties meer automobilititeit genereren dan lokaties die voldoen aan het nabijheids criterium. Dat heeft zowel met woon-werktransport als met ander verkeer te maken. Daar komt bij dat in het overleg over het verstedelijkingsmodel in de Randstad de verder weg aan het spoor gelegen lokaties van de bestuurlijke partners geen enkele ondersteuning hebben gekregen. De regering blijft daarom van mening dat nabijheid zwaarder moet wegen dan bereikbaarheid.

Wat betreft de ruimte voor groen wijst de regering erop dat groenstructuren en waarden van natuur en landschap binnen de stadsgewesten als lokatiecriterium in de PKB zijn opgenomen. Dit criterium zal steeds meegewogen worden bij lokatiebeslissingen.

Randstad

De voorkeursrichtingen voor verstedelijking in de Randstad die uit het voorgaande voortvloeien, zijn concreet en uitvoerig met de vier stadsgewesten besproken. In de rijksvoorstellen is een sterke nadruk op samenhangende besluitvorming gelegd. Enerzijds is een meerjarig pakket rijksmiddelen voor grondkosten, bodemsanering en openbaar vervoer aangeboden om een geconcentreerde en hoogwaardige ontwikkeling in stadsgewesten mogelijk te maken. Anderzijds is verzocht om restrictieve maatregelen om het concentratiebeleid te ondersteunen. Het bijzondere van het gevoerde overleg is dat voor grotere gebieden meerjarige afspraken worden voorbereid tussen de verschillende overheden. Van

rijkszijde zijn daarbij alle relevante departementen betrokken. De meerjarige afspraken zullen ook voor de marktpartijen essentiële duidelijkheid en continuïteit van beleid moeten bieden waarop verantwoord investeringsbeslissingen kunnen worden gebaseerd.

Het feit dat in drie van de vier stadsgewesten met de hoofdlijnen van deze voorstellen kon worden ingestemd, betekent dat de uitvoering van dit beleid een stap dichterbij is gekomen. Afgezien van een ruimtelijk keuzevraagstuk in het stadsgewest Utrecht (wel of niet beëindigen van de glastuinbouw in Vleuten-De Meern) concentreerden de gesprekken zich uiteindelijk op de vraag of het financiële risico dat op (inter)gemeentelijk niveau wordt aangegaan, verantwoord is. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op dit punt en op de andere aspecten die voor het rijk van belang zijn voor de hoofdkeuzen per stadsgewest. Aan het Parlement wordt gevraagd om in te stemmen met de overeengekomen hoofdrichtingen als richtlijn voor de nadere uitwerkingen voor elk stadsgewest afzonderlijk.

In de Randstad kiest de regering voor concentratie van verstedelijking op de ring, met inachtneming van het nabijheids criterium. Dat stoelt voor een groot deel op mobiliteitsoverwegingen. Uiteraard hebben ook andere argumenten een rol gespeeld. Geprobeerd is ook om de aantasting van landelijk gebied zo beperkt mogelijk te houden en om compartimentering van het Groene Hart tegen te gaan. Daarnaast is gelet op het draagvlak van de grote steden. Met name waar mobiliteitsoverwegingen minder onderscheidend werkten konden deze andere argumenten sterker meespelen.

Lokaties op de ring sluiten beter aan op het openbaar-vervoernet dan lokaties in het middengebied of buiten de ring. Bij lokaties die niet op de ring zijn gelegen ontstaat een eenzijdige belasting van het netwerk (inclusief het wegennet), die uit oogpunt van exploitatie en bereikbaarheid als zeer ongunstig moet worden beschouwd. Uit hetgeen in het voorgaande reeds werd opgemerkt over het «spoormodel» vloeit voort dat met het oog op het terugdringen van de groei van het aantal autokilometers naast een ligging op de ring ook de nabijheid een criterium is.

De tabel geeft een overzicht van de milieuaspecten die in de afweging een rol hebben gespeeld.

Verstedelijkingsopties getoetst op duurzaamheid

	nabijheid centra (=bevoud. fiets)	ontsluiting openbaar vervoer	terugdringen auto-gebruik	aantasting natuur & landschap	duurzaam bouwen	duurzaam gebruik	aantal woningen
SG. AMSTERDAM verdichting en herstructurering	+	+	+	+	+	+	20 tot 25.000
Amsterdam-West	+	0	+	+	0	0	5.000
Amsterdam Nieuw-Oost I	+	+	+	0	+	+	15.000
Almere-Poort	0	0	--	0	0	+	10.000
Almere-Stad/Buiten	0	0	--	+	0	0	20.000
Haarlemmermeer West	0	0	0	+	+	--	10 tot 15.000
SG. DEN HAAG Verdichting en herstructurering	+	+	+	+	+	+	10.000
Leidschendam-ZO	0	0	+	0	0	+	7.000
Wateringen en Ypenburg	0	+	0	+	0	+	25.000
SG. ROTTERDAM Verdichting en herstructurering	+	+	+	+	+	+	20 tot 25.000
Noordrand I	+	+	+	0	+	+	5.000
Noordrand II en III	0	+	0	0	0	--	10 tot 15.000
Achtkamp	0	+	0	0	+	+	5.000
Linker Maasoever	0	+	0	.	+	0	mogelijk 5 tot 10.000
SG. UTRECHT Verdichting en herstructurering	+	+	+	+	+	+	5.000
Houten	0	0	0	+	+	+	5.000
Utrecht/Vleuten-De Meern	+	+	+	0	+	+	20.000

+ gunstig
 0 neutraal
 -- ongunstig

De eerste drie kolommen van de tabel hebben betrekking op mobiliteit. Op 'nabijheid' scoren die verstedelijkingsrichtingen positief die op zodanig geringe afstand liggen van de belangrijkste concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid dat een behoorlijk aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen mag worden verwacht. De kolom 'openbaar vervoer' krijgt een positieve score voor verstedelijkingsrichtingen die kunnen worden opgenomen in het stadsgewestelijke railnet. Waar slechts NS-ontsluiting aanwezig is of slechts een (snel)bus kan worden geboden is de waardering een '0'. In de kolom 'autogebruik' is de uitkomst weergegeven van een berekening van het verwachte aantal per woning geproduceerde auto-kilometers, als resultants van fiets- en openbaar-voerkwaliteit zoals uitgedrukt in de eerste twee kolommen en de kwaliteit van de wegontsluiting als 'concurrent'.

De vierde kolom geeft aan in hoeverre uitvoering van de verstedelijking in een bepaalde richting tot aantasting leidt van bestaande natuur- en landschapswaarde. Daarbij is vooral gelet op mogelijke aantasting van de ecologische hoofdstructuur volgens het Natuurbeleidsplan.

De vijfde en zesde kolom geven informatie over de mogelijkheid de verstedelijkingsrichtingen zo uit te voeren en na uitvoering te beheren dat daarmee, bovenop het effect van een goed gekozen ligging, nog een extra bijdrage wordt geleverd aan duurzaamheid. Onder 'duurzaam bouwen' zijn een aantal aspecten bijeen gebracht die te maken hebben met de techniek van bouwrijp maken, de wijze van funderen, de bebouwingsdichtheid, de noodzakelijke ingrepen in de waterhuishouding en de aanwezigheid van bodemverontreiniging. De aanwezigheid en de diepte van zand in de ondergrond en het polderpeil zijn hier belangrijk. Bij 'duurzaam gebruik' gaat het om de mogelijkheid om bestaande infrastructuur optimaal te benutten, energiegebruik te minimaliseren, gescheiden waterbeheersystemen te ontwikkelen en hergebruik van materialen te bevorderen. Verder is de aanwezigheid van milieubelasting die de kwaliteit van het wonen aantast van belang (geluidhinder, luchtverontreiniging, risico).

In deel 1 van de Vierde nota Extra is een aanvullende mobiliteitstoets aangekondigd van de voorkeursrichtingen voor wonen en werken en enkele alternatieven (de terugvalopties). Deze heeft inmiddels plaatsgevonden. Bij deze toets is uitgegaan van een beoogde situatie in 2010 waarin het gehele beleid van het SVV-II succesvol is gerealiseerd, evenals van de nagestreefde verdichting van het bestaande stedelijke gebied. Er is stringent parkeerbeleid verondersteld en er is gebruik gemaakt van een verkeersmodel dat alleen de avondspits meerekent. De conclusies hebben dan ook voornamelijk betrekking op het woon-werkverkeer.

De voorkeursrichtingen van Vinex gezamenlijk leiden op Randstad-niveau tot de laagste automobiliteit. Het aantal openbaar-vervoerkilometers is hoger dan bij een keuze voor terugvalopties. Overigens zijn deze verschillen klein. Dit laatste wordt vooral veroorzaakt doordat de keus tussen de voorkeurs- en terugvalopties slechts een zeer klein deel uitmaakt van het totaal aantal woningen en arbeidsplaatsen dat in 2010 in de Randstad aanwezig zal zijn. De afstemming tussen wonen en werken is essentieel. Het gunstige mobiliteitseffect van de keuze voor de voorkeursrichtingen voor het wonen, die in cq aan bestaand stedelijk gebied liggen, slaat om in een nadelig effect indien niet tegelijkertijd wordt vastgehouden aan maximale concentratie van arbeidsplaatsen op lokaties in of bij de centrale stad. Van belang is de binding van lokaties met knooppunten van openbaar vervoer en hun ligging ten opzichte van het (bestaande) relatiepatroon van wonen en werken.

Wat de milieu-effecten betreft levert de toets eveneens enkele indicaties op. De bijdrage aan de luchtverontreiniging is bij de voorkeursopties het geringst, maar de keuze voor een grote mate van nabijheid, dus concentratie van verstedelijking, leidt per saldo tot een iets zwaardere belasting van het stedelijke wegennet met autoverkeer, waardoor lokale milieuknelpunten in de steden (die zich overigens ook bij alternatieve richtingen voordoen) enigszins in zwaarte toenemen.

Op het niveau van de afzonderlijke ontwikkelingsrichtingen blijkt uit de aanvullende mobiliteitstoets dat de voorkeursrichtingen in praktisch alle gevallen een lager aantal verplaatsingen per auto opleveren dan de terugvalopties (met daartegenover een groter aandeel van openbaar vervoer en fiets gezamenlijk). Overigens zijn de verschillen in de stadsgewesten Amsterdam en Rotterdam hier groter dan in Den Haag. Hierbij zij aangetekend dat de nadere inrichting van de lokaties, de uitwerking van de openbaar-vervoerontsluiting en de situering van de lokaties in het openbaar-vervoernetwerk nog een aanvullend positief effect op de vervoerwijzekeuze zal hebben. In de aanvullende mobiliteitstoets is deze optimalisatie niet onderzocht. Dit is een zaak voor de regionale afweging incl. milieu effect rapportage.

Alles bijeen ziet de regering haar voorkeursrichtingen door de aanvullende informatie ondersteund. Bovendien hebben alle gemeenten en provincies zich in het bestuurlijk overleg een tegenstander van de terugvalopties getoond. In volgende fasen, waarin de regionale afweging van de ontwikkelingsrichtingen plaatsvindt, zullen de milieu-effecten worden onderzocht in een milieu effect rapportage, en zal per lokatie een optimalisatie van situering, inrichting en ontsluiting plaatsvinden.

RESTRICTIEF BELEID

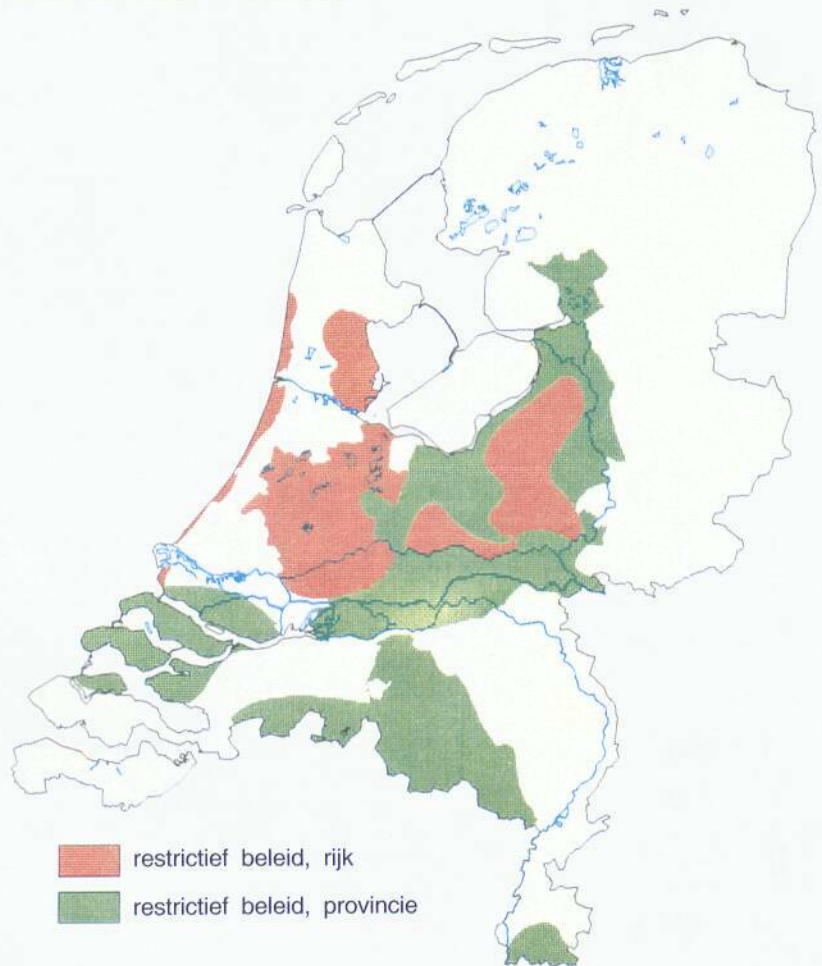
Het restrictief beleid is een onlosmakelijk onderdeel van de uitvoering van het beoogde stedelijk inrichtingsbeleid. In de eerste plaats vormt het de contramal van het bundelingsbeleid in stadsgewesten. In de tweede plaats dient het er toe landschappelijke, ecologische, recreatieve en agrarische functies te vrijwaren van verstedelijkingsdruk. Daarnaast spelen ook financiële overwegingen een rol. Hiervoor is al aangegeven

dat voor de financiering van het beleid in de stadsgewesten een aanzienlijk beroep wordt gedaan op de particuliere sector. Daarbij gaat het zowel om de beleggers en de projectontwikkelaars als de bewoners en gebruikers die een groter deel van de grondkosten zelf moeten gaan betalen. Dat komt onder meer tot uitdrukking in het streven uit de Nota Volkshuisvesting in de jaren '90 om in het woningbouwprogramma meer dan 50 % van de woningen in de vrije sector te bouwen. Voor de nieuwe uitleggebieden betekent dat tenminste 70 % in de marktsector. Om dit te realiseren is het in de eerste plaats noodzakelijk om woonmilieus in de stadsgewesten een goede kwaliteit te geven. Datzelfde geldt voor een goed aanbod van bedrijfsterreinen. Wanneer echter buiten de stadsgewesten, waar de grondkosten aanzienlijk lager liggen, in dezelfde omvang als tot nu toe gebouwd blijft worden, dan gaat hiervan een prijsdrukkende werking uit op de ontwikkeling van de stadsgewesten. Hierdoor komt de financiering van het beleid in de stadsgewesten in gevaar. Bovendien is de opvang van de behoefte uit de open ruimten meegerekend in de bouwprogramma's voor de grote stadsgewesten. Een ongewijzigde bouwrend in de open ruimten van vooral de Stedenring Centraal Nederland vindt de regering daarom onverenigbaar met het stadsgewestelijk inrichtingsbeleid.

Met name in het bestuurlijk overleg is veel aandacht besteed aan het restrictief beleid voor de verstedelijking in de open ruimten. Met de provincies Noord-Brabant en Limburg is afgesproken dat het restrictief beleid nu ook zal gaan gelden voor het zgn. Benelux-Middegebied. Met de provincie Limburg is de afspraak gemaakt dat bij de evaluatie van het streekplan Zuid-Limburg over 2 jaar speciale aandacht zal worden geschonken aan de uitvoering van het restrictief beleid voor het Heuvelland.

De discussie met Gelderland richtte zich ondermeer op de verduidelijking van de beleidsuitvoering via het aangeven van de grenzen van het ruimtebeslag rond kernen in plaats van via bevolkingscijfers. Deze benadering, die in Vinex voor alle restrictief-beleid-gebieden wordt voorgesteld, gaat er van uit dat de provincies in hun streekplannen maximale bebouwingscontouren aangeven voor ruimtebeslag voor woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen. Steden en dorpen kunnen zich binnen die contouren ontwikkelen door opvulling van de resterende ruimte en door verdichting van de bestaande bebouwing. De bebouwingscontouren zullen door het rijk worden gebruikt als toetsingscriterium bij de beoordeling van strekken bestemmingsplannen. Deze werkwijze betekent dat dit beleid eenvoudiger wordt bepaald: niet langer op basis van natuurlijke aanwas- en migratiecijfers en de daaruit af te leiden aantallen woningen en bedrijfsterreinen.

RESTRICTIEF BELEID



In het bestuurlijk overleg bleek dat het onderscheid tussen gebieden waarvoor het rijk dan wel de provincie het beleid invult, toelichting behoeft. De regering benadrukt dat geen verschil bestaat in de mate waarin een restrictief beleid wordt gevoerd, maar in de ruimte die het rijk laat voor de vormgeving ervan. In bepaalde gebieden is een scherp restrictief beleid in verband met de verstedelijkingsdruk zo belangrijk dat in geen enkele kern verstedelijking buiten de vastgestelde bebouwingscontouren kan worden aanvaard. Voorzover er binnen die contouren onvoldoende groei mogelijk is, moet die worden opgevangen in de nabijgelegen stadsgewesten. Voor andere gebieden wordt ruimte gelaten voor een eigen provinciale invulling van het beleid. Daarbinnen kan de provincie desgewenst regionale opvangkernen aanwijzen die naast de stadsgewesten de verstedelijkingsdruk helpen opvangen.

Centraal in de discussie over het restrictief beleid stond de vraag hoe ver men kan gaan met het terugdringen van de toename van het ruimtebeslag in een gebied. Daarbij is een afweging aan de orde waarbij de belangen vanuit het gebied zelf moeten worden afgezet tegen die van een groter geheel. Dit blijkt duidelijk uit de herkomst van de reacties. Veel gemeenten in de open ruimten pleiten voor extra ontwikkelingsmogelijkheden. Door anderen, waaronder de RARO en een aantal provincies wordt de hoofdlijn van het beleid onderschreven, maar wordt gepleit voor nuancering of een minder snelle invoering van het beleid. Dit speelt

vooral in de Randstad en in Gelderland. Beleggers, projectontwikkelaars en de grote stadsgewesten willen met het oog op het rendement op hun investeringen dat het beleid strak en zonder uitstel wordt doorgevoerd. Zij benadrukken het belang van consistentie en continuïteit in het beleid.

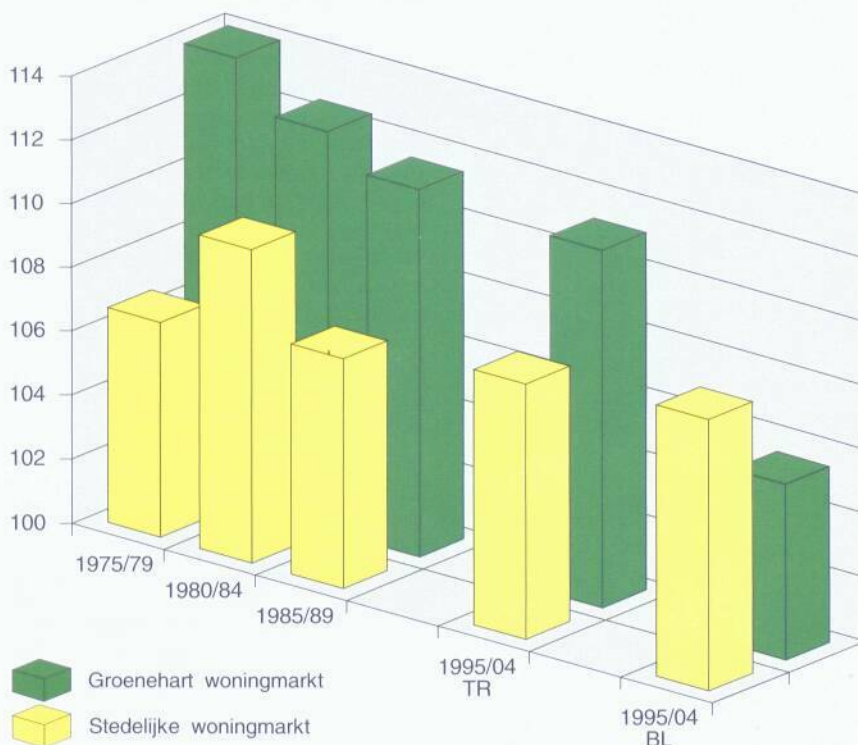
Voor de regering zijn de argumenten van het bundelingsbeleid en de waarde van de open gebieden doorslaggevend. Een belangrijk gegeven voor de situatie in de restrictieve gebieden zelf is dat hier in het verleden nogal wat suburbanisatie heeft plaatsgevonden. Daardoor is de bevolking relatief jong en is er een flinke natuurlijke aanwas. Wanneer ruimte wordt geboden die aanwas in zijn geheel in het gebied op te vangen, vindt er toch nog een aanzienlijke groei van het ruimtebeslag voor stedelijke doeleinden plaats. De cijfers wijzen uit dat de relatieve groei van de woningvoorraad in de jaren '80 in de open ruimten sneller was dan in de stadsgewesten. Het beleid is er op gericht deze trend om te keren en te komen tot een snellere groei in de stadsgewesten. De regering acht dit haalbaar. De angst voor de aantasting van de leefbaarheid in die gebieden wordt door de regering niet gedeeld. Er liggen grote bevolkingsconcentraties op korte afstand.

Aangrijpingspunt in de uitvoering is het realiseren van goed op de behoefte afgestemde woningen en bedrijfsterreinen in de stadsgewesten. Voor de grote stadsgewesten in de Randstad zijn hierover beginsel afspraken gemaakt. Met de uitvoering van dit beleid zal de instroom uit de stadsgewesten naar de open ruimten minder worden. Er van uitgaande dat de migratie uit de open ruimten doorgaat of zelfs zal aantrekken, kan er een vertrekoverschot ontstaan. Het prijsbeleid dat de regering voert op de kosten van auto en openbaar vervoer zal deze ontwikkeling versterken. Door deze maatregelen zal er eerder voor gekozen worden dichter bij het werk te gaan wonen dan tot nu toe het geval is geweest. Bij een dergelijke ontwikkeling kan in de open ruimten met een relatief beperkte uitbreiding van het ruimtebeslag worden volstaan en zal de ruimte binnen de bestaande woningvoorraad een steeds belangrijker rol gaan spelen. De Huisvestingswet, die naar verwachting begin 1993 van kracht zal zijn, zal hiervoor de benodigde instrumenten bieden.

Randstad

De Randstadprovincies en het rijk zijn het er over eens dat de huidige trend, waarin de gebieden buiten de stadsgewesten relatief sneller groeien dan de grote stadsgewesten van de Randstad, dient te worden omgebogen. In de periode 1980–1990 vond ruim de helft van de woningvoorraadtoename in de Randstadprovincies plaats buiten de vier grote stadsgewesten, terwijl in die gebieden slechts 40 % van de voorraad staat. Voor de komende periode zal die verhouding moeten worden omgebogen naar een verdeling waarbij ca. tweederde van de produktie in deze vier stadsgewesten plaatsvindt en ca. eenderde daarbuiten. Bijgaande tabel illustreert dat. In het bestuurlijk overleg is de afspraak gemaakt dat dit beleid concreet zal worden uitgewerkt voor de periode 1995–2005, zodat bij het tekenen van de uitvoeringsconvenanten van de vier grote stadsgewesten duidelijkheid bestaat over de mate waarin het restrictief beleid gevoerd gaat worden. Uitgangspunt bij die uitwerking is dat ruimtelijke mogelijkheden in de streekplannen, die op dit moment van kracht zijn, niet worden geschrapt, maar dat er naar wordt gestreefd de benutting van die mogelijkheden over een langere periode uit te smeren.

GROEI - INDEX WONINGVOORRAAD PER PERIODE
 STEDELIJKE WONINGMARKTEN EN GROENE HART
 EFFEKT BELEID T.O.V. TRENDMATIG



Die uitwerking gaat voor de woningbouw zowel om het vaststellen van de woningbehoefte als om de plancapaciteit. Bij de woningbehoefte zal, uitgaande van de voor de vier grote stadsgewesten afgesproken uitbreiding van de woningvoorraad met 205 000, nader worden bepaald hoe de resterende behoefte is verdeeld over de kleinere stadsgewesten en de gebieden daarbuiten, waaronder het Groene Hart. Het rijk gaat daarbij uit van een totale uitbeidingsbehoefte voor de Randstadprovincies van ca. 290 000 woningen, zodat er na aftrek van de productie in de vier grote stadsgewesten voor de gebieden daarbuiten een behoefte van ca. 85 000 woningen resteert. De vier Randstadprovincies gaan uit van een gezamenlijk behoeftecijfer van 315 000 à 325 000, waarvan 110 000 à 120 000 voor de gebieden buiten de vier grote stadsgewesten. Bij deze concretisering zullen de uitkomsten van het nieuwe Woningbehoefteonderzoek expliciet worden betrokken.

Wat betreft de plancapaciteit voor woningbouw hebben de provincies de inspanningsverplichting op zich genomen om in het Groene Hart een voor de periode tot 2000 voorziene capaciteit van ca. 9 000 woningen te verdelen over de periode tot 2005. Uitgaande van een productie van ca. 15 000 woningen in de periode 1990–1995 resteert er in de visie van het rijk dan nog ruimte voor een productie van ca. 15 500 woningen voor de periode 1995–2005. Dit getal komt overeen met de capaciteit van de thans vigerende streekplannen. In de visie van de provincies is het daarenboven nog noodzakelijk om capaciteit voor de bouw van ca. 6 500 woningen toe te voegen (ca. 2 500 op verdichtingslokaties en ca. 4 000 op uitbreidingslokaties). De regering acht het gewenst om de capaciteit die na benutting van de ca. 15 500 woningen in de periode 1995–2005 nog resteert, te reserveren om in de behoefte van de periode na 2005 te voorzien. Die behoefte zal als gevolg van enerzijds algemene daling van de woningbehoefte en anderzijds het bieden van opvangmogelijkheden in de stadsgewesten, aanzienlijk lager zal zijn dan in de periode voor 1995 het geval is.

GROENE HART



Ook voor de bedrijfslokaties zullen de provincies een fasering van de streekplancapaciteit uitwerken. Tevens zullen zij de mogelijkheden van een selectief vestigingsbeleid voor het Groene Hart nagaan. Operationaliseren van de begrippen lokaal en regionaal gebonden bedrijvigheid is daartoe de eerste stap. Punt van discussie is ook hier de vraag of boven de thans voorziene streekplancapaciteit voor de periode 1995–2005 nog extra ruimte moet worden geboden.

Voor de glastuinbouw zijn rijk en provincies het er over eens dat in het Groene Hart geen nieuwe gebieden meer worden aangewezen. Voorts zullen de schrap- en faseringsmogelijkheden van de nog niet in goedgekeurde bestemmingsplannen vastgelegde streekplancapaciteit voor glastuinbouw worden aangegeven en zal worden bezien in welke mate de mogelijkheden voor glastuinbouw in verouderde bestemmingsplannen kunnen worden teruggedraaid.

Nader overleg

Het aangescherpte restrictief beleid zal op basis van nader overleg met de betrokken gemeenten worden vastgelegd in voorstellen voor (partiële) streekplanherzieningen, die voor 1995 ter vaststelling aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Daarin zullen ook de maximale bebouwingscontouren voor de kernen worden aangegeven. Eens in de twee jaar zullen de provincies de feitelijke ontwikkeling van het ruimtebeslag in het Groene Hart en in de stadsgewesten evalueren en zondig aan de hand van de resultaten hiervan het beleid bijstellen.

De provincie Gelderland stelt dat met het restrictief beleid slechts zeer beperkt kan worden voorzien in de eigen behoefte van kernen. Om inzicht te krijgen in de concrete uitwerking van het beleid streeft de regering ernaar met de provincie Gelderland te komen tot een soortgelijke kwantitatieve invulling als met de Randstadprovincies is afgesproken. Over het resultaat hiervan zal nader overleg plaatsvinden. Over de uitkomsten zal worden gerapporteerd vóór de behandeling van deze nota in de Tweede Kamer.

LOCATIEBELEID VOOR BEDRIJVEN EN VOORZIENINGEN

Tijdens het bestuurlijk overleg, in inspraak en in het RARO-advies bleek brede instemming met de hoofdlijnen van het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen en met de bijbehorende doelstellingen op het gebied van economie (tegengaan van congestie) en van milieu (tegengaan van de groei van de automobiliteit).

Er zijn wel indringende vragen gesteld over de praktische uitvoering, over de reikwijdte en de verhouding met het algemeen verstedelijkingsbeleid. De RARO benadrukt dat voor de uitvoering van het beleid bestuurlijke coördinatie op regionaal niveau nodig is en dat de onderlinge bestuurlijke afspraken moeten worden nageleefd.

Het lokatiebeleid moet in het algemeen verstedelijkingsbeleid passen. Het algemene beleid streeft een bundeling na van woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen in stadsgewesten. Dat komt tevens het draagvlak voor het openbaar vervoer ten goede. Het lokatiebeleid richt zich vooral op de stadsgewestelijke inrichting. Voor de stadsgewesten zullen conform het Werkdocument² plannen van aanpak worden opgesteld, in het kader van reeds ingestelde of nog te vormen vervoerregio's, en inspeland op de investeringen in het openbaar vervoer en het flankerend mobiliteitsbeleid. Voor het rendement van die investeringen is het nodig dat de ruimtelijke ontwikkeling het gebruik ervan bevordert.

Naast impulsen voor bundeling op passende lokaties kent het lokatiebeleid ook restricties ten aanzien van de vestiging op ongewenste lokaties. Dat gaat om arbeids- en bezoekersintensieve bedrijvigheid op lokaties die niet goed door het openbaar vervoer zijn ontsloten c.q. zijn te ontsluiten.

Ook buiten de stadsgewesten geldt het bundelingsbeleid; daar geeft de provincie in het streekplan aan bepaalde steden of kernen een opvangtaak. Gezien de schaal van de verstedelijking buiten de stadsgewesten zal het veelal niet nodig zijn een onderscheid te maken in A-, B- en C-lokaties. Toch zal ook hier de toepassing van het principe van het lokatiebeleid moeten worden nagestreefd. Dit betekent:

- arbeids- en bezoekersintensieve bedrijvigheid en voorzieningen dienen te worden gesitueerd op lokaties die, gegeven beschikbare opties, de beste mogelijkheden bieden voor het gebruik van openbaar vervoer en fiets;
- ruimte creëren/vrijhouden voor industrie, distributie en transportactiviteiten op lokaties die direkt op de snelweg zijn georiënteerd.

Parkeren

Een groot aantal reacties gaat in op de rol van het parkeren in het lokatiebeleid. Velen vrezen en kritiseren een te rigide toepassing van de parkeernormen die in het SVV-II (streefbeeld parkeren) en het Werkdocument zijn opgenomen. De regering heeft hiervoor gekozen omdat gebleken is dat de beschikbaarheid van parkeerfaciliteiten op de plaats van bestemming een belangrijke rol speelt bij de vervoermiddelkeuze.

Mede door het beperken van het aantal parkeerplaatsen kan met name in het woon-werk verkeer een reductie van onnodige automobiliteit bereikt worden. Door de Tweede Kamer is bij de behandeling van het SVV-II de noodzaak van een stringent parkeerbeleid benadrukt. Het totale parkeerbeleid zal tevens uitgewerkt in de uitvoeringsnotitie «Parkeerbeleid», die in de zomer van 1991 zal worden uitgebracht door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze notitie zal ingaan op de implementatie van het geformuleerde parkeerbeleid en op het bestuurlijk kader bij de uitvoering. Hieronder zal worden ingegaan op parkeernormen bij nieuw te ontwikkelen lokaties.

Voor de opmerkingen van met name de Raad voor Onroerende Zaken (ROZ) en de Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen (NEPROM), dat niet in redelijkheid beperkingen aan het autogebruik kunnen worden opgelegd zolang het openbaar vervoer nog geen reëel alternatief biedt, heeft de regering begrip. Dat leidt echter niet tot het verruimen van de parkeernormen. Ook het gebruik van de fiets en alternatieve vervoerswijzen zoals carpooling, bedrijfsvervoer en inzet van spitsbussen spelen immers een rol bij het terugdringen van autogebruik. Daarnaast kan met name bij de ontwikkeling of herstructurering van lokaties aan de bezwaren tegemoet worden gekomen. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld de koppeling van parkeerbeleid aan lokaties in plaats van aan bedrijven. Wanneer parkeer capaciteit aan de hand van de normen zoals genoemd in het SVV-II en het Werkdocument kan worden gerealiseerd voor een totale lokatie, ontstaat speelruimte voor afzonderlijke bedrijven binnen deze lokatie.

In grote ontwikkelingsprojecten waar verbeteringen aan het openbaar vervoer nog niet zijn uitgevoerd, kan een belangrijk deel van de parkeerplaatsen voor een lokatie reeds in aanvang worden gerealiseerd. Hierdoor is er in eerste instantie sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen, maar naar mate de lokatie verder ontwikkeld wordt neemt deze af tot uiteindelijk de norm wordt bereikt. De geleidelijke beperking van de parkeer capaciteit gaat dan gelijk op met de verbeteringen aan het openbaar vervoer.

Een goede oplossing is ook om parkeerplaatsen in beheer te geven van bijvoorbeeld een parkeerschep in plaats van individuele bedrijven. Het aantal parkeerplaatsen kan dan scherp worden afgestemd op de ontwikkeling van de lokatie en de verbetering van het openbaar vervoer. Tenslotte kan met prijsbeleid het langparkeren onaantrekkelijk worden gemaakt, terwijl kort parkeren door bezoekers mogelijk blijft. Zo kan bij hoge bezoekersaantallen een oplossing worden gezocht in de vorm van betaald (kort)parkeren in collectief of gemeentelijk beheer.

Met een dergelijke creatieve opzet van uitvoeringsplannen en -projecten zouden door de vervoerregio bezwaren kunnen worden ondergaan zonder dat het streefbeeld – en daarmee het beoogde effect – van het beleid verloren gaan. De implementatie van het parkeerbeleid zal worden opgenomen in de notitie «Parkeerbeleid». Het rijk zal het overleg met ROZ en NEPROM over onder meer het parkeerbeleid voortzetten en in nauwe samenwerking met hen concrete afspraken hierover maken.

Regionale differentiatie

De provincies en verschillende gemeenten hebben aangedrongen op een differentiatie van het lokatiebeleid, gelet op de verschillen tussen de landsdelen. Men vindt het onderscheid tussen stadsgewesten en andere steden niet voldoende: tussen de stadsgewesten onderling bestaan dermate grote verschillen dat een zo uniform beleid niet past. Anderzijds stellen de provincies dat tussen regio's oneigenlijke concurrentie kan

optreden wanneer er te grote verschillen in het lokatiebeleid ontstaan. Werkgeversorganisaties, NEPROM en ROZ hebben gewezen op het risico van deconcentratietendensen door te grote beleidsdifferentiatie.

Tijdens het bestuurlijk overleg is afgesproken om in overleg met IPO en VNG de mogelijkheden van regionale differentiatie nader te bezien.

De regering benadrukt dat het bundelingsbeleid en daarbinnen het lokatiebeleid geldt voor geheel Nederland. De terugdringing van de automobiliteit met het oog op de kwaliteit van het leefmilieu is immers een doelstelling die voor het hele land geldt. Datzelfde geldt voor de doelstelling de bereikbaarheid te verbeteren, zij het dat vooral in de Stedenring het accent ligt op het oplossen van de congestie terwijl daarbuiten het accent zal liggen op het voorkomen van congestie.

Zoals reeds in het Werkdocument is aangegeven, kan de uitwerking van het lokatiebeleid per stadsgewest verschillend zijn. Dat doelt niet op versoepeling van het lokatiebeleid in bepaalde regio's, maar houdt in dat steeds moet worden aangesloten bij de regionale kansen en mogelijkheden. Van daaruit zullen ook de accenten bij de inzet van het instrumentarium per regio verschillen.

De regionale differentiatie zal in belangrijke mate vorm krijgen bij de uitwerking op provinciaal niveau en op stadsgewestelijk niveau (plannen van aanpak). De eerste stappen daartoe zijn reeds gezet in Zuid-Holland, Noord-Brabant en de vervoerregio's Eindhoven en Groningen.

Na overleg met IPO en VNG wil de regering een regionale differentiatie aanbrengen in het lokatiebeleid. De basis daarvoor is gelegen in de mate van verstedelijking, (verbeterde) kwaliteit en draagvlak van het openbaar vervoer en de mogelijkheden voor fietsgebruik en andere alternatieve vervoerswijzen.

Deze regionale verschillen laten zich het best in een driedeling vertalen.

Ten eerste de vier grote stadsgewesten op de Stedenring. Die bestaan uit stedelijk gebied dat onder grote druk staat en uiterst congestiegevoelig is. Door de grote afstanden binnen het stadsgewest is de fiets voor veel verplaatsingen geen passend vervoermiddel meer (afgezien van voor- en natransport bij openbaar vervoer). De ruimtelijke structuur is zeer complex en kent diffuse verplaatsingspatronen. Er is alleen een hoog openbaar vervoer-gebruik wanneer het stadsgewestelijke netwerk sterk verbeterd wordt en de afstemming met woning- en bedrijfslokaties optimaal is. Om deze reden vinden hier grote investeringen in het openbaar vervoer plaats. Kwantitatief is het draagvlak voor het openbaar vervoer hier het grootst.

In de overige stadsgewesten op de Stedenring ten tweede, zijn met name de druk op de ruimte en de congestie nog steeds substantieel maar van een andere orde van grootte. De ruimtelijke structuur is zodanig dat goede fietsvoorzieningen samen met een eenvoudig openbaar vervoer-systeem voldoen.

Ten derde de stadsgewesten buiten de Stedenring. De ruimtelijke structuur is er doorgaans eenvoudig en de afmetingen van deze stadsgewesten zijn voor de fiets acceptabel. Congestie komt er relatief weinig voor en het draagvlak van het openbaar vervoer is er navenant kleiner. In dit gebied ligt de nadruk dan ook op het vermijden van congestie. De fietsbereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen (ondermeer als aanvulling op het openbaar vervoer) verdient bijzondere aandacht. De nadruk ligt op korte woon-werkafstanden.

Deze gebiedsindeling wil de regering gebruiken als differentiatie-ondergrond. De elementen van differentiatie zijn:

- Het karakter van A- en B-lokaties. Per onderscheiden gebiedscategorie zal het karakter van deze lokaties verschillen. Bij de uitvoering van het lokatiebeleid zal hiermee rekening moeten worden gehouden.
- De taakstelling in de verschuiving in de modal split, onder meer gerelateerd aan de mogelijkheden tot een groter gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto.
- Parkeren. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer worden voor alle stadsgewesten gelijke parkeernormen aangehouden. Dit uitgangspunt blijft gehandhaafd. De realisatie daarvan is echter sterk gelieerd met het niveau van het openbaar vervoer, met (het tempo van) de verbeteringen die daarin kunnen worden bereikt en met de mogelijkheden voor de fiets en alternatieve vervoerswijzen (carpooling, bedrijfsvervoer, spitsbussen enz). In het bijzonder in de stadsgewesten buiten de Stedenring zal het tempo afhankelijk zijn van de mogelijkheden om een alternatief te kunnen bieden voor de auto in het woon-werkverkeer.

In het kader van de vervoerregio's zal moeten worden gezien hoe en in welk tempo de parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen op goed door openbaar vervoer ontsloten A- en B-lokaties kunnen worden gerealiseerd (zie ook de hiervoor genoemde rol van het parkeerbeleid in het lokatiebeleid).

Bovengenoemde variabelen brengen maatwerk binnen bereik. De plannen van aanpak voortvloeiend uit het Werkdocument die gemeenten, provincie en rijk per stadsgewest zullen gaan opstellen in nauw overleg met het regionaal bedrijfsleven, zijn geschikt om dat maatwerk te kunnen leveren. Gelet op het feit dat de intentie en de doelstelling van het beleid over het algemeen breed is onderschreven kan nu met het opstellen van deze plannen worden begonnen.

Enkele provincies hebben gewezen op de grenseffecten van het lokatiebeleid. Waar in onze buurlanden niet zo'n beleid wordt gevoerd zou het de concurrentiepositie van sommige grensregio's nadelig beïnvloeden. De regering vindt niet dat dit een ingang voor regionale differentiatie van het beleid moet zijn. Op langere termijn kan een goed lokatiebeleid juist concurrentievoordelen opleveren, vooral wanneer dat gepaard gaat met een gevarieerd aanbod van bedrijfsterreinen. Dat neemt niet weg dat dit op kortere termijn een probleem is, dat in het overleg met Duitsland en België en op EG-niveau zal worden ingebracht. Overigens moet hierbij worden aangetekend dat verwacht mag worden dat aan de Duitse kant van de grens het beleid vanuit milieu-overwegingen op korte termijn in dezelfde richting zal worden aangescherpt.

VERANDERINGEN IN DE PKB

De verstedelijkingskeuzen die de regering nu voor de Randstad heeft gemaakt, staan beschreven in PKB V.3.f.

Het beleid om de ontwikkeling van geschikte ruimtevragende functies buiten het gebied van de Stedenring te zoeken, heeft geleid tot aanpassingen in PKB V.1.i en V.3.c (glastuinbouw in het Noorden resp. Westen) en in PKB V.3.f (sluiting Ypenburg) en beëindiging glastuinbouw Vleuten-De Meern).

De invulling van het restrictieve beleid voor het Groene Hart is uitgeschreven in PKB V.3.b.

In PKB III.2.4 zijn de nuances over de uitvoering van het parkeerbeleid opgenomen.

De regionale differentiatie van het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen is verwoord in PKB III.2.2.

4. KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

Reacties



Op de koersbepaling voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied is uiteenlopend gereageerd. Niet zelden waren de reacties aarzelend en op onderdelen waren zij ook kritisch. De uitgangspunten van de koersbepaling worden echter breed ondersteund. Velen zijn van mening dat belangrijke tekortkomingen van de oude zonering worden ondervangen. Ook de nadrukkelijke aandacht voor het beheer van water en milieu ondervindt in de meeste reacties veel waardering. De reacties waaruit aarzeling blijkt, geven aan dat de koersbepaling nog als tamelijk theoretisch dan wel onrijp wordt ervaren; soms ook vindt men het zicht op uitvoering nog zwak.

Velen vinden de bredere kijk op het landelijk gebied een verbetering ten opzichte van de beperking tot landbouw en natuur. Een aantal insprekers en provinciale besturen heeft verzocht om een stap verder te gaan en ook de stedelijke functies bij de koersbepaling te betrekken. Algemeen is de kritiek op de onduidelijke relatie van de koersen met de Ecologische hoofdstructuur (EHS) van het Natuurbeleidsplan.

Uitgesplitst naar onderdelen van de koersbepaling zijn de reacties uiteenlopend. Wat de een als een negatief punt beoordeelt, wordt door een ander juist als een voordeel gezien. Zo wordt door velen waardering uitgesproken voor de verdergaande regionale verbijzondering van de streefbeelden in relatie tot de landbouw, terwijl anderen vinden dat daardoor de ruimte voor de agrarische ontwikkelingen te veel wordt ingeperkt.

Uit een aantal reacties en uit het advies van de RARO blijkt dat men de gebieden waarvoor de koersen zijn uitgezet te groot vindt om aan de verschillen binnen de gebieden recht te kunnen doen.

Bij de gele koers wordt van bestuurlijke zijde vooral aangedrongen op een garantie voor de algemene milieukwaliteit en wordt de vrees uitgesproken dat er in de gele koers voor de recreatie en de meer bijzondere natuurwaarden en de bijbehorende milieukwaliteiten te weinig aandacht is. In de bruine koers worden, veelal door de landbouworganisaties, de mogelijkheden tot intensivering en modernisering van de landbouw te klein geacht. Er is ook opgemerkt, dat de blauwe koers een onvoldoende realiteitsgehalte heeft, zowel in economisch opzicht («verbreding plattelandseconomie») als met het oog op de huidige aanwezigheid van intensieve vormen van landbouw. Een algemene teneur in de kritiek op de formulering van de groene koers is, dat te veel ruimte wordt geboden aan natuurschadelijke activiteiten. Vanuit de landbouw wordt geconstateerd, dat de positie onduidelijk is van agrarische ondernemers, die gevestigd zijn in groene koersgebieden doch buiten de EHS.

Van verschillende kanten is opgemerkt, dat de koersen onvoldoende gerelateerd zijn aan het leefbaarheidsbeleid. De gele koers wekt in de ogen van de noordelijke provincies voor de werkgelegenheidsontwikkeling hogere verwachtingen dan de andere koersen. Mede om die reden hebben zij gevraagd om in het Noorden enkele malen de gele koers te kiezen. Een besluit dat naar hun oordeel kan bijdragen aan de hoofdkeuze om de overdruk op de ruimte in de centrale Stedenring te verminderen.

Uitgangspunten

De conclusie van dit alles moet zijn, dat er bij de koersbepaling nog veel te verduidelijken, te motiveren en verder uit te werken is. Daarom zal het beleid van de koersbepaling hier nog eens op hoofdlijnen worden aangegeven, waarbij specifiek zal worden stilgestaan bij aspecten die tot discussie dan wel tot misverstand hebben geleid.

Van groot belang in de koersbepaling is de afstemming tussen ruimtelijk beleid, milieubeleid en het beleid voor grond- en oppervlaktewater. Het bepalen van de koers betekent dat vanuit een nationale optiek wordt afgewogen welke ontwikkeling per regio wordt nagestreefd en hoe het ruimtelijk, milieu- en waterhuishoudingsbeleid daarop gericht kan worden. Steeds wordt de keuze gericht op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Daarbij is het mogelijk om internationale ontwikkelingen (bijvoorbeeld in de landbouw) in de beschouwing te betrekken, maar ook om over de grenzen van de provincies heen te kijken en verschillen beleidsmatig af te wegen (bijvoorbeeld ten aanzien van «over- en onderdruk»). De gekozen en vaak forse omvang van de koersgebieden hangt samen met de nationale optiek, die de nodige globaliteit vergt. Zoals in deel 1 van de Vierde nota Extra is aangegeven, is de koppeling van koersen aan de watersysteemeenheden en bodemtypen van cruciaal belang voor een duurzame ontwikkeling van functies.

Op nationaal niveau zijn drie centrale beleidskeuzen onderscheiden. Deze beleidskeuzen worden in hoofdlijnen door de reacties ondersteund. Wel wordt op onderdelen om aanscherping en/of nadere verduidelijking gevraagd.

CENTRALE BELEIDSKEUZEN

Duurzaamheid voor ruimte en milieu

De ontwikkelingen in het landelijk gebied zijn van dien aard dat de regering niet kan volstaan met algemeen geldende uitspraken over hoe de verschillende grondgebruiksfuncties zich tot elkaar verhouden en aan welke milieukwaliteitseisen ze moeten voldoen. Willen we de diversiteit in het landelijk gebied handhaven, willen we de kwaliteiten van de schone gebieden bewaren, willen we de productie- en leefomstandigheden in de reeds vervuilde gebieden veiligstellen, dan moet het beleid onderscheid naar soorten gebieden maken.

Zoals in deel 1 is uiteengezet verschillen de effecten van ruimtegebruik en met name van landbouwontwikkelingen per gebied. De ene soort landbouw belast de omgeving zwaarder dan de andere, en elk gebied heeft een eigen «verwerkingscapaciteit» (o.a. door verschillen in grondkenmerken en in mate van milieubelasting). Naarmate het halen van landelijke milieunormen in zwaar belaste gebieden moeilijker wordt, zal het vaker voorkomen dat de gebieden met een relatief grote verwerkingscapaciteit worden aangesproken om de milieulast van de andere gebieden te helpen dragen.

Vervuilde gebieden zouden schoon moeten worden gemaakt, maar dat mag niet leiden tot toekomstige saneringssituaties in schone gebieden, en wel in het bijzonder in schone gebieden met een groene en blauwe koers. Het ontwikkelingsperspectief van deze gebieden, dat gericht is op integratie van functies, is aan milieuvorwaarden gebonden. Een extra belasting van de natuur en van functies die daarmee samenhangen leidt tot ongewenste nivellering van milieu en landschap.

Het ruimtelijke patroon van de intensieve veehouderij in samenhang met de Koersbepaling landelijke gebieden en het beleid voor de Ecologische hoofdstructuur vergt een gebiedsgerichte aanpak. Vanuit het beleidsuitgangspunt dat schone gebieden schoon moeten blijven en vuile gebieden in ieder geval niet vuiler mogen worden, is in dit kabinetsstandpunt over de Vierde Nota Extra aanvullend beleid aangekondigd ten aanzien van mest en ammoniak. Naast diverse milieu-sector-instru-

menten zijn het bodembeschermingsbeleid en het vestigingsbeleid voor intensieve veehouderijbedrijven hierbij aan de orde.

Dit beleid is neergelegd in PKB-uitspraak III.4.2 en wordt in hoofdstuk 7 verder toegelicht.

De keuze voor duurzaamheid werkt ook door in de begrenzingen van de koersgebieden. Door deze zo vaak als mogelijk te kiezen voor gebieden die tevens qua waterhuishouding een eenheid vormen, worden structurele oplossingen mogelijk doordat de ruimtelijke ontwikkeling van het ene gebied die van het andere niet verstoort. Daarmee is een belangrijke ruimtelijke voorwaarde geschapen waaronder een ecologisch én economisch duurzame ontwikkeling gepaard kan gaan met een goed beheer van milieu, water en natuur. Waar het – gezien de gekozen schaal – niet mogelijk was gebieden op de waterhuishouding te baseren (dit is het geval in grote delen van laag-Nederland), zijn zij gebaseerd op grondsoorten omdat deze in hoge mate bepalend zijn voor de landbouwkundige mogelijkheden en de ecologische waarden en ontwikkelingspotenties. Uiteraard is daarnaast, met name voor vèrdragende vormen van luchtverontreiniging, het landelijke brongerichte beleid belangrijk.

Ontspanning Centraal Nederland

De ruimte en het milieu van het binnengebied van de Stedenring Centraal Nederland staat onder grote druk. Dit gebied, dat door de grote stedelijke gebieden en een net van hoofdtransportassen wordt omsloten, heeft een belangrijke functie voor het leefmilieu. Ook komen er van oudsher enkele grote natuurgebieden van internationale betekenis voor (Vechtplassen, Nieuwkoopse Plassen, Utrechtse Heuvelrug) met belangrijke recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. Daarnaast vormt de landbouw hier een belangrijke functie. Om de kwaliteiten van het gebied te bewaren is restrictief beleid geformuleerd voor wonen, werken en in het Groene Hart glastuinbouw.

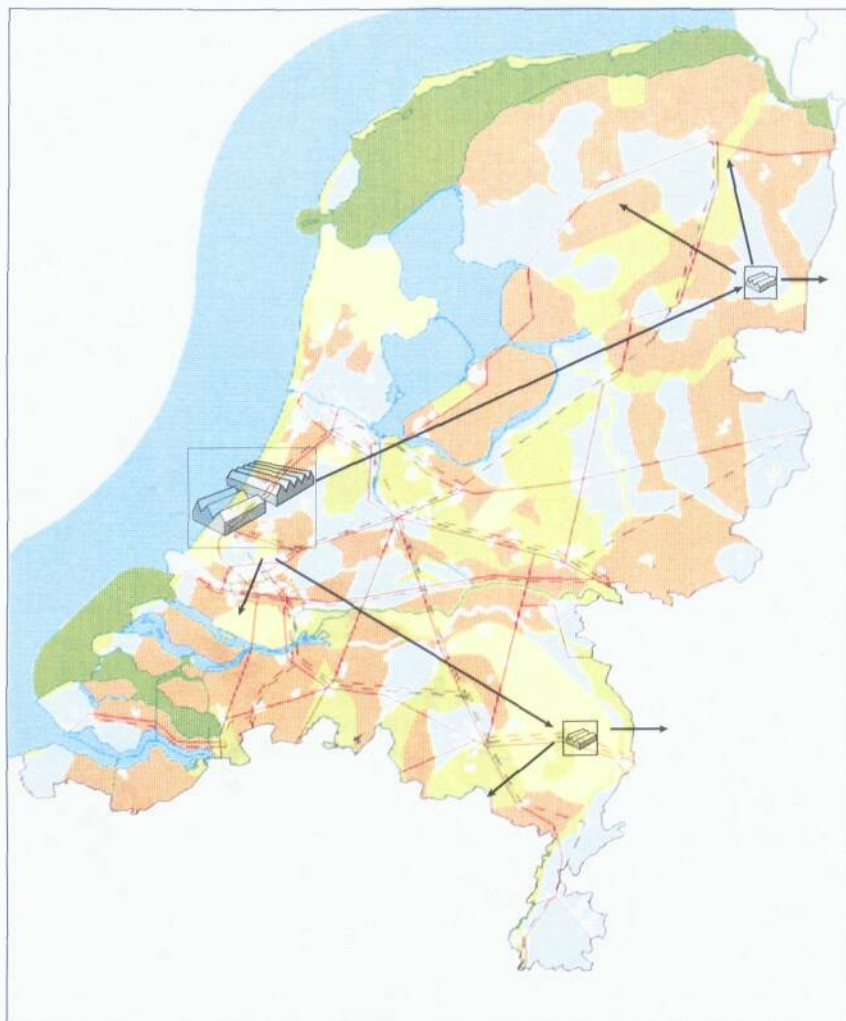
Het beleid van de koersbepaling sluit hierop aan. Naast de restricties voor stedelijke functies kiest de koersbepaling ervoor om een deel van de ruimtedruk groei van intensieve vormen van landbouw elders op te vangen. Deze keuze is terug te vinden in de aanduiding van een groene koers gebied in het Groene Hart en gele koers gebieden daarbuiten. Voor enkele gebieden die in de stedelijke invloedssfeer liggen en waar thans een mozaïek van functies voorkomt, is gekozen voor de blauwe koers om de mogelijkheden voor recreatief gebruik te bevorderen.

Van de verschillende vormen van intensieve landbouw vergde vooral de glastuinbouw een scherpe beleidsformulering. Het is een productiesector die een sterke groei vertoont, die duidelijke lokatiecriteria hanteert, die zich vrijwel uitsluitend in complexen ontwikkelt en die slechts tegen zeer hoge kosten kan worden verplaatst. De drie andere intensieve produktietakken in de Randstad – de bloembollenteelt, de boomteelt en de vollegrondstuinbouw – bezitten deze kenmerken in veel mindere mate. Hiervoor zijn de gele koersgebieden in de Kop van Noord-Holland en een aantal bruine koersgebieden binnen en buiten de Randstad goede groeigebieden, mede omdat minder hoge eisen aan de logistieke inpassing worden gesteld.

Voor de glastuinbouw is in de Vierde nota Extra een landelijk, ruimtelijk ontwikkelingsperspectief ontwikkeld, met als trefwoorden concentreren en overloop geleiden. In bijgaande figuur wordt dat schetsmatig aangegeven. Uitgangspunten zijn de huidige situatie van de glastuinbouw en het streven om de positie van de belangrijkste centrumgebieden (Aalsmeer en Westland/B-driehoek) te handhaven en te versterken door in en nabij deze gebieden een verdere groei van het glasareaal mogelijk

te maken (bijv. Haarlemmermeer en Hoekse Waard). Op basis daarvan zijn gele koersen gekozen voor gebieden waar concentraties kunnen worden ontwikkeld. In dit ruimtelijk perspectief voor de glastuinbouw wordt ook voor twee centrumgebieden op grote afstand van de Randstad (waaronder Emmen en Venlo) voor de gele koers gekozen. In de nabijheid van deze centra en georiënteerd op de logistiek en dienstverlening van deze centra kan de ontwikkeling van complexen van intensieve landbouw van lokale omvang plaatsvinden binnen de bruine koers.

GLASTUINBOUW



De Vierde nota Extra houdt zich niet bezig met de totale ruimtebehoefte van de glastuinbouw in Nederland. Dat is de taak van het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie, waarin zonodig ook uitspraken over centra van lokaal belang worden gedaan. Het SLNO zal ook ingaan op de ruimtebehoefte van de bloembollenteelt.

Stimulans voor het Noorden

De keuze voor het ontlasten van het gebied van de Stedenring Centraal Nederland hangt sterk samen met stimulering van het Noorden. De regering ziet echter in, dat de keuze voor intensieve landbouw en het

perspectief voor de glastuinbouw slechts een beperkt antwoord zijn op de stimulans voor de regionale economie waarom de noordelijke provincies in het bestuurlijk overleg hebben gevraagd. Zij vragen meer gebieden met een gele koers. De regering is van mening dat deze stimulans alleen werkt wanneer aanzetten vanuit de landbouw zelf aanwezig zijn en dat deze stimulansen in het land als geheel geen verzwakking mogen inhouden. Selectiviteit is derhalve geboden. Alleen de glastuinbouw biedt gelegenheid tot het aanwijzen van een nieuw gele-koersgebied. Emmen biedt daarvoor de beste mogelijkheid in het Noorden. De eerste aanzetten en de benodigde commerciële en fysieke infrastructuur zijn er aanwezig. Van daaruit kan de glastuinbouw in het Noorden zich verder ontwikkelen. Binnen gebieden met een bruine koers is daarvoor op lokale schaal ruimte. Daarnaast biedt de bruine koers ruimte voor omschakeling van akkerbouwmatige productie naar meer intensieve teelten zoals de bloembollenteelt en andere vormen van tuinbouw en naar intensieve veehouderij. Voor wat betreft de glastuinbouw zal de rijksoverheid binnen de mogelijkheden van het Integraal structuurplan Noorden des lands concrete steun aan het Noorden en in het bijzonder aan Emmen verlenen. Daarnaast zal de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij in voorwaarden schepende zin ondersteuning aan Emmen geven. Dit is ook tot uitdrukking gebracht in een nieuwe PKB-uitspraak in V.1.a. Het beleid is erop gericht om deze mogelijkheden voor het Noorden zo verstandig mogelijk te benutten.

VERHOUDING SECTOR-FACETBELEID

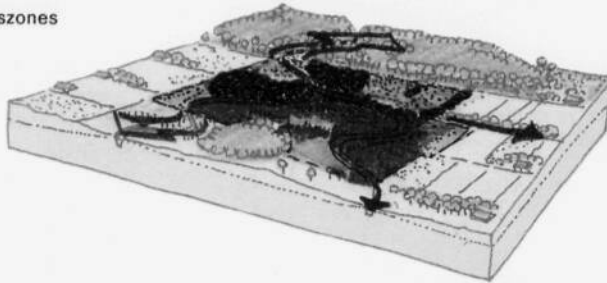
In een aantal reacties op de koersbepaling wordt een kritische kanttekening gemaakt bij de verhouding van het koersbeleid tot het sectorbeleid. Een belangrijke vraag is, waar de richtinggevendheid van natuurwaarden en intensieve landbouw in de groene resp. gele koers concreet op neerkomen. In dat verband wordt ook gevraagd waarom de koersbepaling wel uitspraken doet over productiesectoren binnen de landbouw en niet over de ecologische hoofdstructuur van het natuurbeleid.

Voorop gesteld moet worden dat een koers geen monofunctionele ontwikkeling beoogt. In de meeste gebieden komt een veelheid aan functies voor; alleen de onderlinge verhouding en relatie wisselt per koers. Wanneer één functie(-groep) richtinggevend is, vertaalt zich dit in de inrichting van de hoofdstructuur van gebieden en het in die koers te voeren milieu- en waterhuishoudingsbeleid.

De koersbepaling doet uitspraken over functies waarmee de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur kan worden gestuurd. De lokatie en de ontwikkeling van intensieve sectoren van de landbouw is in hoge mate bepalend voor de ruimtelijke structuur en kwaliteit; daarom worden uitspraken over bijvoorbeeld glastuinbouw gedaan. Dit is vergelijkbaar met hardere functies als militaire terreinen en ontgrondingen. De EHS is in grote lijnen ruimtelijk reeds vastgelegd als sectorbeleid en heeft voor de koersbepaling als gegeven gefunctioneerd. Op hun beurt hebben de koersen weer hun uitwerking op de wijze van realisatie van de EHS.

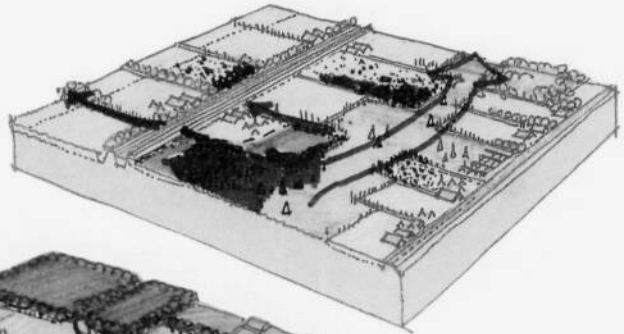
NATUUR
groen 'eco'

– ontwikkelen natuurkerngebieden en verbindingzones



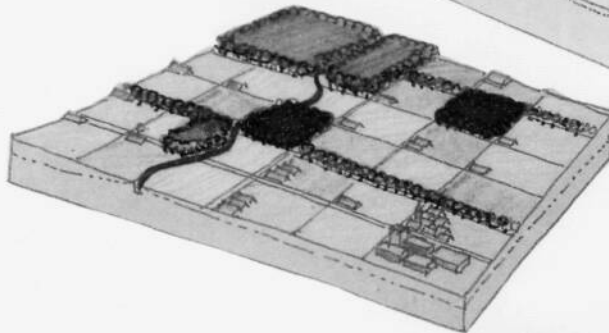
blauw 'combi'

– natuurontwikkeling (kerngebieden + verbindingzones)
– agrarische natuur: vormen ontwikkelen



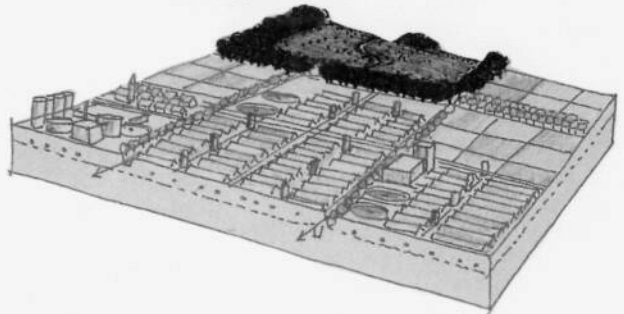
bruin 'mozaïek'

– geconcentreerde eenheden ontwikkelen
– netwerk landsch, element



geel 'agri'

– concentreren op elementen van formaat



Ontwikkeling van de EHS in de gele en bruine koers betekent dat het accent ligt op een gescheiden ontwikkeling van de natuur en de andere functies. Via technische maatregelen zal gepoogd worden de verschillen in eisen qua waterbeheer zo goed mogelijk tot hun recht te laten komen. In laag Nederland bestaan daarvoor goede mogelijkheden, in hoog Nederland zijn sterke scheidingen in het waterbeheer moeilijker te realiseren en zal de milieubelasting op zijn minst langduriger beperkingen opleggen aan natuurontwikkeling. Eerst op termijn zal blijken in hoeverre natuurontwikkeling op het meest gewenste aspiratieniveau mogelijk zal zijn.

Bij de ontwikkeling van de EHS in de blauwe koers worden de combimogelijkheden met de agrarische bedrijfsvoering zo veel mogelijk benut. In deze gebieden zullen compromissen gesloten moeten worden met betrekking tot het gewenste waterbeheer, waarbij – binnen de

marges van het milieubeleid voor de blauwe koers – ruimte blijft bestaan voor schaalvergroting in de grondgebonden maar bij voorkeur extensieve landbouw.

In de groene koers is de ontwikkeling van de EHS richtinggevend voor de aanpassingen van het waterbeheer in hoofdlijnen. Ook in deze gebieden zullen de mogelijkheden om het natuurbeheer te combineren met het agrarisch beheer worden benut. Ecologische vormen van landbouw passen goed in deze koers, maar er blijven uiteraard ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van extensieve vormen van landbouw (vooral de grondgebonden melkveehouderij). Op termijn zal in deze gebieden de realisering van een bijzondere milieukwaliteit gunstige voorwaarden bieden voor de natuurontwikkeling.

ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

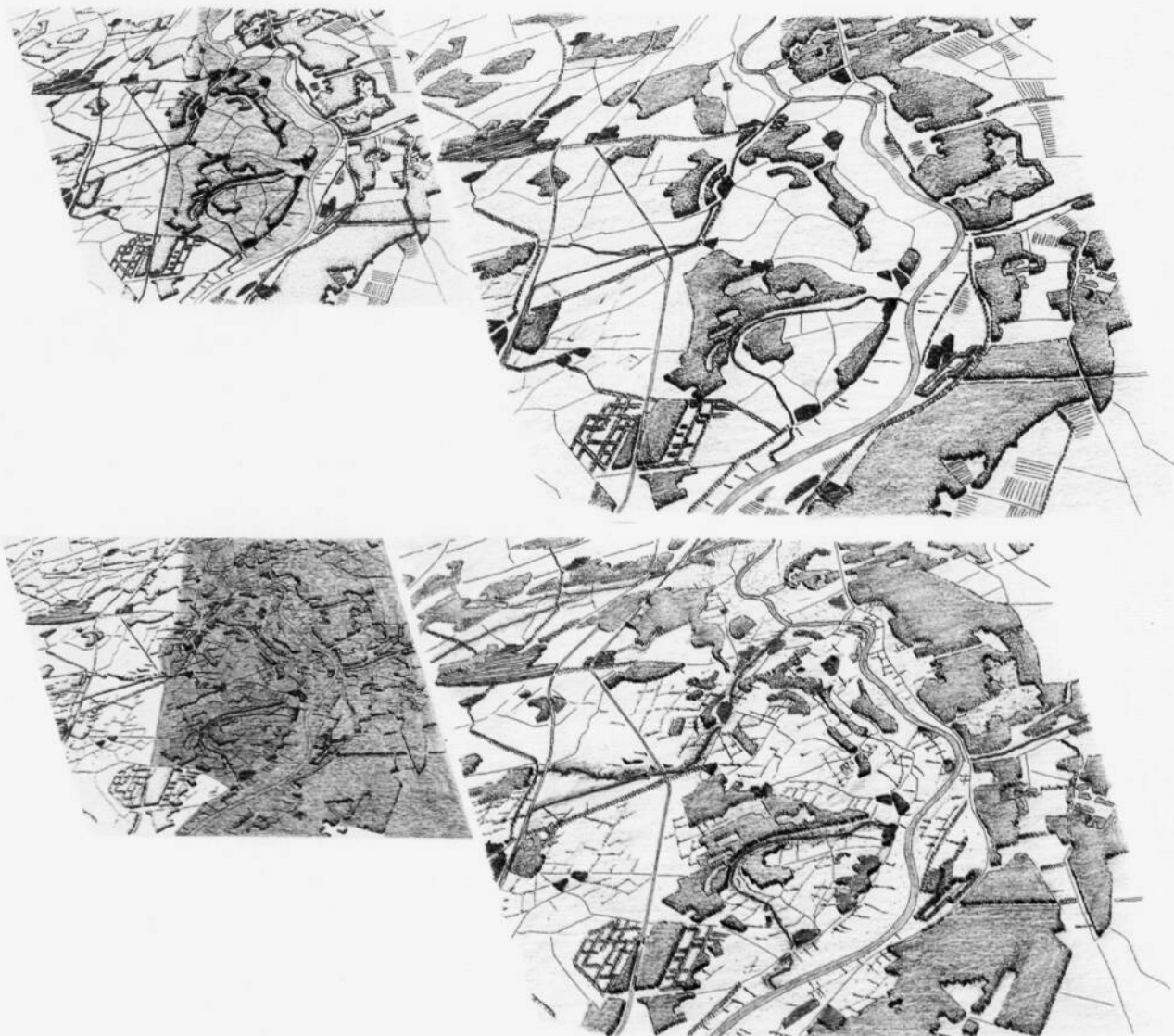


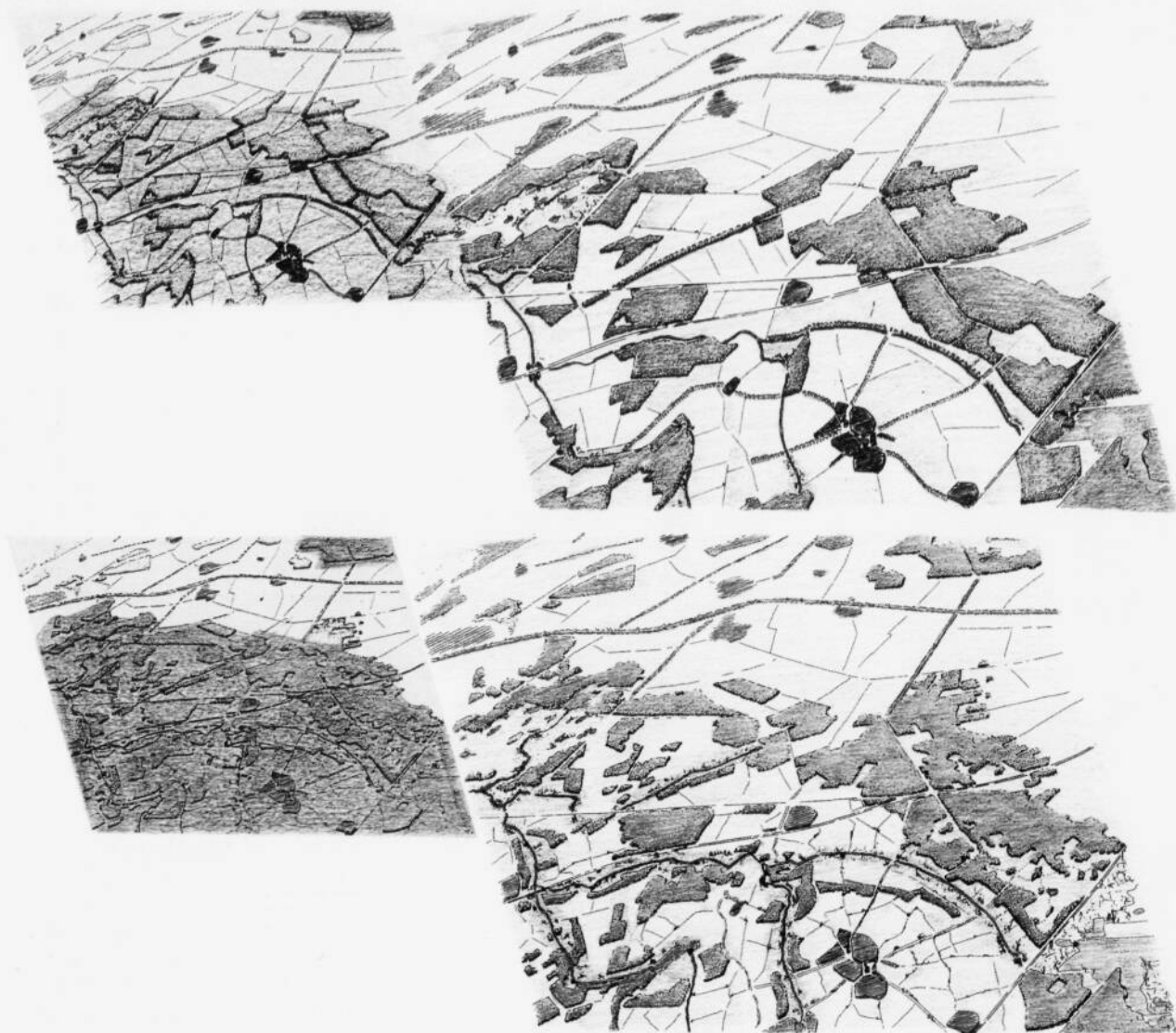
LAND	WATER
 natuur richtinggevend	 natuur richtinggevend
 geconcentreerde landbouw richtinggevend	 combinatie van functies
 verbrede plattelandontwikkeling	 systeemeenheden
 mozaïek van landbouw en andere functies	 ecologische hoofdstructuur

Een aantal provincies en insprekers heeft gesteld, dat de positie van de openluchtrecreatie en het landschap in de beschrijving van de koersen onderbelicht blijft.

De regering wil erop wijzen dat landschap is benaderd als resultante van de onderliggende natuurlijke structuur en het ruimtegebruik in een gebied. In de opzet van de koersbepaling is het landschap geen factor waarop met rechtstreeks beleid wordt gestuurd. In de achtergrondrapportage³ bij deel 1 van de Vierde nota Extra is duidelijk aangegeven dat de koersbepaling mede op landschapsoverwegingen is gebaseerd. In de beschrijvingen in deel 1 van de Vierde nota Extra (toelichting) van de ruimtelijke structuur per koers wordt het landschap wel in globale zin getypeerd, maar door de grote verschillen tussen landsdelen leent dit zich niet voor beleidsformulering in de PKB.

De mening dat de openluchtrecreatie in de koersen onderbelicht blijft wordt ten dele gedeeld. De positie en de ruimtelijke verschijningsvorm van deze functie werkt door in elke koerstypering. Het belang van de functie staat ook niet ter discussie. De belangrijkste variabele in de typering in de koersen is, of de openluchtrecreatie zich in zelfstandige complexen, als recreatieve medegebruiker van de ruimte van andere functies, dan wel op beide manieren voordoet. Het concrete ruimtebeslag van de recreatieve complexen en andere recreatievoorzieningen kan per gebied zeer sterk variëren. Recreatie is derhalve niet als enige functie richtinggevend voor volledige koersgebieden.





Met name het Bosschap heeft kritisch gereageerd op de typering van de positie van de bosbouw in de verschillende koersen. De positie van bos vertoont gelijkenis met die van de openluchtrecreatie. In elke koers kunnen in beginsel alle types van bos voorkomen, maar per koers ligt het accent verschillend, vooral bij nog te realiseren uitbreidingen.

DEFINITIES VAN DE KOERSEN

Veel reacties vrezden milieuproblemen in de gele koersgebieden en vragen om aanscherping van het milieubeleid in de groene en de blauwe gebieden. In antwoord daarop is het waterbeleid in de koerstyperingen van PKB-uitspraak III.4.1 verhelderd en in enkele gevallen met het oog op de kwetsbare functies aangevuld. Verder is per koers een uitspraak over de inzet van bodembeschermingsbeleid toegevoegd.

PKB-uitspraak III.4.2 is uitgebreid met uitspraken en acties die samen het beleidsuitgangspunt van «schone gebieden schoon houden, en vuile gebieden in ieder geval niet verder laten vervuilen» vastleggen en verder invullen. Deze acties richten zich zowel op het mestbeleid als op het beleid voor ammoniak.

De kritiek op de teksten over de koerskleuren heeft er op diverse punten toe geleid dat de omschrijvingen in de PKB (III.4.1) op een aantal onderdelen worden bijgesteld. De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende.

Voor de gele koersgebieden wordt duidelijker gemaakt dat het in deze gebieden niet gaat om monofunctionele ontwikkelingen. Tevens wordt naar aanleiding van reacties op deel 1 benadrukt, dat ook in de gele koersgebieden de algemene milieukwaliteit dient te worden gerealiseerd en gehandhaafd.

Van de bruine koers gebieden wordt het ontwikkelingsgerichte karakter scherper aangegeven, mede in verband met de discussie over de leefbaarheid. Hierbij wordt expliciet gesteld dat binnen de bruine koers ruimte wordt geboden aan de ontwikkeling van complexen van intensieve vormen van landbouw met een lokale omvang. Uiteraard sluit dat niet uit dat hier omschakeling op bedrijfsniveau naar meer intensieve producties kan plaatsvinden.

Bij de blauwe koers wordt aangegeven dat schaalvergroting in de landbouw via bedrijfsvergroting een goed middel is om milieudoelstellingen te realiseren, omdat de intensiteit van het grondgebruik laag kan blijven. Dit behoeft echter niet altijd goede mogelijkheden voor combinatie met recreatie en/of natuurbeheer op te leveren. Ten behoeve van de ontwikkelingsmogelijkheden van het landelijk gebied, vooral in de blauwe koersgebieden, zijn daarnaast de gebruiksmogelijkheden van bebouwing in het buitengebied verruimd.

In de groene koers is de positie van de landbouw nader uitgewerkt.

Een aantal malen is gesuggereerd om voor de gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer een aparte koers uit te zetten. Deze suggestie is niet overgenomen omdat binnen alle vier de koersen inpassing van recreatieve en landschappelijke voorzieningen mogelijk is. Bovendien kunnen, wanneer de koersverschillen juist worden benut als aanknopingspunten voor ruimtelijk ontwerp, interessante differentiaties worden aangebracht in de overgangen tussen stad en land. Het niet onderscheiden van een speciale koers voor gebieden onder stedelijke invloedssfeer houdt dus zeker geen ontkenning in van het belang van zulke gebieden voor de openluchtrecreatie.

Voor echte stedelijke gebieden geldt koersbepaling niet. Zij zijn dan ook weergegeven als witte vlekken op de kaart; voor gebieden onder stedelijke invloedssfeer wordt primair naar functies van het landelijk gebied gekeken, en in tweede instantie naar de eventuele taken die het gebied voor het stedelijk gebied heeft te vervullen. Die taken worden dan afhankelijk van de gekozen koers specifiek ingepast.



**kleurverschil
stadsranden**



DOORWERKING

Anders dan bij de overige beleidsthema's in de Vierde nota Extra is er bij koersbepaling sprake van beleid dat geen onmiddellijke uitvoering beoogt maar dat primair is gericht op doorwerking in andere beleidsstukken. Als facetnota legt de Vierde nota Extra met de koersbepaling een kader neer. De invulling en instrumentatie vindt vanuit de betreffende beleidssectoren plaats. Daarom ook is de instrumentele invulling van de koersbepaling beperkt gebleven tot de beschrijving van de drie strategieën van actieve handhaving, aanpassing en vernieuwing van de ruimtelijke structuur, en dit dan in algemene termen verwoord.

Rijksnota's die relevant zijn voor de doorwerking van het koersbeleid zijn het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openlucht recreatie (SLNO) dat najaar 1991 verschijnt, het 2e Structuurschema Militaire terreinen (SMT), het Beleidsplan Drink- en Industrierwatervoorziening en het Beheersplan voor de Rijkswateren. Ook de doorwerking in de beleidsterreinen voor ontgrondingen en diepe delfstoffen is van groot belang. De uitspraken over de plaatsingsmogelijkheden van windturbines werken door in het energiebeleid en specifiek in het 2e Structuurschema elektriciteitsvoorziening.

Richting andere overheden werkt de koersbepaling door in streekplannen en – via «haasje over» – provinciale milieubeleidsplannen en waterhuishoudingsplannen en in gemeentelijke bestemmingsplannen. Met de aangekondigde proefgebieden wordt beoogd het proces van doorwerking richting streekplannen te versnellen.

In verband met deze getrapte beleidsontwikkeling kan niet worden uitgesloten, dat een nadere afweging van de instrumentele inzet of van de koersen nodig blijkt waar de beschikbare sectorinstrumenten het streven van de koersen niet voldoende waar kunnen maken. Zonodig zal dan een partiële herziening van het koersbepalingsbeleid plaatsvinden. Op termijn kan een herbezinning op de koersen nodig blijken door de ervaringen in proefgebieden, nadere uitwerkingen en ROM-gebieden of nieuwe feitelijke ontwikkelingen. Dergelijke actualisering van het beleid kunnen worden doorgevoerd in het kader van de reguliere vijfjaarlijkse herzieningsmogelijkheid die in de PKB staat aangegeven.

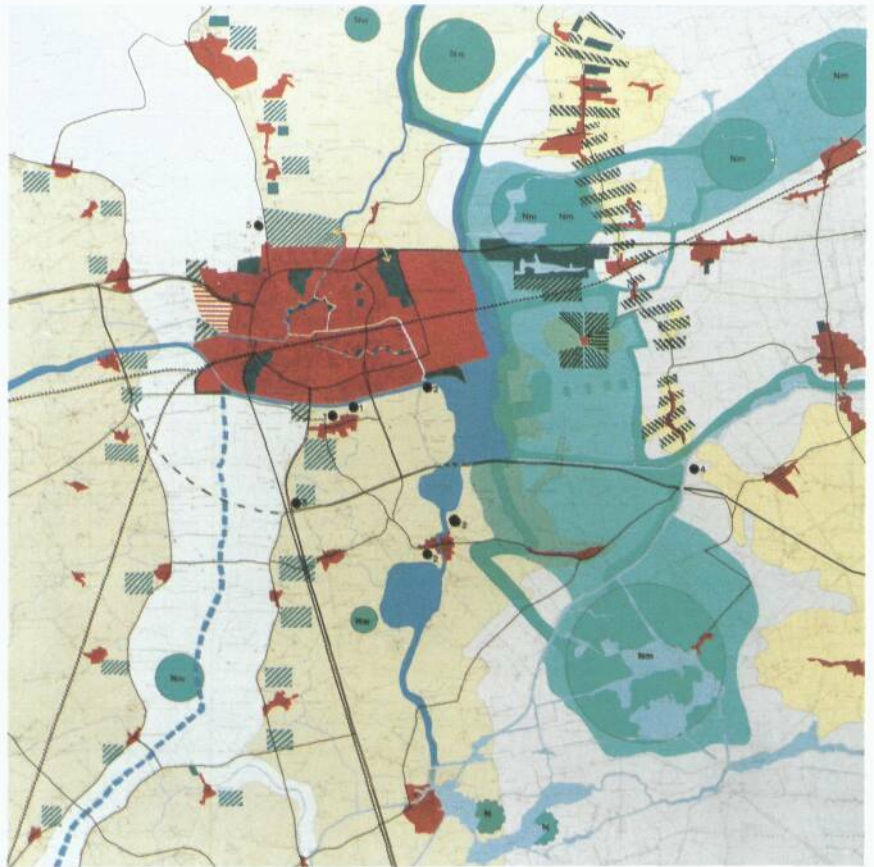
De uitspraken over doorwerking in andere rijksnota's die in deel 1 van de Vierde nota Extra (par.3.3.3) zijn gedaan, zijn daarmee nog steeds actueel.

Om de doorwerking naar de streekplannen te toetsen worden drie aandachtsvelden onderscheiden: de afstemming op het milieu- en waterbeleid, de hantering van de vier koersen als streefbeeld voor de ontwikkelingen op lange termijn en de hardere randvoorwaarden die aan de koersen verbonden worden.

De benodigde afstemming op het milieu- en waterbeleid kan worden gerealiseerd door, net als in de koersbepaling is geschied, per gebied een koers uit te zetten, die doorwerkt in het regionale ruimtelijke, milieu- en waterbeleid. In het algemeen zal dat leiden tot specificaties voor subgebieden binnen de gebieden die de Vierde nota Extra aangeeft. Dat past in de opzet van de koersbepaling, waarin een koers geen functies uitsluit maar de prioriteit markeert van de ene functie ten opzichte van de andere.

De principes van de koersbepaling mogen daardoor niet worden aangetast. Zo moet het uitgangspunt blijven dat het water- en milieu-beheer en de ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar zijn afgestemd. Dat betekent onder meer dat de in streekplannen gehanteerde gebieden ook in waterhuishoudkundig opzicht goed begrensde gebieden moeten zijn. De grenzen kunnen samenvallen met gebiedsgrenzen van de nationale koersbepaling maar ze kunnen ook gebaseerd zijn op een fijnere indeling van watersystemen of waterbeheerstructuren.

DOORWERKING KOERS REGIONAAL



De presentatie van de koersen als streefbeelden voor de langere termijnontwikkeling houdt in dat de beleidsuitspraken per koers zullen worden gehanteerd als algemeen toetsingskader. Voor de groene en de gele koers zal de aandacht daarbij in eerste instantie gericht worden op het bieden van voldoende ruimte voor natuurontwikkeling, respectievelijk de ontwikkeling van regionale landbouwcomplexen. Voor de blauwe en de bruine koers zal de aandacht vooral uitgaan naar de wijze van afstemming tussen verschillende vormen van ruimtegebruik. Bij deze toetsing zal uiteraard ruimte blijven bestaan voor een meer verfijnde benadering in de streekplannen, zij krijgt dan ook een globaal karakter.

Een aantal beleidsuitspraken over de koersen zijn van zodanig belang voor de realisering van het beleid dat zij kunnen dienen als basis voor een aanwijzing. De groene koers geeft daartoe de meeste aanleiding. Grootschalige stedelijke aanspraken, oppervlaktedelfstoffenwinning, uitbreiding van militaire activiteiten, de ontwikkeling naar regionale en lokale agrarische complexen en een toename van de wateronttrekking worden in deze gebieden als regel niet toegestaan. In de gele koers gebieden met intensieve veehouderij is realisering van voldoende ruimte voor de mestverwerking van essentieel belang. In de blauwe koers worden grootschalige stedelijke aanspraken en de ontwikkeling naar regionale/lokale agrarische complexen tegengegaan.

De vertaling van het beleid naar streekplannen is een belangrijk aandachtspunt. Daarom zal de regering in een aantal proefgebieden de vertaalslag samen met de provincies uitvoeren. Wanneer deze proef als een *nadere uitwerking van het streekplan* fungeert zullen ook de desbetreffende gemeenten erbij worden betrokken teneinde doorwerking in

bestemmingsplannen buitengebied te versoepelen. Bij de keuze van gebieden wordt gelet op een goede verdeling over de verschillende koersen en over Nederland; op een voldoende breed draagvlak om voor het gebied een koers uit te zetten/nader in te vullen; op de mogelijkheid van een duidelijke voorbeeldwerking voor andere gebieden; en op de mogelijkheden voor afstemming met andere gebiedsgerichte acties van de rijksoverheid. In overleg met de provincies wordt de keuze van de proefgebieden gemaakt.

VERANDERINGEN IN DE PKB

In PKB III.4.1 zijn de koerstyperingen aangescherpt als gevolg van de keuze om per koers een toegespitst milieubeleid te voeren, met name wat betreft grenzen aan de milieubelasting en wat betreft vestigings-/uitbreidingsvoorwaarden voor intensieve vormen van landbouw. In hoofdstuk 7 van deze toelichting worden deze en enkele andere wijzigingen in de koersbeschrijvingen nader uiteengezet.

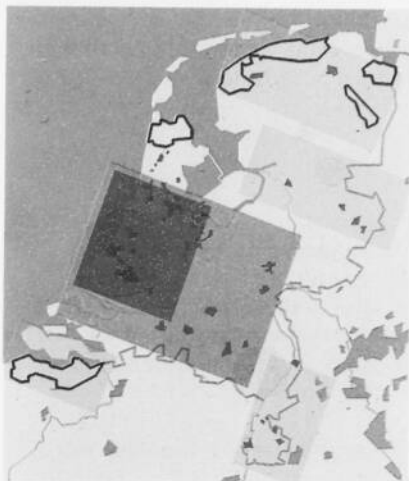
De verandering van koers die voor enkele gebieden is bepaald, wordt toegelicht in hoofdstuk 7 en is terug te vinden op de PKB-kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur die behoort bij PKB II.2.

Door middel van aanpassingen in PKB IV.1.5 (Regio's op eigen kracht) V.1.i (regio Noord), V.3.c (West) is het geschetste perspectief voor de glastuinbouw verwoord. In V.1.a. is tevens een aanknopingspunt geboden voor intensiveringsmogelijkheden in het noordelijk kleigebied.

Op enkele punten in III.4.2 is de doorwerking in andere rijksnota's nader omschreven; ook is daar de uitwerking van de koersbepaling in proefgebieden aangegeven. Verder is een uitspraak toegevoegd, waarin de provincies wordt gevraagd, gerelateerd aan de koersen, een gedifferentieerde taakstelling voor ammoniakdepositie uit te werken.

5. LEEFBAARHEID PLATTELAND

Reacties



Vrijwel alle reacties zien perspectief in de beleidsvoornemens van de regering in deel 1. Over het algemeen is men het ermee eens dat het kleine-kernen beleid zoals de Structuurschets dat beschreef, niet voldoet. Voor de regio als geheel werkt het contraproductief wanneer wordt geprobeerd in alle kleine kernen het minimale voorzieningenniveau te handhaven. Wat aanspreekt is dat de aanpak uitgaat van de kenmerken van elk afzonderlijk gebied, integraal en uitvoeringsgericht is en niet tegen de stroom van maatschappelijke tendensen probeert op te roeien. De Landelijke Vereniging van Kleine Kernen (LVKK) stelt zelfs dat met het integrale karakter van de aanpak nog verder zou moeten worden gegaan.

Diverse gemeenten en belangengroeperingen in het Noorden en Oosten van het land bestrijden dat de maatschappelijke tendensen niet te keren zijn. Zij stellen dat de regering invloed kan uitoefenen, bijvoorbeeld door toe te staan dat de druk op het ruimtegebruik in de Stedenring voor een deel naar verdergelegen platteland uitwerkt. Ook vindt men dat de regering meer invloed kan uitoefenen door meer geld uit te trekken en verdergaande stimuleringsmaatregelen te nemen. Met name het IPO en betrokken provincie- en gemeentebesturen in de aandachtsgebieden hebben gepleit voor verzwaring van de instrumentele uitwerking, bijvoorbeeld door instelling van een herstructureringsfonds. Ook de RARO en de LVKK hebben dat voorgesteld. De LVKK benadrukt dat de bewoners bij de planontwikkeling betrokken moeten worden en dat alle ministeries dat financieel moeten ondersteunen.

Vertegenwoordigers van het regionale bedrijfsleven vragen om aanscherping van de economische invalshoek in de aanpak. Vooral belangengroeperingen uit de agrarische sector vinden dat de relatie met de koersbepaling moet worden uitgewerkt. Het Nederlands instituut voor ruimtelijke ordening en volkshuisvesting (NIROV) vraagt de relatie met Sociale Vernieuwing uit te werken.

De aanwijzingen tot aandachtsgebied worden niet in twijfel getrokken. Wel worden voorstellen gedaan om de selectie uit te breiden of in elk geval bepaalde gebieden daarbuiten niet te vergeten. Genoemd zijn de regio Oostermoer, NW- en NO-Overijssel, de gemeenten Stadskanaal en Weststellingwerf, Oost-Gelderland, de Noordoostpolder en de regio Venray-Weert. Sommige insprekers vragen om de aanpak in alle landelijke regio's toe te passen.

HOOFDLIJN VAN BELEID

De regering ziet in deze reacties een goede basis om het voorgenomen beleid tot uitvoering te brengen. Daarbij vormt één belangrijk kritiekpunt een uitzondering. Het gaat om de kritiek op het uitgangspunt van de regering, dat de maatschappelijke trends wel kunnen worden bijgestuurd maar niet gekeerd. Het gaat om terugloop in de werkgelegenheid van de landbouw, de afname van de bevolking, de schaalvergrotingstendens en de bereikbaarheid van de voorzieningen. Gezien de onderliggende maatschappelijke krachten ziet de regering geen kans deze ontwikkelingen fundamenteel te keren. Ook een beleid, dat zich richt op het instandhouden van de laatste voorzieningen per kern heeft bewezen niet effectief te zijn.

Met de regionale aanpak moet worden geprobeerd om ontwikkelingsinitiatieven die inspelen op de eigen kracht van de regio's, een kans te geven om daarmee de economische ontwikkeling op peil te houden. Daar ligt immers de primaire bron van de problemen en daar is de bevolkings-

terugloop een gevolg van. Ook moet per regio de ruimtelijke organisatie van de voorzieningen en het openbaar vervoer zo worden verbeterd, dat de bereikbaarheid van de voorzieningen binnen redelijke grenzen blijft.

De pleidooien om toch vooral van onderop en integraal te werk te gaan, ziet de regering als een ondersteuning van het beleid. Juist de inbreng van de direct betrokkenen moet centraal staan, omdat zij de problemen het best kennen en de juiste maat voor de oplossingen kunnen aangeven. Het regionale element in de aanpak duidt niet op een benadering van bovenaf, maar geeft aan dat -op basis van signalen van onderop- de afweging en sturing op het regionale niveau moet plaatsvinden. Alleen zo wordt voorkomen dat de maatregelen gelijkmatig over een gebied worden verdeeld, waardoor de efficiency van regionale afstemming wordt misgelopen.

Ook verwijzingen naar het integrale karakter stroken met de kern van het beleid. Op nationaal niveau heeft de regering daarop gelet door de koppeling met sociale vernieuwing verder in te vullen en door de nationale koerskeuzen voor het landelijk gebied erop af te stemmen.

Aandachtsgebieden

In een aantal gebieden is de negatieve ontwikkelingsspiraal al zo evident dat de regering in deel 1 al heeft aangekondigd de betrokken besturen en waar mogelijk de particuliere sector bij te staan in kosten van het ontwikkelen van de nieuwe aanpak.

Inmiddels zijn daar de nodige afspraken over gemaakt. Begin voorjaar 1991 zijn door de regering en de betrokken besturen convenanten afgesloten voor de regio's Oldambt en NW-Groningen/NO-Friesland - uiteraard onder voorbehoud van parlementaire instemming. Recentelijk is dit ook gebeurd voor de regio's NW-Friesland en Kop van Noord-Holland, terwijl het convenant voor Zeeuws-Vlaanderen binnenkort kan worden getekend. Ten opzichte van de gebiedsaanduidingen in deel 1 van de Vierde nota Extra is Oostermoer toegevoegd, omdat gebleken is dat dit gebied in dezelfde mate de negatieve ontwikkelingen doormaakt als de andere aandachtsgebieden.

De regering beperkt zich met de financiële ondersteuning van planvorming tot de geselecteerde gebieden, waar dit proces al tot een neergaande spiraal heeft geleid.



Het voor de leefbaarheid van het platteland uitgezette beleid kan volgens de regering van belang zijn in alle plattelandsregio's waar de economische perspectieven beperkt zijn en waar het inwonertal daalt. De selectie van aandachtsgebieden is bedoeld om in de moeilijkste situaties ervaringen op te doen die ook voor andere gebieden waarde kunnen hebben. Niet alleen worden de problemen dan het eerst benaderd waar ze het urgentst zijn, bovendien heeft de aanpak dan de hardste toetssteen.

De regering onderkent dat ook in andere gebieden problemen van dezelfde soort bestaan. Wanneer de aandacht over nog andere gebieden moet worden verdeeld zou de aanpak, die nog in de ontwikkelingsfase verkeert, vastlopen. Op dit moment zorgt de regering dat relevante ervaringen via een landelijke coördinatiestructuur worden doorgegeven aan lokale overheden die op eigen initiatief een vergelijkbare aanpak willen starten (zie hieronder). In de evaluatie die in deel 1 is aangekondigd, kan gezien worden of inmiddels de ontwikkelingen in andere gebieden verergerd zijn.

In een aantal gebieden kan gebruik worden gemaakt van andere rijksacties op ruimtelijk gebied. Het gebied tussen Venray en Weert bijvoorbeeld ligt in de Nadere Uitwerking Brabant-Limburg, waarbij specifieke aandacht zal worden besteed aan ruimtelijke en milieumaatregelen. Landinrichting kan daarbij een belangrijk instrument vormen. Desgewenst kan op basis van de ervaringen uit de genoemde aandachtsgebieden worden ingegaan op de aspecten die voor de leefbaarheid van belang zijn.



Sociale vernieuwing

Buiten de aandachtsgebieden gaat het veelal om een anticiperend beleid om verergering te voorkomen. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden die door de sociale vernieuwing worden geboden en van de ervaringen die in de aandachtsgebieden zijn opgedaan. Voor passende projecten kan een beroep worden gedaan op de landelijke coördinatiestructuur die in het leven wordt geroepen: de Werkgroep Leefbaarheid platteland. Deze krijgt een brede interdepartementale samenstelling om adequaat in te kunnen spelen op het integrale karakter van de regionale aanpak. De vertegenwoordigers van de departementen van BiZ, EZ, LNV, O&W, V&W, VROM en WVC zijn inmiddels aangewezen. Het secretariaat berust bij het coördinatiepunt VROM/WVC. Deze werkgroep zal de beleidsontwikkeling voor leefbaarheid begeleiden. Het accent zal in de beginfase liggen op de verkenning van de mogelijkheden om regelingen die voor plattelandsgemeenten relevant zijn, onder het regime van de sociale vernieuwing te brengen.

Het voortouw ligt in de sociale vernieuwing vooral bij de gemeente zelf. Het gaat zowel om scholing en arbeid, voorzieningen en bereikbaarheid, woonomgeving en veiligheid als om bestuurlijke aspecten. In het geval van de (kleine) plattelandsgemeenten kan men niet altijd over de ambtelijke daadkracht beschikken, die voor kleinschalige, maar vaak complexe problemen noodzakelijk is. Samenwerking tussen kleine gemeenten kan de mogelijkheden vergroten.

Koersbepaling

In vele reacties op deel 1 van de Vierde nota Extra wordt een verband gelegd tussen de koersbepaling en de leefbaarheid van het platteland. Hoewel dat verband op zichzelf terecht is, moet het gewicht ervan ook weer niet worden overschat. De koersbepaling richt zich primair op de ruimtelijke structuur en kwaliteit van het landelijk gebied en heeft alleen indirect invloed op de economische en leefbaarheidsaspecten van dat landelijk gebied. De koersbepaling richt zich daarbij op de landelijke ruimtegebruiksfuncties (landbouw, natuur en recreatie), terwijl het

leefbaarheidsbeleid met nadruk ook stedelijke vormen van werkgelegenheid omvat.

Van belang is te weten dat iedere koerskeuze mede gebaseerd is op de mogelijkheden van de regio in sociaal-economisch opzicht. Daarmee biedt de koers dus aanknopingspunten voor de ontwikkelingsplannen die in de aandachtsgebieden worden opgesteld. De gele en de bruine koers bieden beide mogelijkheden voor een voortvarende agrarische ontwikkeling. De blauwe koers leidt meer richting extensivering en aanvullende inkomensvorming die aan het streekeigene gerelateerd is. De groene koers geeft een regio de mogelijkheid om de aanwezige natuur- en landschapskenmerken verder te ontwikkelen, en qua bestaansbronnen te profiteren van daarvan afgeleide functies zoals openlucht recreatie.

De suggestie dat met het oog op de ontwikkelingseffecten van de koersbepaling vrijelijk naar de politiek meest gewenste kleur kan worden gekozen, is echter onjuist. De kracht van de koersbepaling ligt voor een belangrijk deel in de koppeling van koerskeuze aan kenmerken van de regio en aan feitelijke ontwikkelingstendensen; het is niet verstandig om een koers te kiezen waar de potenties van de regio niet mee corresponderen.

INSTRUMENTEN

In het verleden is al veel overheidsgeld naar de meeste van de aandachtsgebieden gegaan om arbeidsplaatsen te scheppen. Dit heeft de werkgelegenheidsdaling niet kunnen keren. Nieuwe economische perspectieven liggen niet voor het opscheppen. Ondanks dat met de regionale aanpak wordt gezocht naar nieuwe mogelijkheden, moet duidelijk zijn dat niet in alle aandachtsgebieden alle mogelijkheden aanwezig zijn voor toeristische en recreatieve bedrijvigheid of nieuwe agrarische teelten die uitzicht bieden op commerciële exploitatie. Er moet zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij de mogelijkheden die een gebied in zich bergt en bij het instrumentarium van de EG en van de ministeries van Economische Zaken en van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Van de EG-gelden zijn die in het kader van doelstelling 5b voor het platteland het meest interessant. Verder kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het RACE-programma (Advanced Communications Experiments), waarin mogelijkheden liggen voor «rural services».

Van de middelen van Economische Zaken zijn voor Noord-Nederland de middelen van het Integraal structuurplan Noorden des lands (ISP) van belang; bij de regionale aanpak kunnen voor de aandachtsgebieden de dwarsverbanden tussen de verschillende relevante ISP-clusters (toerisme en recreatie, agrobusiness en midden- en kleinbedrijf) worden gelegd.

Het departement van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij beschikt over instrumenten in de sfeer van recreatie, bosbouw, natuurontwikkeling en verschillende vormen van landbouw. Alhoewel het aspect leefbaarheid op zichzelf geen criterium is voor de inzet van deze instrumenten, ontstaat wel een zekere «spin-off» ten gunste van de leefbaarheid. Afstemming tussen regionale ontwikkelingsplannen en de diverse initiatieven in met name de landbouwsector staat voorop, zonder dat aan de eigen prioriteitstelling van de sector afbreuk wordt gedaan. De activiteiten van de herstructureringscommissies voor de akkerbouw bieden goede aanknopingspunten om nieuwe ontwikkelingen in gang te zetten.

Vanuit de ruimtelijke ordening kan worden bijgedragen door de strategieën van actieve handhaving, aanpassing en vernieuwing van ruimtelijke structuren.

Op de begroting van V&W zijn voor de genoemde gebieden middelen beschikbaar voor verkeersveiligheid. Daarnaast kan uit de begroting van Verkeer en Waterstaat geld beschikbaar worden gesteld voor onder-

steuning van initiatieven en experimenten op het gebied van maatwerk openbaar vervoer in landelijke gebieden.

De betrokken departementen EZ, LNV, O&W, V&W, VROM en WVC leveren in de aandachtsgebieden een actieve inbreng bij de uitwerking van de ontwikkelingsplannen.

Instelling van een herstructureringsfonds is in dit stadium niet aan de orde. De aanpak verkeert nog in de ontwikkelingsfase en heeft daarom een experimenteel karakter. In dat verband is ook in een evaluatie voorzien. De regering wil niet uitsluiten dat op basis van de evaluatie in 1994 tot zo'n fonds kan worden besloten.

Basisonderwijs

Staatssecretaris Wallage heeft in januari 1991 in de nota «Toerusting en bereikbaarheid van basisscholen» een beleidsstandpunt neergelegd naar aanleiding van het rapport «Schaal en kwaliteit in het basisonderwijs». Het voornemen is de opheffingsnorm voor scholen in het basisonderwijs te baseren op de leerlingendichtheid per gemeente. Daardoor wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van scholen in het landelijk gebied. Toch is het denkbaar dat in bepaalde gevallen de reisafstand tot de meest nabijgelegen school aanzienlijk toeneemt. Eventuele meeruitgaven in verband met grotere reisafstanden kunnen gefinancierd worden uit de opbrengsten voortvloeiende uit de schaalvergroting.

Daarnaast wordt overwogen een voorziening te treffen voor de laatste school in een kern die niet aan de opheffingsnorm voldoet. Verder zal de Werkgroep Leefbaarheid Platteland bevorderen dat de regionale aanpak in de aandachtsgebieden en de uitvoering van de schaalvergroting in het onderwijs op elkaar worden afgestemd. Op regionaal niveau kan de door O&W in te stellen procescoördinatie afstemmingstaken verrichten. De gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen vanwege hun coördinerende taak bij de opstelling van het gemeentelijk huisvestingsplan voor het basisonderwijs.

VERANDERINGEN IN DE PKB

In het perspectief van PKB III.3 is de hoofdlijn van het beleid voor de leefbaarheid van het platteland verwoord.

In PKB III.4.3 is de selectie van aandachtsgebieden verwerkt. Ook wordt de relatie met sociale vernieuwing beschreven en wordt aangegeven hoe de verschillende ministeries in de regionale aanpak deelnemen (met hun instrumentarium en met hun inbreng in de landelijke coördinatiestructuur).

In de betreffende regioparagrafen (PKB V) is de regionale aanpak per gebied vastgelegd.

6. UITVOERING

«Geen daden maar woorden» (RARO) of «Nederland in 2015, daar wordt Extra aan gewerkt»? Dat is de vraag die in veel reacties op deel 1 aan de orde komt. Zoals in de Stellingnamebrief aangekondigd is heeft de regering eraan gewerkt het ruimtelijk beleid in de Vierde nota Extra een uitvoerbare vorm te geven. In deel 1 is uiteengezet dat het rijk zich daarom welbewust richt op de mogelijkheden en belangen van de vele publieke en private partijen die een rol spelen bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Dat speelt vooral bij het uitbuiten van sterke punten een essentiële rol. Er is uitvoerige aandacht voor afstemming van publieke en private investeringen, door formulering van een beperkt aantal investeringsprioriteiten, o.a. uitmondend in zgn. sleutelprojecten, door instelling van een Overleg over ruimtelijke investeringen (ORI) en door ruimte te bieden voor vormen van publiek-private samenwerking (PPS). Daarnaast zijn de randvoorwaarden in het beleid duidelijker aangegeven en is bij de formulering van beleid meer rekening gehouden met de mogelijkheid om de gestelde grenzen te handhaven. Over de gehele linie is geprobeerd de formuleringen van het beleid te laten aansluiten op de vereisten voor een goede doorwerking in sectorplannen en streek- en bestemmingsplannen. Qua intentie gaat het beleid steeds uit van efficiënte vormen van samenwerking.

Deze uitvoeringsgerichte aanpak weerspiegelt zich vooral duidelijk in het bestuurlijk overleg over deel 1 van de Vierde nota Extra. Voorheen werd dat vooral benut om van gedachten te wisselen over de strekking van beleidsvoorkeuren – die soms tamelijk abstract waren – waarna de PKB-tekst zonodig werd bijgesteld. Nu was het echter nadrukkelijk ook de bedoeling om in overleg met de betrokkenen een stap te zetten op weg naar uitvoering van het beleid. Dit heeft vooral over de verstedelijkingsrichtingen in de vier stadsgewesten geleid tot een zakelijk overleg over de vraag of met de beschikbare (en creatief te genereren) middelen uitvoering kan worden gegeven aan de beleidsrichtingen die het kabinet heeft geformuleerd.

Het overleg bleef niet beperkt tot overheidsorganen. Ook de particuliere sector is betrokken bij de vraag hoe de haalbaarheid bevorderd zou kunnen worden.

Meer algemeen heeft de gerichtheid op uitvoering, afgezien van de consequenties die dat heeft voor de formulering van het beleid, vier kanten: samenwerking, grondbeleid, financiering en lopende uitvoering/werkplanning.

SAMENWERKING

Reacties

De manier waarop in deel 1 van de Vierde nota Extra de bestuurlijke organisatiestructuur is behandeld heeft veel bijval gekregen. Vooral de ideeën over bestuurlijke samenwerking op stadsgewestelijk niveau blijken goed in te spelen op de behoeften binnen het openbaar bestuur en bij de particuliere sector. Velen hebben doorgedacht over de vormgeving van regionaal bestuur op ruimtelijk relevante terreinen. Het meest uitgebreid gebeurt dit in de elkaar aanvullende adviezen van de RARO over het bestuur in stedelijke gebieden en over de Vierde nota Extra.

Er zijn uiteraard ook vragen gesteld. Opvallend hierbij is de aanvankelijk afwijzende, later aarzelend meedenkende opstelling van sommige provincies, die begrijpelijkerwijs een spanning signaleren met hun coördinatietaak. Verder dringen insprekers uit de particuliere sector aan op een krachtige vorm van regionaal bestuur op korte termijn. De RARO spreekt echter twijfels uit over snelle haalbaarheid. Het belang van geïntegreerde samenwerking (geen samenwerkingsvorm per sector,

zoals bijvoorbeeld de vervoerregio's in het algemeen worden ervaren) en inschakeling van het bedrijfsleven wordt nogal eens naar voren gebracht.

Het belangrijkste feit uit de periode van inspraak, advies en overleg is daarmee nog niet vermeld. Er is namelijk niet alleen sprake van positieve reacties op papier, maar er zijn in korte tijd vèrgaande initiatieven in versnelde ontwikkeling gekomen. De Vierde nota Extra blijkt, in samenhang met het kabinetsstandpunt «Bestuur en stedelijke gebieden; Bestuur op niveau» (Tweede Kamer, 1990–1991, 21 062, nr. 3), de bestuurlijke samenwerking vooral in een aantal stedelijke gebieden een forse impuls te hebben gegeven. Ondanks het prille stadium waarin de samenwerkingsinitiatieven verkeren, hebben de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden in de vier grote stadsgewesten een belangrijke rol gespeeld in het bestuurlijk overleg over de verstedelijking in de Randstad. Daarnaast komt ook in de aandachtsgebieden op het platteland bestuurlijke samenwerking tot stand. In enkele gevallen zijn reeds convenanten vastgelegd.

Interprovinciale samenwerking komt snel van de grond: in het Noorden en in de Randstad was het mogelijk bestuurlijk overleg te voeren over een door meerdere provincies gezamenlijk opgestelde reactie op deel 1 van de Vierde nota Extra.

Gebieden en taken

Uit de reacties op deel 1 Vinex blijkt dat er een groeiende consensus over bestaat dat stadsgewestelijke samenwerking zich moet concentreren op de volgende beleidsterreinen:

- woningbouw: niet alleen lokatiekeuze, maar ook regionaal afgestemd volkshuisvestingsbeleid bij ontwikkeling woningbouwlokaties incl. grondkostenbeleid, bepaling van prijsklasse en kwaliteitsniveau van te bouwen woningen, contingentenverdeling, woonruimteverdeling en fasering;
- bedrijfsterreinen: regionaal afgestemde ontwikkeling van evenwichtig aanbod van A-, B- en C-lokaties (lokatieplanning, invulling, evt. sanering, omgevingskwaliteit, fasering, acquisitie), incl. grondkostenbeleid en parkeerbeleid;
- grootschalige voorzieningen: regionaal afgestemde lokatiekeuze en exploitatie van grootschalige sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen, in samenhang met verkeer- en vervoerbeleid;
- (rail-)weginfrastructuur: regionaal afgestemd verkeer- en vervoerbeleid bij aanleg en exploitatie infrastructuur (rail, weg, water, fiets), incl. exploitatie/lijnvoering openbaar vervoer, parkeerbeleid;
- milieumaatregelen: regionaal afgestemd beleid bij lokatie en exploitatie afvalverwijderingsinrichtingen, bodem- en geluidsanering en overige uitvoering gemeentelijk milieubeleid (vergunningverlening, handhaving).

De regering onderstreept dat zo'n samenwerkingspakket hard nodig is bij de uitvoering van de ruimtelijke ordening. De stadsgewestelijke samenwerking als bedoeld in deze nota sluit aan bij de vormen van regionaal bestuur zoals beschreven in het vervolg-kabinetsstandpunt «Bestuur op niveau: deel 2; Bestuur en stedelijke gebieden». In laatstbedoeld kabinetsstandpunt en de Interimwet bestuur stedelijke gebieden is de bestuurlijke vormgeving van de taken en bevoegdheden verder uitgewerkt.

In de voorwaarden voor subsidieverlening zal het rijk waar mogelijk stimulansen inbouwen voor intergemeentelijke samenwerking in stadsgewestelijk verband. Dit geldt in ieder geval voor grondkosten- en openbaar vervoer-subsidies. Bezien wordt of de bestaande verfijningsregeling voor groeikernen (Gemeentefonds) kan worden bijgesteld. Deze verfijning is in een overgangssituatie nog toepasbaar voor enkele afzonderlijke bouwgemeenten maar wordt bijgesteld, onder andere om intergemeentelijke samenwerking op stadsgewestelijk niveau te stimuleren.

In het kader van Bestuur op niveau-2 zal het kabinet zich tevens uitspreken over afstemming van de verschillende gebiedsindelingen voor intergemeentelijke samenwerking. In het overleg over het verstedelijkingsbeleid voor de Randstad was merkbaar dat het naast elkaar bestaan van samenwerkingsvormen met uiteenlopende gebiedsbegrenzing een complicerende factor kan vormen bij oplossing van ruimtelijke vraagstukken. Inmiddels groeit de duidelijkheid over de samenwerkingsverbanden rond de vier grote steden en een aantal andere stedelijke knooppunten. Afstemming van takenpakket en gebiedsbegrenzing sluit goed aan op de motie Van den Berg (Tweede Kamer, 1990-1991, 20 922, nr. 40) die is aangenomen bij de behandeling van het SVV II. Bestuur op niveau deel 2 biedt mogelijkheden om het instrumentarium van de Interimwet op alle stedelijke knooppunten toe te passen.

De aangekondigde Interimwet zal een verruimde mogelijkheid bieden om samenwerking desnoods op te leggen aan gemeenten die niet in een samenwerkingsgebied gemist kunnen worden. Voorts wordt, om uitvoering van de regelingen te verzekeren, de mogelijkheid geschapen om uitvoering van een regeling op te leggen. Wanneer bijvoorbeeld voor

de stadsgewestelijke woningbehoefte een forse bouwlokatie moet worden ontwikkeld in één van de kleinere randgemeenten rond de grote stad, kan het nodig zijn om voorzieningen te treffen die de uitvoering waarborgen. Het komt echter ook voor dat de ontwikkeling van het gebied dreigt te stagneren door acute ruimtenood van de centrale stad. In zo'n geval kan het, zoals bij Wateringen en Vleuten-De Meern, noodzakelijk blijken het grondgebied van de centrumgemeente zodanig te verruimen dat de ruimtelijke ontwikkeling in betekenende mate op eigen grondgebied kan plaatsvinden.

Wet op de Ruimtelijke Ordening

Uit diverse reacties komt naar voren dat aan het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) zowel inhoudelijk als instrumenteel een belangrijke functie wordt toegekend bij de regionale afstemming op de verschillende sectorterreinen. De suggestie uit deel 1 van de Vierde nota Extra om intergemeentelijke structuurplannen te vervaardigen die met instemming van de provincie de status kunnen krijgen van streekplan(-uitwerking), krijgt veel steun. Ook het IPO wil meewerken aan een ontwikkeling waarbij intergemeentelijke taken op het terrein van de ruimtelijke ordening worden gedelegeerd aan samenwerkende gemeenten.

Om misverstanden over de rol van de provincies te voorkomen is op verzoek van het IPO in de PKB verduidelijkt dat provincies zowel coördinerend als integrerend functioneren boven gemeenten en stadsgewesten. Mits tijdig geactualiseerd en voldoende richtinggevend ingevuld, kan het streekplan juist op dat niveau meerwaarde toevoegen in het planstelsel van de WRO. De provincie kan dan vooraf sturen in plaats van steeds ad hoc de beperkende partij te zijn. Het IPO en de VNG hebben tijdens het bestuurlijk overleg toegezegd ideeën te zullen aandragen over verbetering van de conflictoplossingsmogelijkheden van de WRO.

Vanuit het ruimtelijk beleid gezien zijn sterke intergemeentelijke verbanden op stadsgewestelijk niveau wenselijk. Zwakke samenwerkingsverbanden verhogen de planologische risico's. In de opzet van de Interimwet zal hiermee rekening worden gehouden. Enerzijds door ruimte te bieden voor maatwerk van onderop. Anderzijds door mogelijkheden te bieden voor een groei-model in vervolg op de huidige vrijwillige samenwerking op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Op basis van de in de Interimwet aan te scherpen Wgr kunnen gemeenten verplicht worden een bepaalde minimale samenwerking aan te gaan en kan het samenwerkingsverband die taken en bevoegdheden uitvoeren om de hierboven genoemde planologische risico's weg te nemen. Indien een samenwerkingsregeling op dit terrein niet of onvoldoende tot stand komt, of een regeling niet of onvoldoende wordt uitgevoerd, kan door middel van het opleggingsinstrumentarium op grond van de Interimwet hiervoor een oplossing worden geboden. De samenwerking op basis van de aangescherpte Wgr in een stadsgewest kan uitgroeien naar een stedelijk-gebiedsautoriteit. Met het IPO is de regering van mening dat voor de overdracht van taken en bevoegdheden een voldoende democratische legitimering nodig is.

In het geval van de WRO betekent aanscherping van de Wgr dat een samenwerkingsorgaan verplicht wordt een structuurplan vast te stellen dat met instemming van GS de basis vormt voor goedkeuring van bestemmingsplannen. Op zijn beurt krijgt het samenwerkingsverband de beschikking over een sanctiemogelijkheid om afzonderlijke bestemmingsplannen aan het structuurplan aan te passen.

Zodra een stedelijk-gebiedsautoriteit met een rechtstreeks gekozen bestuur is ontstaan, zal zo'n autoriteit de bevoegdheid worden toegekend een plan met ofwel streekplanstatus ofwel bestemmingsplanstatus te maken. De provincie zal in beide gevallen een interventiemogelijkheid

behouden op grond van bovenregionale belangen. Op bovengenoemde punten zal de WRO worden aangepast in het kader van de Interimwet.

Op zo'n samenwerkings-groeimodel wordt ook ingespeeld bij de bijstelling van de huidige verfijningsregeling groeikernen en bij het grondbeleid.

GRONDBELEID

In het verstedelijkingsbeleid kan grondbeleid één van de belangrijkste succes- of faal-factoren vormen, gekoppeld aan intergemeentelijke samenwerking. Zowel tijdens het bestuurlijk overleg als in het RARO-advies wordt het belang bevestigd dat deel 1 Vinex toekent aan een regionaal afgestemd grondbeleid, zo mogelijk toegroeiend naar een regionaal grondbedrijf. Neem bijvoorbeeld de ontwikkeling van een kantoren-/bedrijfsterreinaanbod conform het lokatiebeleid. Daarvoor is het van het grootste belang dat gemeenten elkaar niet beconcurreren maar samen op stadsgewestelijke schaal een marktgericht totaalpakket realiseren.

In verband hiermee ziet de regering graag een regionaal grondbeleid in alle betreffende stedelijke gebieden tot stand komen, waarbij uiteindelijk bindende afspraken worden gemaakt over de prijsstelling van lokaties en waarin mogelijkheden worden gecreëerd voor verevening van kosten. Daarvoor zullen de mogelijkheden worden geschapen. Op langere termijn zal in veel gevallen de uiteindelijke vorm van een regionaal grondbedrijf de voorkeur verdienen. Vooralsnog moeten afspraken hierover op basis van vrijwilligheid tot stand komen. Mocht een enkele gemeente de ontwikkelingen in een stadsgewest blokkeren, dan moet oplegging via de in de Interimwet aangescherpte Wgr mogelijk zijn.

Vanuit beleggingsoogpunt is met een gemeenschappelijk grondbeleid een stabielere ontwikkeling te verwachten. Het Overleg ruimtelijke investeringen (ORI) ontwikkelt op dit punt nog nadere suggesties. Hierbij kan ook de door de RARO geopperde mogelijkheid van een stadsgewestelijk grondprijns-egaliseringsfonds in de beschouwingen worden betrokken. Ook andere mogelijkheden tot verevening van kosten en opbrengsten tussen lokaties, alsmede fiscale instrumenten kunnen dan de revue passeren. De Interimwet zal hierop inspelen door zo nodig stimulansen in te bouwen en instrumentele belemmeringen voor een efficiënt intergemeentelijk grondbeleid weg te nemen.

Het ORI kan zich goed vinden in de ontwikkelingsrichtingen van Vinex. Men voorziet dat op termijn het marktmechanisme van de Vinex-benadering inderdaad zal gaan werken. Wel dringt men aan op continuïteit in het beleid, gelijkgerichtheid van alle betrokken overheidslagen, hoge kwaliteit van lokaties en een zeer stringent landsdekkend restrictief beleid. Regionale en projectverevening ziet men als belangrijkste dekkingsmiddel voor de kosten van de ontwikkelingsrichtingen. Men onderschrijft de noodzaak van een stadsgewestelijk grondbeleid, of in elk geval een bijdrage van alle gemeenten die van de investeringen profiteren. Een goede basis vormt een stadsgewestelijk grondbedrijf in combinatie met regionaal afgestemd beleid op het punt van de onroerend goed-belasting

Wat betreft het ruimtelijk beleid voor de landelijke gebieden dringen VNG, RARO, Centrale raad voor de milieuhygiëne en diverse insprekers aan op een actief grondbeleid, waarbij ondermeer wordt gepleit voor verruiming van aankooptitels en instelling van een plattelandsherstructureringsfonds. De regering onderkent dat in het landelijk gebied het grondvraagstuk een belangrijke plaats inneemt. De grondbehoefte voor functieveranderingen, met name als gevolg van noodzakelijke vernieuwingen in het landelijk gebied, zal de komende jaren toenemen. Dit

bijvoorbeeld als gevolg van bedrijfsvergroting in enkele agrarische bedrijfstakingen, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieumaatregelen en vergroting van de recreatieve en ecologische waarden van het landelijk gebied. Het grondbeleid van het rijk zal op deze toenemende behoefte worden afgestemd.

De ontwerp-Nota «Grondverwerving ten behoeve van het Natuurbeleidsplan, Randstadgroenstructuur en ROM-gebieden» (Ministerie LNV, dec. 1990) zal in verband met de uitvoering van de Vierde nota Extra worden aangevuld. Dit betreft de 27 prioriteitsgebieden voor koersverandering in het landelijk gebied en de strategische uitvoeringsprojecten van de Nadere Uitwerkingen Vierde Nota.

Verwerving van gronden geschiedt bij voorkeur door «minnelijke verwerving» al of niet in combinatie met flankerend beleid. In uitzonderlijke gevallen zal tot verwerving via onteigening moeten worden overgegaan. Het Bureau Beheer Landbouwgronden (BBL) speelt een centrale rol, zowel voor aankopen als via een «makelaarsfunctie». Het flankerend beleid kan bestaan uit het hanteren van verruimde aankoopgebieden voor beschikbare aankooptitels, uit uitruil met gronden die het BBL en de Rijksdienst der Domeinen reeds in bezit hebben, en uit het gebruikmaken van artikel 2r van de Beschikking werkzaamheden BBL, dat aankopen buiten aankoopgebieden ten behoeve van uitruil mogelijk maakt.

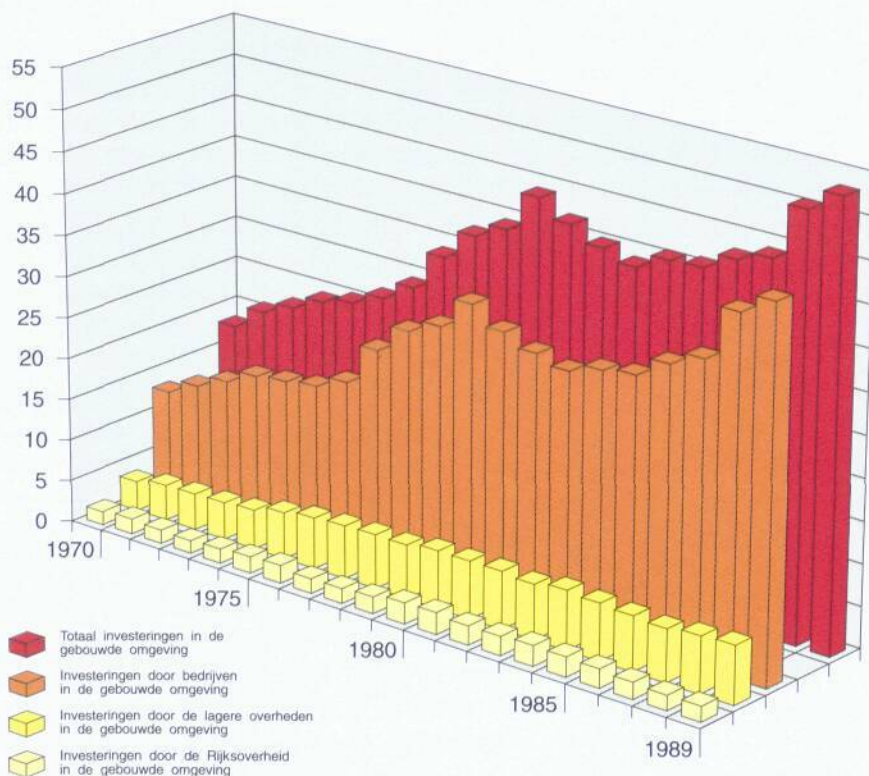
Door bij uitvoeringsprojecten indien nodig een Aankoopplan op te stellen, kan worden nagegaan of voldoende aankooptitels beschikbaar zijn.

FINANCIERING

Reacties

Zoals te verwachten viel, vindt geen enkele overlegpartner of inspreker dat het kabinet voldoende geld heeft uitgetrokken voor de financiering van het ruimtelijk beleid. Ook de RARO en vooral de RAVO menen dat de overheid een veel te geringe financiële betrokkenheid toont bij de verwezenlijking van haar beleid. Provincies en gemeenten verwachtten vooral een ruimer budget voor grondkosten en aanleg van stadsgewestelijke openbaar vervoerlijnen. Verder wordt onder meer gepleit voor een Deltaplan voor de ruimtelijke investeringen en moet een «kordate investeringsstrategie» (RARO) gevolgd worden. Meer concreet vragen insprekers, zowel uit het bedrijfsleven als anderen, om geld voor ontwikkeling van A- en B-lokaties met goede openbaar vervoer-ontsluiting. Het heeft de VNG en afzonderlijke gemeenten verbaasd dat geen budget is uitgetrokken voor de sanering van C-lokaties; ook vanuit de particuliere sector is hierop kritisch gereageerd. Verder wordt gevraagd om geld voor de aanpassing van bestemmingsplannen in het kader van het lokatiebeleid en het koersenbeleid. Het IPO wijst nog op de kosten voor de in korte tijd op streekplanniveau te verrichten milieu-effectrapportages. Het Landbouwschap en anderen betreuren dat geen invulling is gegeven aan de investeringsprioriteit voor het landelijk gebied; met name wijzen zij in dit verband op de rol van landinrichting.

INVESTERINGEN IN DE GEBOUWDE OMGEEVING (in miljarden per jaar)



Verstedelijking en mobiliteit

Uit reacties zoals die van de RAVO spreekt zorg over de financiële haalbaarheid van de verstedelijkingskeuzen die de Vierde nota Extra maakt. Er moeten binnen een korte tijd zoveel woningen bijkomen in een goede en betaalbare uitvoering, dat aanzienlijk meer rijksgeld nodig zou zijn. Overlegpartners uit de particuliere sector en anderen voegen daaraan toe, dat ook voor de aanleg van stadsgewestelijke openbaar vervoersverbindingen en HTA's veel meer overheidsgeld moet worden uitgetrokken.

De uitvoering van het verstedelijkingsbeleid is een zaak van gezamenlijk optrekkende particulieren en overheden. Voor de financiering ligt het zwaartepunt bij particuliere partijen. Het rijk levert aanvullende bijdragen. De financiële ruimte voor het regeringsbeleid staat echter onder grote druk. Bovendien geeft de strekking van de reacties al aan dat het verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid zoveel extra geld kost, dat het niet door één of enkele partijen kan worden gefinancierd; een ruimere financiële armslag van het rijk zou daar geen verandering in brengen.

Op den duur zal het beleid voordelig blijken te zijn, maar dat zal niet allemaal op de rijksbegroting blijken. Een 100% dekkende rijksbijdrage voor het tekort dat vanuit de markt resteert zou dan ook onjuist en niet wenselijk zijn. In de gesprekken met de vier grootste stadsgewesten, waar over concrete inrichtingsvraagstukken is gesproken, is daarom niet alleen overlegd over de inhoudelijke wenselijkheid en de uitvoering van het beleid, maar ook over financieringsmogelijkheden.

Financieel: rijksaanbod en medefinanciering

De regering heeft in het overleg met de vier stadsgewesten aangegeven dat voor die gebieden mag worden gerekend op circa 1 miljard gulden aan rijkssteun voor grondkosten (1995–2005) en circa 4 miljard voor openbaar vervoers infrastructuur (1990–2005). Tevens zijn de middelen voor bodemsanering aangeduid.

Investeringsmiddelen Verstedelijking vier grote stadsgewesten

	Woningbouw- grond Kosten vlg. RIGO incl. BSG 1)	Opbreng- sten vlg. RIGO 1)	Tekort 2)	Rijksbod	Resterend tekort	O.V. Investe- ringen Rijksbod 3)	Bodem sanering Rijks gelden per jaar 4)
SG Amsterdam (85.000 woningen) (IBS < 10 mln.:prov.) (IBS < 10 mln.:A'dam)	3063	2730	446	195	251	1400	13,3 10,1
SG Rotterdam (45.000 woningen) (IBS < 10 mln.:prov.) (IBS < 10 mln.:R'dam)	1441	1050	481	204	277	1000	17,9 7,6
SG Den Haag (45.000 woningen) (IBS < 10 mln.:prov.) (IBS < 10 mln.:DHaag)	1561	1050	698	343	355	1000	5) 5,3
SG Utrecht (30.000 woningen) (IBS < 10 mln.:prov.) (IBS < 10 mln.:Utr.)	1320	1050	292	208	84	600	7,1 3
TOTAAL	7385	5880	1917	950	967	4000	64,3
	+ p.m.	+ p.m.					

Aantekeningen:

- 1) In de afzonderlijke ramingen van kosten en opbrengsten is geen rekening gehouden met bedragen voor bestaand stedelijk gebied. Er is van uitgegaan, dat verevening tussen lokaties plaatsvindt.
- 2) Incl. bestaand stedelijk gebied (geraamd 4.500,- p.w.)
- 3) Periode 1990-2005
- 4) Geen indicatief bedrag voor 10 mln.+-gevallen per stadsgewest bekend gemaakt.
Uitsluitend indicatieve bedragen < 10 mln. gevallen.
- 5) Zuid-Holland al bij Rotterdam geteld.

Voor het openbaar vervoer zal een benadering worden uitgewerkt, waarin na de afweging in het integrale verkeers- en vervoerplan wordt overeengekomen de rijksmiddelen te reserveren ten behoeve van de voor realisatie in aanmerking komende stadsgewestelijke openbaar-vervoersprojecten per stadsgewest in de vorm van een totaalbedrag voor het samenhangende projectenpakket. De middelen zullen jaarlijks op basis van een met de betreffende vervoerregio overeen te komen planning van de uitvoering ter beschikking worden gesteld. Daarbij zullen prestatie-eisen worden afgesproken, waarvan de realisering jaarlijks wordt bewaakt. Bij niet-nakoming van deze eisen zullen, na overleg, via de jaarlijkse begrotingscyclus van het Meerjarenplan voor infrastructuur en transport (MIT) aanpassingen kunnen plaatsvinden, waaronder verschuivingen tussen de vervoerregio's. Dit om veilig te stellen dat het totale beschikbare bedrag daadwerkelijk wordt besteed aan de noodzakelijke verbeteringen van het openbaar vervoer en dat uiteindelijk – onder voorwaarde dat de prestatie-eisen gehaald worden – het totaalbedrag per stadsgewest voor de periode tot 2005 beschikbaar blijft voor het voor dat stadsgewest overeengekomen pakket.

In het geval van kortingen op de begroting van VROM en VW kan, na overleg, het aangaan van verplichtingen tot het doen van betalingen worden gafaseerd binnen de gekozen periode. Bij substantiële budgettaire problemen kan dit betekenen dat de daarmee samenhangende betalingen over een langere periode, dus tot na 2005 worden gespreid.

Het aanbod is weliswaar omvangrijk maar inderdaad ontoereikend om het totale tekort af te dekken. Het aanbod geeft echter wel de voordelen van meerjarige zekerheid voor de andere overheden, gecombineerd met een aanzienlijke bestedingsvrijheid. Om de goede en doelmatige uitvoering van het verstedelijkingsbeleid te verzekeren staan tegenover deze aanbieding van rijkssteun prestatie-afspraken, en zal vijf jaar na de uitvoeringsconvenanten (in 1997) een ijkmoment zijn waarop wordt nagegaan of voor de periode 2000-2005 er redenen zijn waardoor de uitvoeringsconvenanten, zoals aan het begin van de uitvoeringsperiode gesloten, in de aanvankelijk overeengekomen vorm niet kunnen worden uitgevoerd en of alle partners zich kunnen houden aan wat voor de gehele periode is overeengekomen.

Het gaat om een samenhangend pakket. Door het eerste kan optimaal worden ingespeeld op de markt, door het laatste wordt medefinanciering door de particuliere sector mogelijk. Het aanbod acht de regering daardoor toch uitvoerbaar. Voor de ontbrekende middelen worden dekkingsmogelijkheden verkend, gericht op medebekostiging door gemeenten, beleggers en projectontwikkelaars en gebruikers. In een voorlopige reactie op een discussienota van de Rijksplanologische Dienst met een «catalogus» van doorberekeningsalternatieven, heeft het ORI al enkele gedachten ontvouwd over de dekkingsmogelijkheden voor de realisatie van ontwikkelingsrichtingen en de rol van de particuliere sector. Naast kostenverevening op stadsgewestelijk niveau, waarop hierboven al is ingegaan, bepleit het ORI integrale projectontwikkeling om tot verevening op projectniveau te komen. Binnen de ontwikkelingsrichtingen wil men PPS-projecten selecteren. Hierbij moet vanuit een gezamenlijk te ontwikkelen visie naar risicodragende PPS worden toegevoerd. Over PPS in majeure projecten zal het ORI nog een rapport uitbrengen. Kostenverhaal kan plaatsvinden via de exploitatieovereenkomst.

Ruimtelijk: vraag en aanbod naar de juiste plaats sturen

Het verstedelijkingsbeleid van de regering, gericht op een hoogwaardig woon- en werkmilieu en hoogwaardige ontsluiting in de stadsgewesten, kan niet zonder consequent restrictief beleid buiten de stadsgewesten. Door ontwikkelingsmogelijkheden voor met name woningbouw en bedrijfsterreinen buiten de stadsgewesten te beperken verbetert de vraag binnen de stadsgewesten. Dat maakt het restrictieve woningbouwbeleid voor de gebieden buiten de stadsgewesten, waaronder het Groene Hart, onmisbaar. Hetzelfde mechanisme werkt bij bedrijfslokaties. Door de mogelijkheden voor ongewenste kantoorvestiging te beperken wordt de vraag naar kantoorvestigingen op de juiste lokaties groter en nemen de ontwikkelingsmogelijkheden van deze lokaties toe.

Door een beleid waarbij een overvloed aan lokaties wordt voorkomen, wordt het realiseren van hogere grondprijzen mogelijk en worden vestigingsbeslissingen van investeerders via de markt in lijn met de lokatiecriteria gebracht. Voor de particuliere sector wordt het dan de moeite waard om op de juiste plaatsen te investeren. Het ORI-advies bevestigt dat. Op deze wijze zorgt het rijk ervoor dat aanvullende middelen voor de verstedelijkingsrichtingen worden gegenereerd.

Bestuurlijk: financiering in samenwerking

De regering wil de condities scheppen voor een sterk terugtrekkende centrale overheid ten opzichte van de huidige situatie. Stadsgewestelijke samenwerking is in dat verband onmisbaar. De stadsgewesten worden uitvoerende partij en moeten ondernemend kunnen optreden. Zij moeten de financiële risico's aangaan, en het rijk moet ze daartoe in staat stellen. Door zo veel mogelijk zekerheid te geven over de hoogte van de rijksbijdrage, door de bestedingsvrijheid zo groot mogelijk te maken, maar vooral ook door de mogelijkheden te creëren dat kosten en baten binnen

een regio kunnen worden vereffend. Vereffening moet mogelijk zijn tussen woningbouwprojecten onderling en tussen woningbouwontwikkeling en de financiering van andere functies.

Het stimuleren van samenwerking door rijksbijdragen zo mogelijk aan het stadsgewestelijke niveau toe te kennen, is in dit licht een natuurlijke zaak. Uit de aard van de opgave ligt het voor de hand om de middelen voor de uitvoering te verstrekken aan de partij die bij de realisering de grootste risico's loopt. Indien samenwerking niet (tijdig) van de grond komt zijn dat de individuele gemeenten.

Landelijk gebied

In de ontwerp-pkb bij deel 1 Vinex is een investeringsprioriteit geformuleerd voor het handhaven, aanpassen en vernieuwen in het landelijk gebied. In lijn met wat in bestuurlijk overleg en inspraak werd gevraagd zal, afgewogen tegen de prioriteitstelling uit de sectoren, in het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie (SLNO) invulling worden gegeven aan de inzet van LNV-instrumentarium ten behoeve van de realisering van deze handhavings-, aanpassings- of vernieuwingsstrategie in de 27 in Vinex aangegeven prioriteitsgebieden.

Het SLNO zal ook in andere opzichten een rol spelen bij de concretisering en uitvoering van het in de Vierde nota Extra uitgezette ruimtelijke beleid. Het structuurschema is immers de aangewezen plaats voor het ruimtelijk relevante sectorbeleid, dat vervolgens handen en voeten krijgt in de sectorale Meerjarenplannen. Dit betreft de doorwerking van het Koersenbeleid, de Ecologische hoofdstructuur, Randstadgroenstructuur, glastuinbouw, enzovoorts. In het SLNO zal derhalve ook nader worden ingegaan op de uitwerking van de in Vinex geformuleerde investeringsprioriteit die betrekking heeft op het landelijk gebied.

Algemene uitvoeringsmiddelen ruimtelijk beleid

Kritiek op de omvang van ruimtelijke investeringsgelden heeft ook een algemeen aspect. Sommige reacties lijken het standpunt te huldigen dat het ruimtelijk beleid pas zou kunnen slagen wanneer het omvangrijke eigen middelen ter beschikking heeft. De regering is het daarmee niet eens. Een dergelijke opvatting gaat voorbij aan het facet-karakter van het beleid: het gaat erom de aanwending van financiële middelen van sectordepartementen en andere overheden te beïnvloeden en daarmee een perspectief te bieden voor de particuliere sector. Hierbij moet bedacht worden dat ca. 80% van de ruimtelijke investeringen uit de portemonnee van de particuliere sector komt. De kunst is om de 20% van de overheid strategisch en niet versnipperd aan te wenden.

Zo'n strategische inzet van overheidsmiddelen vormde ook de aanleiding om in deel 1 van de Vierde nota Extra structureel extra uitvoeringsgeld voor de ruimtelijke ordening vrij te maken binnen de VROM-begroting. De omvang daarvan moet niet beoordeeld worden als zelfstandige investeringsstroom, maar is bedoeld om strategische uitvoeringsprojecten daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen. Wat de beschikbaarheid van een uitvoeringsbudget van de ruimtelijke ordening zelf betreft, is daarmee een belangrijke stap gezet ten opzichte van de Vierde nota.

Uitvoeringsprojecten bleven voorheen vaak in de voorbereidingsfase steken. De beschikbaar gekomen middelen zijn daarom ten eerste bedoeld om in de voorbereiding van de uitvoering hindernissen weg te nemen. Dat betreft voorwaardenscheppende activiteiten zoals organisatie, (financiële) haalbaarheidsstudies, uitvoering van algemene maatregelen en promotie. Ten tweede -en daar ligt het zwaartepunt- is het budget vrijgemaakt om bij de feitelijke realisatie een strategisch aandeel te leveren in de investeringsstroom.

In deel 1 van de Vierde nota Extra is aangegeven dat met ingang van 1991 structureel f 10 miljoen aanvullende middelen binnen de VROM-begroting zijn vrijgemaakt. In de begrotingsvoorbereiding 1992 zal worden besloten over een (bescheiden) verhoging van dit structureel beschikbare bedrag. Binnen de bestedingscategorie zal ook ruimte worden gemaakt voor de Stedelijke Knooppunten.

De middelen worden structureel voornamelijk ingezet als bijdrage aan de uitvoering van projecten in de nadere uitwerkingen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Het betreft veelal deelbijdragen, gericht op kosten waarin de reguliere regelingen van de overige partijen niet voorzien. Hoewel deze begrotingsgelden de uitvoering van het ruimtelijk beleid dichterbij brengen, blijven deze middelen bij het departement van VROM in belangrijke mate aanvullend op de financiële middelen van de overige departementen.

Wat betreft het leeuwedeel van de investeringsstromen van de rijksoverheid moet de aandacht daarom blijven uitgaan naar de begrotingen van de sectoren. In deel 1 is een overzicht gegeven van de begrotingsposten en bedragen die daarmee zijn gemoeid, en zijn aangescherpte investeringsprioriteiten geformuleerd voor ruimtelijke investeringen van het rijk. In de reacties op deel 1 wordt in het algemeen ingestemd met die selectievere invulling. Bijgaand is een geactualiseerd overzicht van de belangrijkste begrotingsposten opgenomen. Overigens zijn de consequenties van de Tussenbalans nog niet voor alle ministeries ingevuld. Deze invullingen zullen samen met de begrotingsvoorbereiding 1992 kunnen leiden tot wijzigingen in de beschikbare bedragen.

Financiële middelen rijksnota's
De voor uitvoering van het ruimtelijke 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	802	1991-1994	201
NRB	Structuurversterkende middelen	448	1991-1994	112
NRB	Bedrijfsomgeving/econ. concentraties	243	1991-1994	61
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	Herstel watersystemen	198	1991-1994	49
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. bouwlokaties/HIS	794	1991-1994	199
NVH	Stadsvernieuwingsfonds	4 700	1991-1994	1 175

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)

Sleutelprojecten vormen een projectmatige vertaling van de investeringsprioriteiten. Over de medewerking van het rijk aan de sleutelprojecten worden convenanten afgesloten. Omdat sleutelprojecten in een aantal gevallen ook verband houden met de knooppuntfunctie van steden, sluit dat tevens aan bij de aandrang van zowel de stedelijke knooppunten als de RARO om het beleid van de stedelijke knooppunten concreter te maken met gerichte rijkscoördinatie en een investeringsprogramma per knooppunt.

LOPENDE UITVOERING EN WERKPLAN

Nadere profilering van stedelijke knooppunten

Bij de behandeling van de Vierde nota in de Tweede kamer is toegezegd dat het beleid voor de knooppunt-categorieën en voor ieder stedelijk knooppunt afzonderlijk in een brief zou worden uitgewerkt. Deze brief zal een dezer dagen worden uitgebracht.

De indeling in beleidscategorieën heeft vooral betekenis voor de toedeling van nieuwe hoogwaardige voorzieningen aan stedelijke knooppunten. Internationale voorzieningen en hoogwaardige voorzieningen die uniek zijn voor ons land zullen in beginsel in de stedelijke knooppunten met internationale positie gevestigd worden. Landsdelige voorzieningen horen in nationale en euregionale knooppunten thuis. De indeling in beleidscategorieën brengt verder met zich mee, dat het geen automatisme is, dat regionale stedelijke knooppunten op het netwerk van hoofdtransportassen worden aangesloten. De stedelijke knooppunten hebben alle goede kansen voor economische ontwikkeling en het vervullen van een motorfunctie van de regio. Uit de profielschetsen die de knooppunten hebben opgesteld, blijkt dat duidelijk.

In de profielschetsen geven de stedelijke knooppunten aan, waar in economisch-functionele zin hun kracht ligt en wat het eigene van het knooppunt is. De steden kunnen zich daarop veel meer profileren, dan in het benadrukken van kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden die algemeen voorkomen. Als voorbeeld kan worden gewezen op de profilering van Arnhem-Nijmegen als transportregio (op het kruispunt van noord/zuid en west/oost). Leeuwarden profileert zich met het nutri-businesscomplex, een samenhangend geheel van industrie, zakelijke dienstverlening, onderwijs.

Het is voor de positie van de stedelijke knooppunten in het Europa zonder grenzen van belang dat zij op adequate wijze hun profiel verder versterken. Dat vergt aanzienlijke inspanningen van de stedelijke knooppunten en het particulier bedrijfsleven in de regio. Het rijk zal daar steun aan geven door samen met de knooppunten mee te denken over de wijze waarop dit het beste kan. Dit zal gebeuren door afspraken over belangrijke uitvoeringsprojecten in de stedelijke knooppunten (in beginsel niet meer dan één per knooppunt) die de profilering versterken en de aantrekkelijkheid van het knooppunt als vestigingsplaats voor internationaal geïntereerde bedrijvigheid vergroten.

Waar mogelijk zullen knooppuntprojecten via de sleutelprojectenlijn worden geleid. Waar dit op basis van de daarbij gehanteerde criteria niet kan, zal een andere lijn worden gekozen. Hierbij is te denken aan een lichte vorm van coördinatie of aan een aanspreekpunt, afhankelijk van de complexiteit van het project. Daarover zullen met het betrokken stedelijk knooppunt schriftelijke afspraken worden gemaakt. De betrokken departementen zullen zich inspannen om strategische projecten die passen in hun sectorale beleidsdoelstellingen, in te passen in hun begrotingsplanning. In het bijzonder wordt daarbij gedacht aan de toedeling van de middelen in de vervoerregio's (waarbij uiteraard beoordeling plaatsvindt in het kader van de regionale verkeers- en vervoersplannen) en de inzet van het nieuwe beleid voor de bedrijfsomgeving. Om de armslag van de stedelijke knooppunten te vergroten zullen zij in de gelegenheid worden gesteld om gebruik te maken van de mogelijkheden van de Interimwet die in het kader van Bestuur op niveau wordt voorbereid.

Instrumentatie van knooppunten en stadsgewesten

Het concept van de stedelijke knooppunten richt zich op de verdeling van de landsdelige voorzieningen en op de bereikbaarheid van de stedelijke knooppunten. Verschillende recente rijksnota's onderstrepen dat. Het gaat bij de verkeer- en vervoersplanning in het SVV II en de jaarlijkse Meerjarenplannen voor infrastructuur en transport om de prioriteit bij de hoofdtransportassen, de Hoge snelheidslijn en om het stads- en streekvervoer en de stedelijke verkeers- en vervoersvoorzieningen. Het Hoger Onderwijs en Onderzoekplan 1990 (HOOP) geeft aan dat de investeringen van het hoger onderwijs gericht blijven op onder meer de stedelijke knooppunten en onderkent het belang van onderwijs voor het (internationaal) grootstedelijk vestigingsmilieu. In de Nota «Regio's

zonder grenzen» is het beleid aangegeven voor de verbetering van de bedrijfsomgeving voor het internationaal opererende bedrijfsleven. Dit beleid richt zich vooral op de fysieke infrastructuur. Stedelijke knooppunten zullen naast andere economische concentraties kunnen profiteren van deze faciliteit. Vervolgens valt erop te wijzen dat innovatiecentra voor een groot deel in stedelijke knooppunten zijn gevestigd. De infrastructuursubsidies ter verbetering van het toeristisch produkt uit «Ondernemen in toerisme» worden mede op de stedelijke knooppunten gericht. Het NMP⁺ geeft bij de sanering van verontreinigde bodems, bij de aanpak van stankhinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid bij gelijke urgentie voorrang aan de stedelijke knooppunten. Tenslotte geeft het rijk feitelijke steun bij het zoeken naar vormen van bestuurlijke samenwerking tussen dubbel-knooppunten en tussen stedelijke knooppunten en de omliggende gemeenten om hun regionale functie te versterken.

Stadsgewesten zijn instrumenteel in een regionaal inrichtingsbeleid gericht op bundeling van wonen, werken en voorzieningen. Dat is als onderdeel van het beleid voor de Dagelijkse Leefomgeving een primaire verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Het rijk ondersteunt dat met vooral de (gedeeltelijke) subsidiëring van excessieve grondkosten, van hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen en van bodemsanering in de stadsgewesten. Aan de grondkosten in de vier grote stadsgewesten draagt het rijk over de periode 1995–2005 f.950 mln bij. Voor de investeringen in openbaar vervoersinfrastructuur (stads- en streekvervoer) is over de periode 1990–2010 een bedrag van 6,2 mld beschikbaar vanuit het SVV-II deel d. Daarvan is 4 mld voor de vier grote stadsgewesten in de periode 1990–2005. Dat is naast de investeringen in de stadsgewestelijke functie van het NS-net.

Voor de rest van Nederland zal in principe een vergelijkbare werkwijze als in de vier grote stadsgewesten worden gevolgd. In het komende jaar zal worden onderzocht welke middelen voor de overige stadsgewesten nodig zijn en hoe de verdeling zal plaatsvinden (onderscheiden naar de stadsgewesten op de Stedenring en die daarbuiten; wat betreft openbaar vervoersmiddelen aan de hand van de regionale verkeers- en vervoerplannen). Daartoe zullen provinciale besturen worden uitgenodigd om binnen een jaar inzicht te verschaffen in de gewenste uitbreidingsrichtingen voor deze stadsgewesten tot 2005. Op basis daarvan kan vervolgens een raming worden gemaakt van de te verwachten investeringen. Bij de verdeling van de middelen zal de Knooppuntstatus overigens een prioriteitscriterium zijn.

Waar het Rijk daar invloed op uit kan oefenen gaat het bij de stadsgewesten ook om de lokatiekeuze van regionale voorzieningen, maar ook daar ligt de primaire verantwoordelijkheid bij de provincies.

Op zich zijn beide concepten aanvullend. Gezien de krapte in het overheidsbudget zullen er echter keuzes gemaakt moeten worden bij de inzet van de middelen. Wat het beleid van de grootschalige voorzieningen betreft is er een eenduidige prioriteit bij de stedelijke knooppunten. De categoriale indeling van de stedelijke knooppunten in (inter)nationale, euregionale en regionale knooppunten kan in relatie tot de aard van de voorziening de keuze van de vestigingsplaats mede beïnvloeden.

Uitvoering Vierde nota (Extra)

Sinds het verschijnen van de Vierde nota zijn veel gezamenlijke uitvoeringsactiviteiten in gang gezet. Sommige werpen al hun vruchten af.

Een aantal «sleutelprojecten» voor ruimtelijke investeringen is inmiddels al in uitvoering (Sphynx-terrein Maastricht) of goed op de rails

gezet (denk aan de Rotterdamse Kop van Zuid). Inmiddels zijn zeven andere potentiele sleutelprojecten geselecteerd (te weten Den Haag Nieuwe Centrum, Rotterdam Noordrand I, Amsterdam IJ-oever, Eindhoven-Welschap corridor, Nijmegen Brabantse Poort, Utrecht City project en Amersfoort Centraal stedelijk gebied). De Tweede Kamer wordt jaarlijks gerapporteerd over de voortgang van selectie en uitvoering van de projecten.

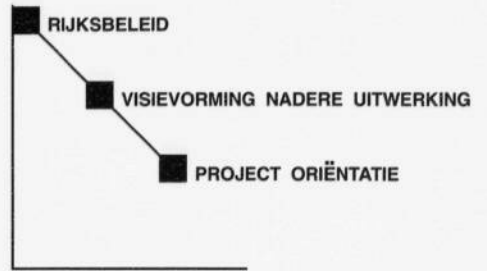
Daarnaast zullen, aan de hand van de profilering van de stedelijke knooppunten, afspraken worden gemaakt over de aanpak van concrete projecten die strategisch invulling geven aan het gekozen profiel.

Voorts konden onlangs de handtekeningen worden geplaatst onder het beleidsconvenant van het Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving. Daarin zijn onder meer afspraken vastgelegd over de aanpak van een aantal uitvoeringsprojecten. In hoofdstuk 2 werd reeds gewezen op de voortgang rond de Nadere Uitwerkingen Groene Hart, Rivierengebied, Randstad Internationaal en Maastricht-Heerlen-Aken-Luik.

Ook het verschijnen van deel 1 van de Vierde nota Extra heeft tot activiteiten geleid. Zo zijn reeds enkele convenanten getekend voor de regionale aanpak van de leefbaarheid platteland. Ook zijn in het bestuurlijk overleg over deel 1 afspraken gemaakt over de Nadere Uitwerkingen Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück en Rijn/Schelde Delta. Ook is op diverse punten nieuw werk nodig gebleken. Het gaat om zaken als uitwerkingen en plannen van aanpak, het uitvoeren van experimenten, studies in proefgebieden voor de koersbepaling, het actualiseren van bestemmingsplannen buitengebied enzovoorts.

Bij dit laatste moet naar aanleiding van de reactie van de VNG een misverstand worden opgehelderd. Het is niet zo dat het rijk een financiële compensatie zal leveren voor de reguliere doorwerking van het ruimtelijk beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen. De hiermee verband houdende kosten zijn verplichte uitgaven voor de gemeente in de zin van art. 240, onder x van de gemeentewet. Alleen in die gevallen waarin planherziening nog niet verplicht is (bijv. omdat het geldende bestemmingsplan nog geen tien jaar oud is) en de minister van VROM toch van oordeel is dat het bestemmingsplan voor een bepaald aspect versneld aan een nieuw onderdeel van het rijksbeleid moet worden aangepast, zal het rijk bijspringen in de extra kosten. In het budget voor uitvoering van ruimtelijk beleid zijn daarvoor middelen gereserveerd, omdat actuele en milieugerichte bestemmingsplannen buitengebied een cruciale rol spelen in de implementatie van de Vierde nota Extra en het NMP+

DE UITVOERING VAN HET BELEID (DIAGONAAL)



NADERE UITWERKING HET GROENE HART

In alle genoemde gevallen van gezamenlijke planvorming gaat het om een invulling van wat wel wordt aangeduid als de «diagonaal» tussen horizontale doorwerking van het ruimtelijk facetbeleid in ruimtelijk relevant sectorbeleid en verticale doorwerking in het ruimtelijk beleid van provincies en gemeenten.

Hierbij zijn per geval andere publieke en private partijen betrokken. Om de tussen partijen gemaakte afspraken over de manier van invulling van de bovengenoemde «diagonaal» vast te leggen wordt in de praktijk vaak gekozen voor de vorm van een convenant of een reeks van convenanten met toenemende binding van de ondertekenaars. De gebruikelijke startconvenanten zijn gezamenlijke intentieverklaringen over de door de afzonderlijke partijen te verrichten inspanningen om tot een resultaat te komen. De afzonderlijke partijen gaan hiermee vervolgens aan de slag op basis van hun eigen verantwoordelijkheid en met inachtneming van de regels die voor hun besluitvorming gelden. Noch deze convenanten noch de daarop volgende zijn een zelfstandige nieuwe planfiguur zoals de RARO vreest, en ze komen uitdrukkelijk niet in de plaats van besluitvorming.

Met de kritische kanttekeningen van de RARO bij de status van dergelijke invullingen van de «diagonaal» zal echter terdege rekening worden gehouden. Enerzijds door per geval aan te geven hoe de inhoud van het convenant zich verhoudt tot de formele planvormen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en overige regelgeving, zoals over milieu-effectrapportage. Anderzijds zal in het kader van de Algemene wet bestuursrecht een procedureregeling worden opgenomen over bestuursovereenkomsten.

Werkplan Vierde nota (Extra)

Bij de nadere invulling en uitvoering van het ruimtelijk beleid spelen vele partijen een rol. In een uitvoeringsgerichte aanpak past, dat met die partijen afspraken worden gemaakt over gezamenlijk te ondernemen acties ter uitvoering of concretisering van bepaalde beleidsonderdelen.

De grote aantallen van activiteiten en de veelheid aan betrokkenen maken een instrument van voortgangsbewaking onmisbaar. Tegelijk met deel 3 van de Vierde nota Extra wordt daarom door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een Werkplan uitgebracht waarin de acties zijn vastgelegd die tijdens het overleg over deel 1 zijn afgesproken. Ook de eerder in het kader van de Vierde nota afgesproken acties die nog niet zijn afgerond, zijn daarin opgenomen. Daarmee is één uitvoeringsoverzicht ontstaan dat de Vierde nota en de Vierde nota Extra overkoepelt.

VERANDERINGEN IN DE PKB

Het bestuurlijk-organisatorische aspect van de uitvoering van dit beleid heeft vooral effect op de hoofdstukken II en V van de PKB. In PKB-uitspraken II.3.d en II.3.e was reeds in deel 1 de nadruk op het stadsgewestelijk verband beschreven en de veranderende rol van gemeenten en provincies die daarmee samenhangt, en nu wordt in V.3.f de concrete invulling daarvan bepaald voor de vier grootste stadsgebieden.

In III.1.5 wordt de basis gelegd voor een belangrijke voorwaarde voor hetgeen hierboven is aangeduid als «financiering in samenwerking»: aanpassing van de systematiek van lokatiegebonden subsidies en andere relevante regelingen.

De beslissingen over grondbeleid staan in PKB II.3.f (wat betreft de algemene strekking) en in IV.7 (wat betreft de inzet ten behoeve van ROM-gebieden).

De concretisering van de inzet van het instrumentarium van het ministerie van LNV voor de handhavings-, aanpassings- en vernieuwingsstrategieën in het landelijk gebied is terug te vinden bij de investeringsprioriteiten (PKB II.3.h) en in het betreffende Ruimtelijke ontwikkelingsperspectief (PKB IV.6.1).

De concretisering van het beleid voor Stedelijke knooppunten is opgenomen in PKB IV.2.1 (zowel wat betreft de differentiatie naar categorieën als wat betreft de instrumentele invulling van het beleid in de richting van belangrijke uitvoeringsprojecten).

7. OVERIGE TOELICHTING BIJ DE PKB

In dit hoofdstuk licht de regering toe bij welke PKB-uitspraken verder nog belangrijke afwegingen zijn gemaakt. Steeds wordt de volgorde van de PKB aangehouden. Waar dat leidt tot inhoudelijke wijzigingen van de PKB is dat vermeld.

Daarbij is selectief te werk gegaan. De enorme hoeveelheid aan informatie maakte dat nodig. Afwegingen die in de voorgaande hoofdstukken al zijn aangeduid, zijn hier korthedshalve niet herhaald. Ook wordt er niet stelselmatig naar verwezen.

Ook op beleidsneutrale bijstellingen is niet ingegaan. Mede naar aanleiding van verschillende inspraakreacties zijn op diverse plaatsen de beleidsuitspraken technisch verduidelijkt. Op enkele plaatsen is de PKB verder vereenvoudigd. Daarnaast is de tekst aangepast wanneer deze door de tijd achterhaald was. De uitspraak over leefbaarheid platteland bijvoorbeeld, kon worden aangescherpt door de concrete afspraken die sinds deel 1 zijn gemaakt met de overheden in de aandachtsgebieden.

Eén en ander heeft geleid tot verschillende amenderingen en afslankingen van teksten, die om de lezer te sparen niet in detail worden opgesomd.

UITGANGSPUNTEN VAN BELEID

II.2. STADSGEWESTEN

Naar aanleiding van de verzameling stadsgewesten die in deel 1 van de Vierde nota Extra is opgenomen, is verzoekt om diverse gemeenten aan de selectie toe te voegen. Het gaat met name om de driehoek Apeldoorn/Deventer/Zutphen (voorstel van de provincie Overijssel), Deventer en Apeldoorn afzonderlijk, de combinatie Middelburg/Vlissingen (voorstel van de provincie Zeeland en de beide gemeenten), Gouda en Assen (voorstel van resp. gemeenten). Soms beroept men zich op het voldoen aan het pendelcriterium, in andere gevallen houdt het verzoek verband met voorziene behoefte aan het instrumentarium dat voor stadsgewesten beschikbaar is.

Met name de variatie aan argumenten is voor de regering aanleiding om de essentie van het stadsgewest als instrument terug te halen. Bij stadsgewesten gaat het om die situaties waar het samenhangend stedelijk gebied veel groter is dan de centrale gemeente en waarbij het begrip stadsgewest een kader op bovengemeentelijk niveau vormt voor de gewenste verstedelijking en voor de afstemming van woon-, werk- en recreatiefuncties. De instrumentatie is op die problematiek toegesneden. Om te komen tot een uniforme beleidslijn voor het gehele land is deze ruimtelijke situatie aan de hand van gekwantificeerde criteria gedefinieerd. Mede door de pregnante rol van de mobiliteitsproblematiek is daarbij een zwaar gewicht aan het pendelcriterium toegekend. Aan deze criteria is de bestaande groep stadsgewesten in deel 1 van de Vierde nota Extra geijkt.

Noch in het gevoerde bestuurlijk overleg, noch in de informatie die in de inspraakreacties naar voren is gebracht heeft de regering grond gevonden om veranderingen aan te brengen in de uitkomst van deze ijking. Verschillende gemeenten hebben aan de hand van eigen, recente, gegevens aangetoond dat hun inkomende pendel hoger is dan het criterium van 10 000. Voor de herijking zijn de meest recente gegevens gebruikt, die voor het land als geheel op een vergelijkbare wijze beschikbaar zijn. Dit betreft de Arbeidskrachtentelling 1985 van het CBS.

Om een eenduidige lijn aan te houden, ook naar andere gemeenten die tot de zogenaamde pre-stadsgewesten kunnen worden gerekend, hecht de regering aan die landelijke vergelijkbaarheid. Daarbij wijst zij er op dat bij de herziening van deze pkb over vijf jaar de selectie van stadsgewesten opnieuw zal worden geijkt aan de hand van het meest recente materiaal dat dan beschikbaar is.

In het bestuurlijk overleg met de provincies Gelderland en Overijssel en in diverse reacties wordt gepleit voor het aanwijzen van Apeldoorn, Deventer of de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen in haar geheel als stadsgewest. Apeldoorn en Deventer zouden voldoen aan de getalsmatige criteria, wanneer van de meest recente gegevens wordt uitgegaan. Wanneer het gaat om een gebied als de Stedendriehoek is de regering van mening dat aanwijzing tot stadsgewest geen geschikt middel is. Kenmerkend voor een stadsgewest is immers dat er sprake is één samenhangende stedelijke woning- en arbeidsmarkt. Een ontwikkeling in die richting wil de regering in deze regio niet bevorderen. Wel ondersteunt de regering een versterking van de bestuurlijke samenwerking tussen de drie gemeenten. Mede gelet op het provinciegrensoverschrijdende aspect is de regering bereid op dit punt een inbreng te leveren.

De regering wijst ook de aanwijzing als stadsgewest van de afzonderlijke gemeenten Apeldoorn en Deventer af. In de reacties zijn daarvoor geen nieuwe argumenten aangedragen. Daar komt bij dat de instrumenten die bij de stadsgeweststatus horen (waaronder inzet van grondkosten-subsidies) voor de ontwikkeling van deze steden tot nu toe niet nodig zijn gebleken.

In de reacties en in het bestuurlijk overleg met de provincie Zeeland is verzocht de steden Middelburg en Vlissingen gezamenlijk aan te wijzen als stadsgewest. De regering erkent dat Middelburg/Vlissingen op de Zeeuwse schaal een bijzondere positie innemen. Ontwikkeling van beide gemeenten in hun onderlinge samenhang is van belang voor de hele regio. De positie van Middelburg/Vlissingen in een groter verband kan aan de orde komen in de Nadere uitwerking Rijn-Schelde Delta.

Net als bij Apeldoorn en Deventer geldt ook hier dat zich niet de stedelijke inrichtingsvraagstukken voordoen waarop de stadsgeweststatus en de daarbij behorende instrumenten zijn toegesneden. De regering houdt dan ook vast aan haar standpunt Middelburg/Vlissingen niet als stadsgewest aan te wijzen. Zij ondersteunt wel de versterking van de bestuurlijke samenwerking tussen beide gemeenten en is bereid mee te werken aan de verdere vormgeving daarvan.

II.2.e. UITGANGSPUNTEN KOERSBEPALING

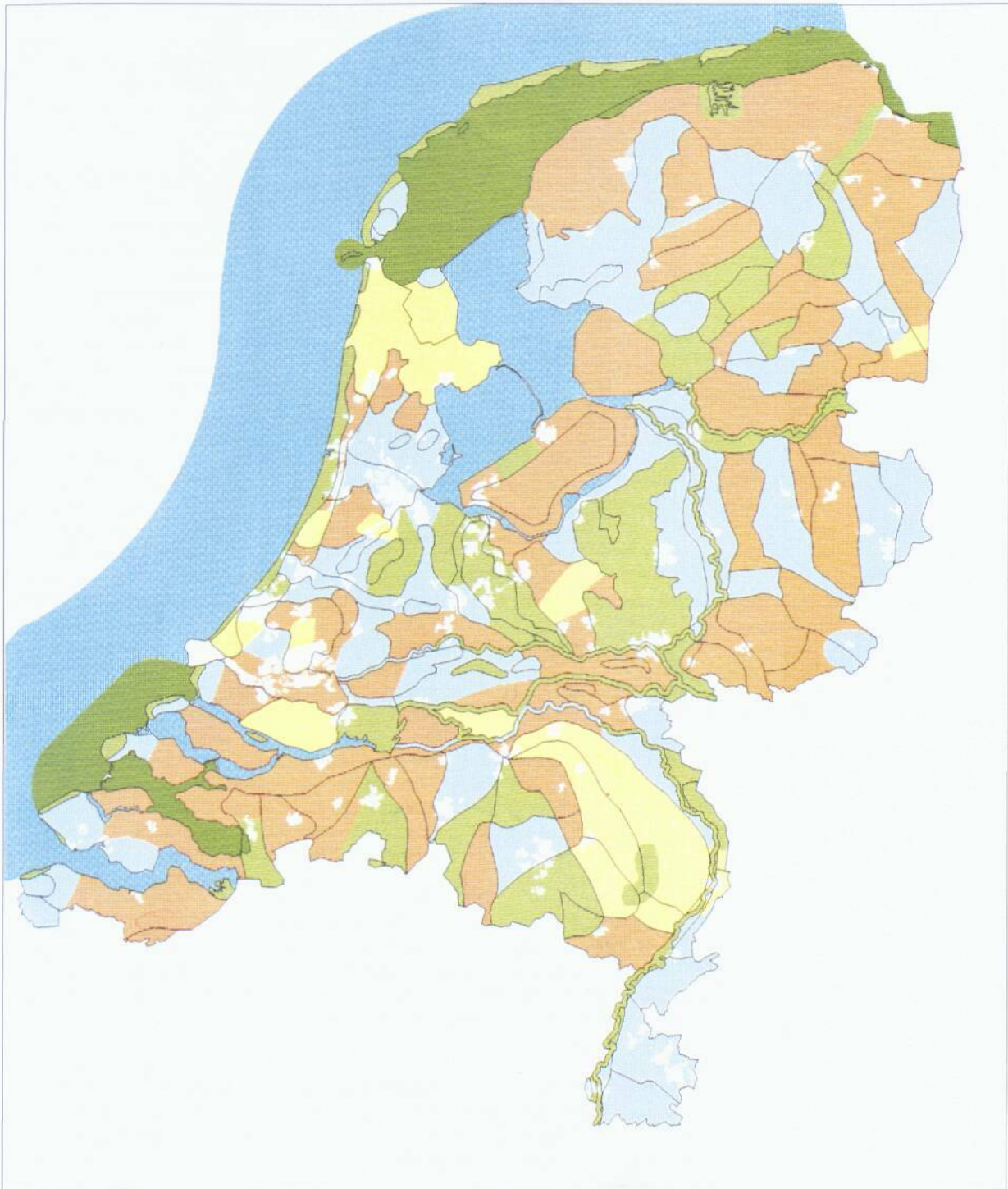
De typering van de koersen zijn op enkele punten aangepast. Bij de uitgebreide beschrijvingen bij III.4.1. worden de afwegingen van de regering uiteengezet.

De koersaanduidingen per gebied op de kaart van de Ruimtelijke Hoofdstructuur (en de zg. Regiokaarten die hiervan zijn afgeleid) zijn in een vrij groot aantal gevallen aangepast, in hoofdzaak op grond van het bestuurlijk overleg met de provincies, voor een kleiner deel in reactie op insprekers waaronder een aantal landbouworganisaties. Een aantal voorstellen van provincies tot koerswijziging is niet overgenomen. In onderstaand overzicht worden de belangrijkste wijzigingen en afwijzingen aangegeven.

In een aantal gevallen zijn grenzen van gebieden aangepast om het koersbeleid beter te laten aansluiten op het provinciale beleid of op de waterbeheerseenheden. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de opmerking van vele insprekers dat de in deel 1 gebruikte indeling in

systemeenheden voor hoog-Nederland in delen te veel was gebaseerd op het diepere grondwater. De wijzigingen in grenzen komen er grofweg op neer dat in hoog-Nederland meer rekening wordt gehouden met stroomgebieden van bekenstelsels en in laag-Nederland het onderscheid zoet/brak grondwater wordt losgelaten. Niettemin was het niet in alle gevallen mogelijk de gebiedseenheden te laten corresponderen met waterbeheerseenheden. Voor een goede afstemming tussen waterbeheer en ruimtelijk beleid dient de aansluiting op de indeling in waterbeheerseenheden bij de doorwerking en verdere invulling van het koersenbeleid een belangrijk aandachtspunt te vormen.

Een gedeelte van PKB-tekst II.2.e is niet langer van wezenlijk belang genoemd omdat het een meer toelichtend karakter heeft. In een enkel geval zijn aanvullende beleidsuitspraken nodig bij de koers die voor een gebied is gekozen. Deze uitspraken (die voor zichzelf spreken) zijn in de PKB opgenomen aan het begin van de betreffende regioparagraaf (PKB V).



- | | |
|--|---|
|  natuur richtinggevend |  natuur richtinggevend |
|  geconcentreerde landbouw richtinggevend |  combinatie van functies |
|  verspreide plattelandsontwikkeling |  opstroomgebieden |
|  mozaïek van landbouw en andere functies | |

Noorden

- aan Friesland-buitendijks is de groene koers toegekend (zoals voorgesteld door provincie Friesland), omdat het een integraal deel uitmaakt van het ecosysteem van de Waddenzee.
- de randzone van het IJsselmeer tussen Stavoren en de afsluitdijk, het oostelijk deel van het stadsgewest Leeuwarden, en het gebied Koningsdiep hebben op voorstel van provincie Friesland de blauwe koers gekregen gezien de voorgestane integratie van recreatie en andere functies in deze gebieden.
- aan de noordelijke Wouden is op voorstel van provincie Friesland de bruine koers toegekend.
- het provinciale voorstel om voor het noordelijk kleigebied van Friesland de gele koers te kiezen is afgewezen; de huidige ontwikkeling van glastuinbouw bij Sexbierum wordt - ook voor de toekomst van lokale omvang geacht; deze ontwikkeling past, evenals de uitbreiding van de bloembollenteelt en de vollegrondstuinbouw in het noordelijk kleigebied, naar de mening van de regering goed in de voor dit gebied gekozen bruine koers (zie ook toelichting in hoofdstuk 4).
- aansluitend op het Drentse Aa-gebied is op provinciaal verzoek de groene koers toegekend aan de in het Natuurbeleidsplan aangegeven natuurontwikkelingszone richting Appingedam/Delfzijl.
- het provinciale voorstel om voor Noord-Groningen de gele koers te kiezen is afgewezen; hiervoor ontbreken thans de aanzetten, terwijl algemene overwegingen over de stimulans voor het Noorden (zie hoofdstuk 4) tot een keuze van Emmen hebben geleid. De huidige ontwikkeling in de glastuinbouw in het veenkoloniale gebied en de ontwikkeling van vollegrondstuinbouw in delen van Groningen passen naar de mening van de regering goed in de voor die gebieden gekozen bruine koers.
- gezien de perspectieven voor de ontwikkeling van een glastuinbouw-complex van regionale omvang is de gele koers toegekend aan het gebied ten zuidoosten van Emmen.
- het commentaar van provincie Drenthe heeft er toe geleid dat de indeling in systeemeenheden is verfijnd, waarmee een nadere differentiatie naar de groene, blauwe en bruine koers is uitgewerkt. Aan het Drentse Aa-gebied en het Dwingelder Veld is daarbij, conform het in het streekplan Drente uitgezette beleid, de groene koers toegekend. De in deel 1 van de Vierde nota Extra aangekondigde actie, om nog nader te bezien of voor delen van het Drents Plateau voor de blauwe dan wel voor de bruine koers moet worden gekozen heeft geresulteerd in een keuze voor blauw in het noordelijk deel van het gebied Loo- en Drostendiep, en voor bruin in de omgeving van Smilde en de gebieden Oude Vaart en Middenveld. In PKB-uitspraak V.1.a is aangegeven dat het beleid in deze bruine koersgebieden, in verband met de aanwezigheid van kwetsbaar grondwater, tevens gericht is op het tegengaan van ongewenste intensiveringstendenzen in de landbouw.

Oosten

- de in deel 1 van de Vierde nota Extra aangekondigde nadere afweging van de mogelijkheden voor de blauwe koers in Oost-Gelderland heeft ertoe geleid dat het noordelijk deel van de Graafschap als blauwe koersgebied wordt aangegeven en dat de begrenzing bij Winterswijk is aangepast.
- de begrenzing van de gele koers in de Gelderse Vallei is gewijzigd om beter aan te sluiten op het bestaande concentratie van intensieve veehouderij.
- aan de stuwwal bij Nijmegen en directe omgeving is de blauwe koers toegekend.

Westen

- de groene koers langs de randmeren in Flevoland is naar aanleiding van de reactie van provincie en landbouworganisaties omgezet in een bruine. De ontwikkeling van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) blijft

in dit gebied, in mozaïek met andere functies, een belangrijke plaats innemen.

- Voorne/Putten/Hoeksche Waard: Mede naar aanleiding van de reactie van de provincie Zuid-Holland is het gebied waarvoor de gele koers wordt gekozen, beperkt tot de Hoeksche Waard. Voor Voorne en Putten wordt bruin gekozen, en voor Westelijk Voorne de blauwe koers. De invulling van de blauwe koers is vergelijkbaar met die voor Goeree. De in deel-1 van de Vierde nota Extra aangekondigde actie, om nog nader te bezien of voor delen van het Drents Plateau voor de blauwe dan wel voor de bruine koers moet worden gekozen heeft geresulteerd in een keuze voor blauw in het noordelijk deel van het gebied Loo- en Drostendiep, en voor bruin in de omgeving van Smilde en de gebieden Oude Vaart en Middenveld. In PKB-uitspraak V.1.a is aangegeven dat het beleid in deze bruine koersgebieden, in verband met de aanwezigheid van kwetsbaar grondwater, tevens gericht is op het tegengaan van ongewenste intensiveringstendenzen in de landbouw.
- de voorstellen van de provincie Utrecht voor het wijzigen van de groene koers in een blauwe voor de noordelijke Heuvelrug en het gebied van de oostelijke Vechtplassen zijn niet overgenomen. Juist omdat in deze gebieden een grote druk vanuit verstedelijking en watersport en andere openluchtrecreatie bestaat wordt het van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van deze gebieden geacht om de natuurwaarden richtinggevend te laten zijn. Bovendien kan men niet stellen dat de positie van de landbouw hier een goede aanleiding vormt voor het kiezen van de blauwe koers.

Zuiden

- Het voorstel van de provincie Zeeland om langs de deltawateren (met name Oosterschelde) de blauwe koers te kiezen is niet gevolgd. In de polders worden eventuele ontwikkelingen van recreatie of natuur als zelfstandige ruimtelijke eenheden vormgegeven. Dit past het best bij de huidige structuur van deze gebieden.
- de begrenzing van het groene koersgebied op De Peel is iets gewijzigd om beter aan te sluiten op de EHS.
- In het bestuurlijk overleg is door de provincie Noord-Brabant de wens geuit om voor de landgoederenzone ten zuidwesten van Breda en voor het gebied van de Beerzen/Reusel de groene koers te kiezen. Deze gebieden kennen evenwel een dermate hoge concentratie van intensieve landbouw (tuinbouw/bomenteelt resp. intensieve veehouderij) dat een zeer grote extensiveringsinspanning zou moeten worden gepleegd om de groene koers te realiseren. Er is daarom gekozen voor de bruine koers, die ruimte laat voor de aldaar aanwezige elementen van de EHS. Hoe dit op regionaal niveau kan worden vorm gegeven is onderwerp voor de nadere uitwerking voor dit gebied, dan wel voor het streekplan.
- de groene koers langs de Grensmaas is op voorstel van de provincie iets ruimer aangegeven om ruimte te bieden aan de natuurontwikkelingsplannen voor dit gebied. Dit staat op gespannen voet met de positie van het ontgrondingenbeleid in de groene koers (pkb III.4.1.a). Omdat de nog resterende grindwinningen voortkomen uit een overeenkomst over de afbouw van de grindwinning met het oog op natuur en landschap van Limburg, én omdat uitdrukkelijk is afgesproken dat het gebied een nabestemming zal krijgen met veel natuurontwikkeling, wordt de keuze voor de groene koers hier als uitzondering verantwoord geacht.

DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

III.1.5. GROEIKERNEN EN ANDERE GEMEENTEN MET EEN GROTE BOUWTAAK

Voor de gemeenten Haarlemmermeer, Amersfoort, Houten, Duiven-Westervoort en Spijkenisse loopt de vigerende taakstelling af in resp.

1996, 1994, 1993, 1994 en 1992. Lelystad blijft in principe groeikern tot een omvang van 30 000 woningen is bereikt. Conform afspraken tussen het rijk en Lelystad zal in 1992 de uitwerking van het ICL-middenscenario geïkht worden. Dat kan invloed hebben op de periode dat Lelystad groeikern blijft.

Voor Almere bedraagt de huidige taakstelling tot het jaar 2000 12 000 à 24 000 woningen, waarbij in de periode tot 1995 tenminste 10 000 woningen kunnen worden gebouwd. De in de PKB opgenomen ontwikkelingsrichtingen impliceren een verhoging en verlenging van de taakstelling tot na 2000. Zoals met de gemeenten Amsterdam en Almere is afgesproken zal bijstelling van de taakstelling voor Almere worden gezien op een ijkmoment in 1992. Op dat moment zal de taakstelling voor Almere definitief worden bepaald, uitgaande van de uiteindelijke voorstellen in het uitvoeringsconvenant voor het stadsgewest Amsterdam.

Voor Zoetermeer is voorgesteld om de voorlopige taakstelling van 4500 woningen in 1990-1995 te verhogen naar 6400. Dat is naar aanleiding van de tripartite rapportage «Verstedelijking in de Randstad 1990-1994». Het overleg hierover is nog niet afgerond. De voorlopige taakstelling voor de periode 1995-2000 blijft 3200 woningen. Afhankelijk van een nader onderzoek naar aanvullende capaciteit in de Haagse regio zal een definitieve taakstelling voor Zoetermeer voor de periode na 1995 worden vastgesteld bij het uitvoeringsconvenant voor het stadsgewest Den Haag in 1992.

Met de gemeente Leidschendam is afgesproken dat de gemeente kan worden aangewezen tot groeikern na bestuurlijk overleg op basis van een positief advies van de uitvoerbaarheidswerkgroep Leidschendam-Zuidoost. De uitkomst van het bestuurlijk overleg over deze studie zal worden opgenomen in het uitvoeringsconvenant voor het stadsgewest Den Haag.

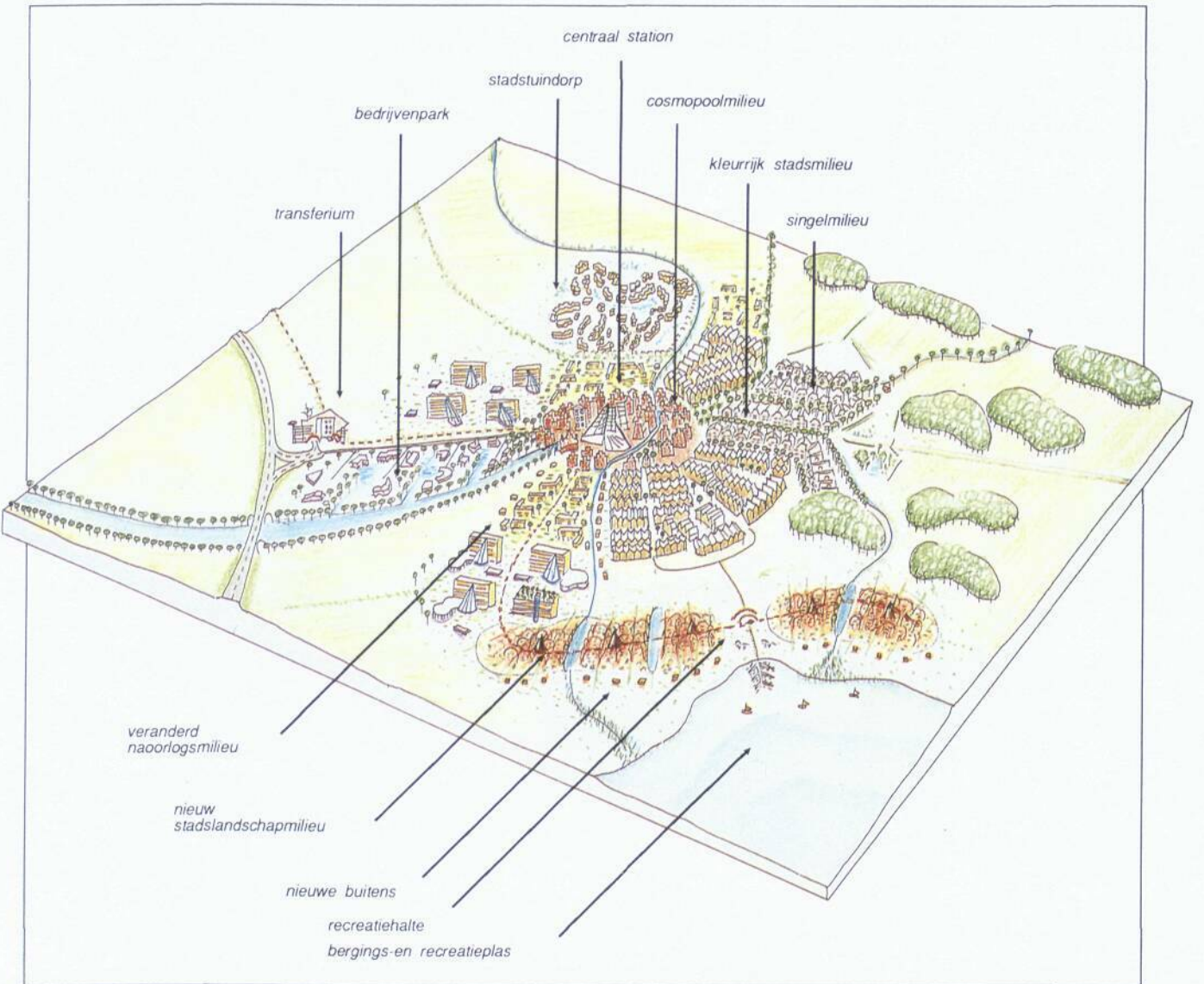
De afspraken dan wel taakstellingswijzigingen bij Almere, Amersfoort, Haarlemmermeer, Houten, Spijkenisse en Zoetermeer zijn verwerkt in PKB V.3.f.

De geldende verfijningsregeling voor groeikernen en de lokatiegebonden subsidies zullen worden aangepast. Over de lokaties in de ontwikkelingsrichtingen die in de Vierde nota Extra zijn gekozen, zullen afspraken op maat worden gemaakt in stadsgewestelijk verband. Afgezien van Leidschendam zullen geen nieuwe groeikernen worden aangewezen.

Voor aangewezen gemeenten met een absoluut en relatief omvangrijke bouwtaak voor opvang uit andere gemeenten zal de verfijning groeikernen worden aangepast aan de stadsgewestelijke benadering die in de Vierde nota Extra is gekozen. Ook voor lokatiegebonden subsidies zal bestuurlijke samenwerking bij de ontwikkeling van lokaties in principe als voorwaarde gesteld worden. Deze verfijningsregeling zal in het verband van de Interdepartementale commissie groeisteden en groeikernen (ICOG) worden vormgegeven.

De Lokatiesubsidie, Hoofdinfrastructuursubsidie en Subsidieregeling Grote Bouwlokaties zullen gecombineerd worden in een toekomstig Besluit Lokatiegebonden Subsidies, dat een sterke deregulering beoogt. De subsidie zal worden verstrekt in de vorm van een «lump-sum», vast te stellen in een convenant en gekoppeld aan bepaalde voorwaarden en prestatie-eisen. De afspraken over deze vereisten zullen vergelijkbaar zijn met die van de SGB-regeling. Gedacht moet worden aan: kwaliteit van woongebieden; aantallen woningen; tijdsfasering; differentiatie van woningbouw naar financieringssector; wijze van verslaglegging; toegestane marges en terugvorderingsclausules. De concrete aanwending van deze lump-sum binnen de afspraken is de verantwoordelijkheid van de regionale partners in het convenant. Daarmee vervalt de beoordeling van financiële aspecten die normaliter vooraf, tijdens en na de subsidiëring plaatsvindt. Voor openbaar vervoer zullen, in het kader van de integrale

KWALITEIT VAN DE STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN



verkeers- en vervoersplannen en gekoppeld aan de ontwikkeling van het infrastructuurfonds, ook meer stadsgewestelijke afspraken mogelijk gemaakt worden.

In het bestuurlijk overleg zijn vragen gesteld over de onderverdeling van de cijfers over de geschatte woningtoevoeging voor de periode 1995 – 2015, zoals die zijn vermeld in paragraaf 2.3.1. Kwantitatieve opgave van deel 1 van de Vierde nota Extra. Daarbij ging het met name om de cijfers voor de provincies buiten de Randstad.

Ter nadere toelichting wordt hierna de verdere onderverdeling van die cijfers gegeven. Het getal van 240 000 voor de Stedenring buiten de Randstad is samengesteld uit een woningtoevoeging van 110 000 voor Gelderland en van 130 000 voor Noord-Brabant. Het getal van 110 000 voor de overige provincies is als volgt samengesteld: de drie noordelijke provincies 24 000, Overijssel 46 000, Zeeland 1 500 en Limburg 37 000.

III.2.1 – III.2.3. LOKATIEBELEID VOOR BEDRIJVEN EN VOORZIE- NINGEN

Zoals ook in hoofdstuk 3 is aangestipt, is het principe van het lokatiebeleid dat bedrijven en voorzieningen met veel werknemers of bezoekers zich vestigen op een plaats die goed met fiets en/of openbaar vervoer te bereiken is. Lokaties die alleen goed met de auto te bereiken zijn, moeten gereserveerd blijven voor bedrijven die op de auto zijn aangevoerd. Omdat veel reacties op misverstanden lijken te wijzen, wil de regering nog eens zonder vakjargon uiteenzetten hoe zij deze principes in de praktijk wil hanteren.

Voor de plaats en benutting van de werklokaties in relatie met het openbaar vervoer betekent dat in de stadsgewesten in globale termen:

A-lokaties: openbaar vervoerslokaties gelegen in de stadscentra, dichtbij het (centraal) station, en met beperkte parkeermogelijkheden. Voor deze lokaties komen bedrijven en voorzieningen in aanmerking die veel werknemers en/of bezoekers hebben en die weinig (vracht)auto-afhankelijk zijn.

B-lokaties: lokaties die zowel goed door het openbaar vervoer als voor de auto goed zijn ontsloten, vaak dicht bij een voorstadstation van de NS gelegen of bij andere knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (metro, sneltram enz.). Voor langparkeerders is betrekkelijk weinig plaats. Voor deze lokaties komen bedrijven en voorzieningen in aanmerking met een matige arbeids- en/of bezoekersintensiteit en tegelijkertijd een matige (vracht)autoafhankelijkheid.

C-lokaties: lokaties die aan de rand van de stad zijn gelegen met een directe aansluiting op het hoofdwegennet en minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Bedrijven met een grote auto-afhankelijkheid en die niet al te veel woon-werkverkeer oproepen komen in aanmerking voor dit type lokaties.

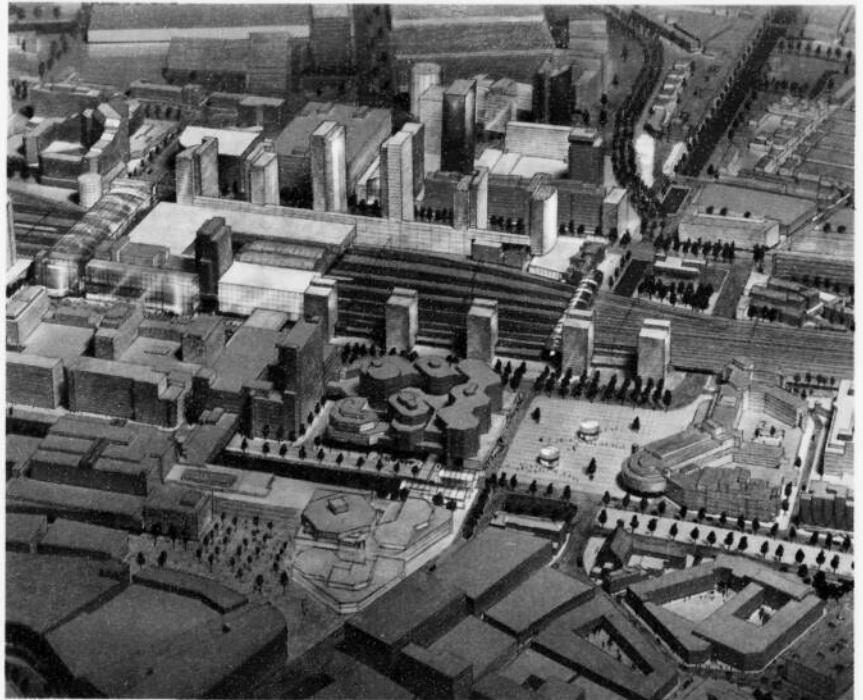
A- en B-lokaties

Het lokatiebeleid is niet alleen voorwaardenstellend maar ook voorwaardenscheppend van karakter, gelet op de aandacht die de regering wil geven aan de (tijdige) ontwikkeling van stationslokaties.

Het rijk zal met het hem ter beschikking staand instrumentarium een bijdrage leveren aan de oplossing van de knelpunten, die bestaan bij de ontwikkeling van dergelijke lokaties. Het Werkdocument: «Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen» bevat een lijst van het instrumentarium dat daarvoor kan worden ingezet. Daarbij is aangetekend dat het rijk dit instrumentarium zal inzetten wanneer ook provincies en gemeenten hun medewerking verlenen. Daarvoor is nodig dat op regionale schaal overeenstemming bestaat over de in ontwikkeling te nemen lokaties afgestemd op de vraag vanuit de markt en de randvoorwaarden van het lokatiebeleid in de plannen van aanpak. Daarmee kan worden vermeden dat de partijen die bij de ontwikkeling van dergelijke lokaties zijn betrokken «op elkaar wachten» en dat als gevolg daarvan de ontwikkeling niet van de grond komt.

Bijzondere aandachtspunten bij de opstelling van de plannen van aanpak zijn daarom:

- draagvlak voor en afstemming (ook in de tijd) op de investeringen in het openbaar vervoer, in fietsvoorzieningen en alternatieve vervoerswijzen (carpooling, spitsbussen, bedrijfsvervoer enz.) zoals opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- de kwaliteit van de openbare ruimte van de stationsomgeving en oplossing van het ruimtevraagstuk. Hier ligt een ontwerp-opgave. In het kader van het project Voorbeeldplannen wordt aandacht gevraagd voor de ruimtelijke hoogwaardige herinrichting van stationslokaties;
- de fasering en de kwantitatieve en kwalitatieve afstemming van het aanbod van nieuwe bedrijfslokaties (met name in de stedelijke knooppunten) op de vraag;
- het stroomlijnen van procedures. Onder andere in het kader van de aanwijzing van sleutelprojecten wordt hieraan aandacht besteed.



C-locaties

Uit diverse inspraakreacties heeft de regering opgemaakt dat de grenstellende uitspraken over het gebruik van C-locaties de suggestie hebben gewekt dat dat verkeerde locaties zijn. Dat misverstand moet weggenomen.

Afgezien van het feit dat met C-locaties zorgvuldig moet worden omgegaan om te voorkomen dat onnodig autogebruik wordt opgeroepen, zijn C-locaties uiterst belangrijk voor de productie- en distributiefunctie van ons land. Het is zelfs zo dat de beperkingen die aan het soort gebruiksfuncties op C-locaties worden gesteld, mede bedoeld zijn om te voorkomen dat kantoren alle C-capaciteit verbruiken. Momenteel voorzien diverse stadsgewesten (zoals Utrecht en Rotterdam) een tekort aan vestigingsmogelijkheden voor bedrijven die daadwerkelijk van wegvervoer afhankelijk zijn. Daar zal het aanbod van C-locaties moeten worden vergroot.

Het veiligstellen van C-capaciteit was ook mede de achtergrond van de aankondiging in deel 1 om de mogelijkheden te bezien tot wijziging van vigerende bestemmingsplannen voor bedrijfsterreinen aan snelwegen die nog ruimte bieden voor de bouw van kantoren en andere arbeidsinten-

sieve bestemmingen. Deze situaties blijken momenteel echter niet veel meer te bestaan. Ten eerste is sinds de aanscherping van de Vierde nota naar aanleiding van het NMP het toezicht op nieuwe bestemmingsplannen verscherpt, zodat het aantal nieuwe plannen met te ruime bepalingen is afgenomen. Ten tweede zijn de bestaande plannen in hoog tempo tot ontwikkeling gebracht. Het herbestemmen daarvan brengt hoge kosten en een onverantwoord risico op schadeverplichtingen met zich.

De inspanningen om het aantal verkeerd gebruikte C-lokaties terug te dringen, zullen daarom moeten worden gericht op aanpassing van de lokatie-kenmerken. C-lokaties die voor een belangrijk deel door bezoeksintensieve functies worden gebruikt, zullen waar mogelijk moeten worden voorzien van een adequate openbaar vervoersontsluiting. Tevens dient voor deze lokaties het gebruik van de fiets en alternatieve vervoersmogelijkheden als carpooling-bedrijfsvervoer en spitsbussen te worden bevorderd. In de Plannen van aanpak voor de stadsgewesten zal dat moeten worden meegenomen. Met name in de vier grote stadsgewesten van de Randstad, waar over omvangrijke investeringen gesproken wordt, bestaan mogelijkheden.

Daarnaast zal de regering bevorderen dat de planbepalingen worden aangepast waar zich alsnog mogelijkheden voordoen, zoals de situatie waarin verouderde C-lokaties worden geherstructureerd. Tenslotte zal er uiteraard bij de totstandkoming van nieuwe plannen scherp op worden toegezien dat ze in dit bedrijfslokatiebeleid passen.

III.2.5. PERIFERE DETAILHANDEL

In verschillende gesprekken en schriftelijke reacties is gewaarschuwd voor mogelijke gevolgen van een stringent parkeerbeleid op de ontwikkelingen in de detailhandel. Het goed functioneren van winkelconcentraties is mede afhankelijk van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, en in dat licht ook van adequate kortparkeervoorzieningen voor bezoekers. Een stringent parkeerbeleid voor lokaties waar detailhandel is geconcentreerd – bijv. stads- en stadsdeelcentra – kan een verdere deconcentratietendens op gang brengen.

De regering onderkent dat een stringent parkeerbeleid ten aanzien van bezoekers een zekere druk kan veroorzaken op detailhandelsbranches om zich perifeer te gaan vestigen. Een dergelijke ontwikkeling is niet in overeenstemming met het rijksbeleid inzake perifere detailhandelsvestigingen (zie ook PKB III.2.5).

In de komende Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid zal worden ingegaan op de wijze waarop het parkeerbeleid voor de onderscheiden lokaties en doelgroepen zal worden vormgegeven. In de komende regeringsreactie op de evaluatie van het regeringsstandpunt perifere detailhandelsvestigingen 1984 zal worden aangegeven welk beleid de regering zal voeren in het licht van het lokatiebeleid dat in de PKB is verwoord. Het bezoekersintensieve karakter van (grootschalige) perifere detailhandel zal daarbij een belangrijk aandachtspunt zijn.

III.3.2. AFVAL

De tekst over de verwerking van afval is aangepast aan recente ontwikkelingen. Daarbij is tegemoet gekomen aan de wens uit werkgeverskring om in voorkomende gevallen van de zijde van de rijksoverheid te kunnen interveniëren in de plaatsbepaling van afvalverwerkingsinrichtingen en stortplaatsen, indien de intergemeentelijke en interprovinciale samenwerking op dit punt onvoldoende tot oplossingen leidt.

In juli 1990 is door VROM, IPO en VNG een overeenkomst gesloten over een betere organisatie van de afvalverwijdering, in lijn met de aanbevelingen van de Landelijke Coördinatiecommissie Afvalbeleid. De officiële oprichting van het Afvaloverleg orgaan (AOO) heeft in december

1990 plaatsgevonden. Het AOO fungeert als afstemmings overlegforum voor de verwijdering van afvalstoffen. Het AOO richt zich op boven-provinciale planning en stelt daartoe een voortschrijdend tienjarenprogramma op.

Voor de beheersing van de afvalproblematiek is het allereerst van belang dat optimale mogelijkheden voor hergebruik en preventie worden gecreëerd. Daarnaast is het van groot belang dat een goede planning van de benodigde verwerkingscapaciteit plaatsvindt. Dit laatste is één van de belangrijkste taken van het AOO.

Het rijk heeft op zich genomen om in een ruimtelijk kader de randvoorwaarden en criteria aan te geven zodat het tienjarenprogramma de capaciteit naar gebied/lokatie kan plannen. Het rijksbeleid voor de structuur van afvalverwijdering dat wordt ontwikkeld, wordt mede op het tienjarenprogramma gebaseerd. De uiteindelijke vertaling van het tienjarenprogramma naar lokatiekeuze zal, na afweging van alle belangen, door provincies en gemeenten moeten plaatsvinden door vastlegging in streek- en bestemmingsplannen.

Hierdoor is een goede basis aanwezig om knopen door te kunnen hakken, in die gevallen dat bij de realisatie van de verwerkingscapaciteit problemen ontstaan over de lokatiekeuze. Om een en ander tot uitdrukking te brengen is PKB III.3 aangepast.

III.3.4. WATERSYSTEEMBELEID

De uitspraak over wateraanvoer en helofytenfilters is verder uitgewerkt. Studies over natuurlijke waterzuiveringssystemen hebben aanleiding gegeven om de uitspraak over helofytenfilters te verbreden naar verwante systemen.

In de nieuwe tekst wordt vanuit een bredere benadering van het watersysteem aangegeven hoe op de verschillende beleidsterreinen met kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van water dient te worden omgegaan. Uitgangspunt is dat zo zuinig mogelijk wordt omgegaan met schoon gebiedseigen water.

III.3.5. BESCHERMING VAN GROND- EN OPPERVLAKTEWATER

In de Vierde nota is de term «strategische watervoorraden» gintroducteerd zonder duidelijk te zijn afgebakend. Dat bleek tot veel verwarring te leiden. Daarom is nagegaan hoe het doel kan worden bereikt dat met aanwijzing van dergelijke watervoorraden werd beoogd. Onderscheid kan worden gemaakt tussen de volgende aspecten:

- het reserveren en beschermen van watervoorkomens voor de natuur
- het reserveren en beschermen van watervoorkomens als reserve voor calamiteitsituaties
- het reserveren en beschermen van watervoorkomens ten behoeve van bestaande en toekomstige winningen voor de drink- en industriewatervoorziening.

Watervoorziening voor natuur

Ruimtelijke reservering van gebieden met een natuurfunctie vindt plaats in streekplannen en provinciale waterhuishoudingsplannen. Hierbij gaat het erom rekening te houden met de eisen die de natuur stelt aan de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater. De groene en blauwe koers geven daarvoor belangrijke condities aan. In streekplannen worden randvoorwaarden gesteld aan het gebruik van gebieden met een natuurfunctie. Daadwerkelijke bescherming vindt plaats door inzet van instrumenten als bestemmingsplan, peilbesluit, Relatienota, regeling bodembeschermingsgebieden, Natuurbeschermingswet e.a.

Calamiteitsreserve

Grondwaterwinning als calamiteitsvoorziening kan door de bedrijfstak worden gerealiseerd. Bescherming van de kwaliteit is mogelijk op basis van de huidige regeling grondwaterbeschermingsgebieden. Het bestemmingsplan kan met behulp van een verbods- en aanlegvergunningstelsel bescherming bieden.

Winlokaties

Op basis van het Beleidsplan Drink- en industriewatervoorziening kunnen provincies in waterhuishoudingsplan en streekplan toekomstige winlokaties reserveren. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de doelstellingen over verdroging en met ruimtelijke ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de waterkwaliteit. Aangezien het grondwater pas op langere termijn voldoende wordt beschermd, is extra bescherming gedurende een overgangperiode van zo'n 20 jaar wenselijk. Daartoe kan in principe de regeling grondwaterbeschermingsgebieden worden ingezet. In de praktijk wordt die regeling echter alleen gebruikt voor de huidige winlokaties of winlokaties die op korte termijn in gebruik zullen worden genomen. Het waterbeleid dat de regering voor gebieden met een groene of blauwe koers voorstaat, kan deze problematiek maar gedeeltelijk opvangen. Daarnaast is gebiedsgerichte bescherming nodig van onder andere intrekgebieden. Dat is mogelijk in streek- en bestemmingsplannen.

De bescherming van kleine stagnante oppervlaktewateren kan zich beperken tot het tegengaan van ongunstige ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving en funktietoekenning aan het betreffende oppervlaktewater.

Gebiedsgerichte bescherming van beken is wenselijk zolang het hele grondwatersysteem (afwateringsgebied) nog niet voldoende is beschermd. De koersbepaling landelijk gebied, samen met de funktieaanduidingen in streekplannen en de bestemmingsplannen moeten daaraan sturing geven.

Uit het voorgaande kan worden opgemaakt, dat bij de verschillende reserveringsopties in principe gebruik kan worden gemaakt van bestaande planstelsels, begrippenkaders en instrumentaria. Op zichzelf voegt het begrip «strategische watervoorraden/-voorkomens» daaraan dus niets toe. De gedachtenvorming rond het begrip heeft evenwel bijgedragen aan een groeiend besef van de betekenis die de ruimtelijke ordening heeft voor de bescherming van water in het algemeen en van kwetsbaar grond- en oppervlaktewater in het bijzonder.

Ook is de suggestie die van het begrip strategische watervoorraden uitgaat, als zou er in ons land een beperkt aantal (grote) gebieden zijn waar grote hoeveelheden grondwater voorkomen, onjuist: het gaat om de veiligstelling (waar nodig) van het grondwater in grote delen van het land. Daarom is de beleidsuitspraak PKB IV.6.4 over het selecteren van strategische watervoorraden geschrapt en is in PKB III.3 een meer algemeen geldend beleid geformuleerd.

In PKB-uitspraak III.3.5 is neergelegd, hoe de bescherming van voor verontreiniging kwetsbaar water in de sectorlijn (het Beleidsplan drink- en industriewatervoorziening) en de ruimtelijke lijn doorwerkt. Deze laatste doorwerking wordt als een wezenlijke aanvulling op het sectorale beschermingsbeleid gezien. Het accent van dit beleid ligt op het regionale niveau. Streekplan, provinciaal waterhuishoudingsplan en provinciaal milieubeleidsplan spelen hier «haasje over». In streekplannen kan het nodig zijn beschermend beleid voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater neer te leggen met het oog op huidige of toekomstige functies van dat water die concreet worden voorzien en die hoge eisen aan dat water stellen. Dat houdt ook in, dat het mogelijk is om met streekplannen (maar ook met bestemmingsplannen) deze bescherming te bieden door bedreigende bestemmingen te weren of beperkingen op te

leggen, daar waar sectorinstrumentarium dat pas kan nadat een gebied als grondwaterbeschermingsgebied is aangewezen. Tot op heden heeft de ruimtelijke ordening zich op alle beleidsniveaus onvoldoende van deze taak en verantwoordelijkheid gekweten.

In een onderzoek naar strategische watervoorraden zijn als gebieden met voor verontreiniging kwetsbaar grond- en oppervlaktewater naar voren gekomen: het Drents Plateau in ruime zin, het overgrote deel van Salland, Twente, de Graafschap en de Achterhoek, het Veluwemassief, de Utrechtse Heuvelrug, de vastelandskustduinen, de oostzijde van het Maasdal en het Rijk van Nijmegen, de Brabantse Wal bij Bergen op Zoom, en Heuvelland ten zuiden van de Geul. De provincies zullen moeten nagaan, voor welke delen van deze gebieden een beschermingsbeleid in de ruimtelijke lijn nodig is, terwijl ook doorwerking in de plannen op lokaal niveau nodig is.

Ook in de koersbepaling landelijke gebieden is de relatie waterhuishouding – ruimtelijke ordening op nationaal niveau algemeen aangegeven. De blauwe en groene koers zijn voorwaardescheppend voor de bescherming van de waterkwaliteit. In de bruine en gele koers is de positie van het water in de PKB verduidelijkt.

Door de versterking van het ruimtelijk beleid voor het water ontstaat een coördinatie- en afstemmingsopgave voor de verschillende beleidslijnen en -plannen. Voor het kwaliteits- en kwantiteitsbeheer van het grondwater zijn het NMP en de 3e Nota Waterhuishouding van belang.

Invulling en instrumentatie van het ruimtelijke beleid zal met name plaatsvinden via de doorwerking in rijkssectornota's, onder andere het Beleidsplan drink- en industriewatervoorziening, en in provinciale waterhuishoudingsplannen en streek- en bestemmingsplannen. Ook in het bestemmingsplan kan een zoneringsplan worden opgenomen ter bescherming van de waterkwaliteit.

Het onderzoek «Naar een samenhangend ruimtelijk en waterhuishoudkundig beleid» dat de RU-Utrecht in opdracht van de RPD onlangs heeft uitgevoerd, geeft ook een aantal zinvolle inhoudelijke en organisatorische aanbevelingen. Er wordt onder andere voorgesteld, om in ruimtelijke plannen infiltratie- en kwelgebieden aan te wijzen. Het rijk richt zich in het komende jaar op het overdragen van deze kennis. Tevens wordt een vervolgonderzoek naar de voorkomende vraagpunten over de relatie tussen waterhuishouding en ruimtelijke ordening in verschillende probleemsituaties gestart.

III.4 KOERSBEPALING

MILIEUBELEID, LANDBOUW EN KOERSEN

In aansluiting op de centrale beleidskeuze over «Duurzaamheid van ruimte en milieu» in hoofdstuk 4, wordt in deze paragraaf ingegaan op de relatie van ruimtelijk beleid en agrarisch milieubeleid. Het uitgangspunt is daarbij, dat schone gebieden schoon moeten blijven, en dat vuile gebieden in ieder geval niet vuiler mogen worden.

De kans dat ook in de schone groene en blauwe koersgebieden de tot het jaar 2000 aanwezige ruimte voor opvulling van het maximaal toegestane bemestingsniveau daadwerkelijk zal worden gebruikt is groot. Deze opvulling kan enerzijds ontstaan door verplaatsing van bedrijven uit de overschotgebieden, en anderzijds door distributie van mest vanuit overschotgebieden naar de schone.

Voor wat betreft de ammoniakproblematiek kunnen via de ruimtelijke ordening (naast de ecologische richtlijn) op grond van ruimtelijke

overwegingen beperkingen worden opgelegd aan de uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderijbedrijven. Voor de mestproblematiek kent de ruimtelijke ordening slechts beperkte sturingsmogelijkheden. Dit geldt ook voor de ammoniakemissie door de rundveehouderij.

De situatie in gele en bruine koersgebieden is vaak anders. Uit verschillende studies (bijvoorbeeld die uit de ROM-projecten Gelderse Vallei en De Peel) blijkt, dat het tijdig realiseren van een landelijk gemiddelde ammoniak-emissiereductie van 70% al het uiterste van de sector zal vragen. In de onderzochte twee gebieden is het realiseren van de depositiedoelstelling binnen de gestelde termijn (2400 zuurequivalenten per hectare per jaar in het jaar 2000) nog veel moeilijker. Daarnaast wordt voorzien, dat door de invoering van het Verplaatsingsbesluit II nog enige verdere concentratie van intensieve veehouderij in deze gebieden zal plaatsvinden, naast mogelijke verplaatsing naar bruine koersgebieden. Deze verplaatsing zal de vuile groene en blauwe koersgebieden sterk kunnen ontlasten.

Daarmee bestaat het dilemma tussen enerzijds het belang van een tijdig bereikte algemene milieukwaliteit in gele en bruine koersgebieden, en anderzijds het belang van bescherming of sanering van blauwe en groene koersgebieden. De akkerbouwgebieden met een bruine koers bieden enige extra ruimte voor het gebruik van dierlijke mest. De ontwikkeling van intensieve veehouderij, al dan niet als neventak, is vanuit milieuhygiënisch oogpunt in het algemeen niet problematisch.

Bij de verdere uitwerking van de Koersbepaling landelijke gebieden zal het sectormilieubeleid richtinggevend dienen te zijn voor de te volgen strategie, voor de hoofdlijnen van het beleid en voor de te treffen maatregelen. Het ruimtelijke beleid is daarbij ondersteunend.

Voortbouwend op dit uitgangspunt is de regering van mening, dat de afstemming en ontwikkeling van het ruimtelijke beleid en het agrarische milieubeleid zoveel mogelijk synchroon en op de hieronder beschreven wijze kan worden vormgegeven. Hierbij wordt waar nodig onderscheid gemaakt in beleid met betrekking tot mest en beleid met betrekking tot ammoniak.

In gebieden met een relatief lage milieubelasting dient opvulling met milieubelastende stoffen tot de thans geldende normen te worden voorkomen, opdat geen toekomstige saneringssituaties zullen ontstaan, en opdat in met name blauwe en groene koersgebieden de beoogde functiemenging kan worden gerealiseerd. In gebieden met een relatief hoge milieubelasting is uitgangspunt van beleid dat de vervuiling in elk geval niet verder toeneemt.

In verband hiermee zal het kabinet op korte termijn met betrekking tot de dierlijke mest maatregelen nemen om te voorkomen dat in schone gebieden opvulling tot de thans geldende normen plaatsvindt.

Daarnaast wordt de provincies gevraagd om aan relatief hoog belaste groene en blauwe koersgebieden prioriteit te geven bij aanwijzing van bodembeschermingsgebieden, voorzover deze niet reeds als fosfaatgevoelige gebieden zijn of worden aangewezen. Ook voor kwetsbare watervoorkomens en bufferzones van de ecologische hoofdstructuur in gebieden met een gele of bruine koers kan de aanwijzing van bodembeschermingsgebieden wenselijk zijn. De regering onderzoekt de mogelijkheden van een stimuleringsbeleid in bodembeschermingsgebieden. Dit zal in het kader van het milieubeleid nader worden uitgewerkt.

Voor de nadere invulling van het ammoniakbeleid in gebieden met een relatief hoge milieubelasting is het relevant, dat qua ruimtelijke functie-

toekenning in de blauwe en groene koersgebieden in beginsel een terughoudend uitbreidings- en nieuwvestigingsbeleid voor intensieve veehouderij wordt voorgestaan, en dat in gele en bruine koersgebieden in beginsel ruimte voor uitbreiding en nieuwvestiging wordt geboden. Voor alle gebieden met een relatief hoge milieubelasting geldt, dat in ieder geval dient te worden voorkomen, dat enerzijds de ammoniakbelasting toeneemt en dat anderzijds door het vestigingsbeleid de dynamiek in de sector, die nodig is om milieu-investeringen te doen, onnodig wordt belemmerd. Om aan de hand van gebiedsdoelstellingen meer concreet te kunnen beoordelen, in hoeverre uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderij mogelijk is, wordt – in relatie tot de Koersbepaling landelijke gebieden en het beleid met betrekking tot de Ecologische hoofdstructuur – op rijksniveau een gebiedsgerichte aanpak ten aanzien van de ammoniakdepositie in relatie tot de totale zuurdepositie uitgewerkt.

Deze problematiek zal in de interdepartementale Stuurgroep Mest- en ammoniakproblematiek en de interdepartementale Stuurgroep Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie nader worden ingevuld. Voorzover dit leidt tot nadere invulling van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied, zal dit worden opgenomen in genoemd structuurschema. Dit kan leiden tot een (partiële) herziening van de PKB Nationaal ruimtelijk beleid (Koersbepaling landelijke gebieden). Tevens zal dit doorwerken in het nationaal milieubeleid.

ANDERE WIJZIGINGEN IN DE KOERSBESCHRIJVINGEN

In antwoord op de vele reacties en commentaren op de koersdefinities zijn ook enkele wijzigingen aangebracht die niet uit de koppeling met milieubeleid voortkomen. Die zijn hieronder omschreven.

Groene koers

- In de groene koers is duidelijker aangegeven dat de richtinggevendheid van de ecologische kwaliteiten in deze koers inhoudt dat het beleid zich richt op behoud en ontwikkeling van natuurlijke ecosystemen;
- Daarnaast wordt in de groene koers bij de functies die onder voorwaarden in groene koersgebieden kunnen voorkomen, nu ook de landbouw genoemd om duidelijk te maken, dat deze ook in andere vormen kan voorkomen dan in de functie van agrarisch natuurbeheer. Voorwaarde is dan wel dat de ontwikkeling van deze bedrijven niet strijdig is met de voor het totale gebied voorgestane ecologische ontwikkelingen. De invulling van deze voorwaarde hangt sterk samen met de technische mogelijkheden om op lokaal niveau de nadelen voor de natuur te voorkomen.
- Vele natuur- en milieu-organisaties hebben gereageerd op de uitspraak in de groene koers over nieuwe of hernieuwd in te richten militaire terreinen. Zij wilden deze van een strengere toelatingsvoorwaarde voorzien. Op dit moment is het beleid op grond van het Structuurschema militaire terreinen (SMT) nog van kracht. Naar aanleiding van de evaluatienota over het SMT zal het kabinet aangeven wat de PKB-uitspraak betekent voor de voorgenomen aanleg of herinrichting van militaire oefenterreinen.
- Wat betreft de grote wateren in de groene koers is een onderscheid aangebracht tussen de winning van oppervlakte- en diepe delfstoffen. De winning van oppervlakedelfstoffen (m.n. zand) wordt in wateren met de groene koers vermeden. Dit staat los van eventueel noodzakelijk vaargeulonderhoud. Voor de winning van diepe delfstoffen vindt per voorgesteld project een toetsing plaats aan de natuur- en overige

belangen. Er mag geen blijvende schade aan het ecosysteem optreden, en bezien moet worden hoe de risico's van winning kunnen worden verminderd door de aanleg van tijdelijke werkeilanden.

Gele koers

- Verduidelijkt is, dat de agrarische complexen in gele koersgebieden doorgaans niet het gehele oppervlak van deze gebieden vullen (zoals een aantal insprekers meende), doch dat er ook delen zijn met een ruimtegebruik dat overeenkomst met de bruine koersgebieden vertoont. Wel geldt ook voor die laatste delen, dat – bij gebleken behoefte – de ontwikkeling van de agrarische complexen richtinggevend is voor de toekomstige inrichting.
- In gele koers gebieden waar agrarische complexen het overgrote deel van de ruimte beslaan is de instandhouding van een basiskwaliteit voor openluchtrecreatie een belangrijk punt van aandacht. Daarenboven kunnen ten behoeve van de ecologische en toeristisch-recreatieve hoofdstructuur in de gele koers gebieden enkele (doorgaande) routes in stand worden gehouden of ontwikkeld.

Blauwe koers

- In antwoord op kritische opmerkingen bij het realiteitsgehalte van de blauwe koers wil de regering opmerken dat hier niet alleen economische verbreding wordt nagestreefd. Vergroting van de agrarische bedrijven is een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van het economische perspectief voor deze regio's en voor het tegengaan van mogelijke intensiveringstendensen. Dat verbetert tevens de haalbaarheid van de milieudoelstellingen.
- De winning van diepe delfstoffen in grote wateren met een blauwe koers wordt niet meer bij de riskante activiteiten genoemd omdat deze doorgaans geen blijvend karakter heeft. De verenigbaarheid van winning van zowel diepe als oppervlakedelfstoffen met de gekozen koers zal per project moeten worden getoetst, op vergelijkbare wijze als bij groene koers gebieden.

Bruine koers

- In de beschrijving van de bruine koers is de aanduiding over grondgebondenheid van de landbouw geschrapt. Een aantal landbouworganisaties heeft kritiek geleverd op de suggestie dat de mate van grondgebondenheid van de landbouw sterk onderscheidend is voor bruine koersgebieden ten opzichte van gele koersgebieden. Bruine koersgebieden kunnen verschillende, moderne vormen van landbouw hebben die meer of minder grondgebonden zijn; complexvorming vindt echter slechts op lokale schaal plaats.

REGIONALE EN LOKALE PRODUKTIECOMPLEXEN

In verschillende reacties wordt ingegaan op het onderscheid naar verschillende produktierichtingen in de land- en tuinbouw en op het onderscheid tussen regionale en lokale complexen dat daarmee samenhangt. Het landbouwschap pleit voor het schrappen van het onderscheid tussen gele en bruine koersgebieden. De regering benadert de land- en tuinbouw niet alleen als een verzameling van bedrijven die landbouwproducten voortbrengen, maar wil ook rekening houden met de organisatie van de bedrijfstak. Daarbij komen ruimtelijke aspecten aan de orde zoals de gewenste concentratie van activiteiten, het voorzieningenniveau en de wensen over infrastructuur. Per produktierichting liggen deze wensen verschillend; voor de akkerbouw en de melkveehouderij richten de wensen van het bedrijfsleven zich vooral op de verbetering van de inrichtingssituatie van de bedrijven.

Daarentegen hebben intensieve produktierichtingen zoals de glastuinbouw, de vollegrondstuinbouw en de intensieve veehouderij, zich ontwikkeld naar duidelijke regionale concentraties waar een nauwe samenhang van de agrarische produktie met afzet, kennis, toelevering en infrastructuur is ontstaan. Door deze samenhang positief te benaderen in het ruimtelijk beleid wordt niet alleen ruimte geboden voor een optimale ontwikkeling van de sector, maar kunnen ook ongewenste spreidings-effecten voorkomen worden. Bij de intensieve veehouderij is complexvorming vooral interessant door de mogelijkheden om in concentratiegebieden de milieuproblematiek door middel van grootschalige technische maatregelen tegemoet te treden.

Het belang van een samenhangende benadering van regionale concentraties van de agrarische produktie is in de koersbepaling vertaald in de aanduiding van de gele koers, met de titel «ontwikkeling van agrarische produktiefuncties, geconcentreerd in regionale complexen, richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkelingen». Het betreft de belangrijkste concentratiegebieden van de glastuinbouw, de vollegrondstuinbouw en de intensieve veehouderij. Met de aanduiding regionaal complex wordt aangegeven dat het hierbij gaat om gebieden met een meer dan lokale betekenis. Zo fungeren de aangegeven glastuinbouwgebieden als kennis- en handelscentrum voor een veel groter gebied en is de gele koers voor de vollegrondstuinbouw en de intensieve veehouderij alleen toegekend aan grotere gebieden.

Beleidsmatig betekent de aanduiding van de gele koers dat de rijksoverheid een bijzondere verantwoordelijkheid neemt voor de ontwikkeling van deze gebieden. Voor de aangegeven tuinbouwgebieden betekent dit dat ruimte wordt geboden aan de benodigde oppervlakte-toename voor de tuinbouw en de toeleverende en verwerkende activiteiten, dat een goede ontsluiting van deze gebieden een hoge prioriteit heeft en dat de ontwikkeling van deze complexen richtinggevend is voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio als geheel.

Voor de aangegeven intensieve veehouderijgebieden betekent dit dat het herstructureringsproces naar een duurzame landbouw actief ondersteund zal worden. In het ruimtelijk beleid betekent dit de reservering van voldoende lokatieruimte voor de mestverwerking.

In de bruine koers worden mogelijkheden geboden voor de ontwikkeling van de intensieve veehouderij en de tuinbouw, in minder grote concentraties en in een mozaïekpatroon met andere vormen van ruimtegebruik, met een meer of minder volledig pakket aan voorzieningen voor afzet, kennis en toelevering (lokale complexen). Gezien hun minder grote betekenis zijn deze gebieden niet apart aangegeven en wordt de ontwikkeling ervan op rijksniveau niet als richtinggevend voor de ruimtelijke structuur beschouwd. Dit laat voldoende ruimte voor een nadere invulling op streekplanniveau.

III.4.7. WINDTURBINES

De manier waarop de mogelijkheden zijn aangeduid voor plaatsing van windturbines langs de oevers van wateren waarvoor de groene koers is gekozen, staat het volgens sommigen niet toe dat in de directe omgeving van de Waddenzee een aanzienlijk windenergetisch vermogen tot stand wordt gebracht.

De regering ziet binnen het thans geformuleerde koersbeleid echter goede mogelijkheden, zij het dat er een strook van 1 à 2 km aan de landzijde van de eigenlijke oeverlijn (dijk of zeeoever) van plaatsing dient te worden gevrijwaard.

III.4.9. GROOTSCHALIGE MESTVERWERKING

Het rijksruimtelijk beleid moet het ruimtelijk kader aangeven waarbinnen grootschalige mestverwerkingsinstallaties kunnen worden gerealiseerd. Rekening houdend met een doelmatige spreiding, met de eigenschappen van verschillende lokaties. In de PKB is daartoe een richtlijn opgenomen.

Doorgaans zijn gemeentegrensoverschrijdende belangen in het geding. Daarom wordt de provincies gevraagd in hun streekplan(-uitwerking) voldoende geschikte lokaties vast te leggen. Dit moet op zodanige wijze geschieden dat duidelijke doorwerking in gemeentelijke bestemmingsplannen verzekerd is. Om een optimale afstemming te bereiken en tijdverlies te voorkomen wordt het wenselijk geacht het landbouwbedrijfsleven, gemeenten en waterbeheerders al in een vroeg stadium bij dit selectieproces te betrekken.

III.4.10. BEBOUWING IN BUITENGEBIED

In verschillende reacties is erop gewezen dat het restrictieve vestigingsbeleid voor woningen en bedrijven in het buitengebied op gespannen voet staat met verschillende beleidsuitspraken van met name de blauwe koers.

In antwoord op deze signalen wordt nu onderscheid gemaakt tussen enerzijds de nieuwbouw voor woningen en bedrijvigheid, waarvoor dezelfde restricties blijven gelden, en anderzijds het benutten van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen, waarvoor nu enige gerichte ontwikkelingsruimte geboden wordt. In het laatste geval worden de restricties niet meer strikt gekoppeld aan de agrarische bedrijfsvoering of aan het beheer van het gebied ter plaatse. Voortbouwend op het ontwikkelingsgerichte karakter van de nieuwe koersbepaling wordt toegestaan dat vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen worden gebruikt voor niet-agrarische functies; mits deze behoren bij de functies van het betreffende gebied. Dit is bedoeld om mede voor de verbreding van de plattelandsontwikkeling in blauwe koersgebieden nieuwe mogelijkheden te scheppen. Of en in hoeverre het verantwoord is van deze mogelijkheden gebruik te maken zal afhankelijk van de lokale omstandigheden in het bestemmingsplan moeten worden bepaald.

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

IV.1.4. GOEDERENDISTRIBUTIECENTRA EN INLANDTERMINALS

In veel regio's van ons land worden initiatieven genomen om de eigen sterke punten te versterken. Mede vanuit die gedachte ontstaan nogal eens plannen om een centrum voor gecombineerd vervoer op te richten. Vaak gaat het om initiatieven van ondernemers samen met lokale overheden, waarmee aanzienlijke investeringen gemoeid zijn. Voor een goede exploitatie van zo'n centrum is het belangrijk dat er dan voldoende goederen ter verwerking worden aangeboden.

Vanuit dat gezichtspunt is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek verricht naar de omvang van de goederenstromen in Nederland. Momenteel wordt via simulatie berekend welke lokaties theoretisch gezien optimaal zijn. Die uitkomst zal worden geconfronteerd met de feitelijke situatie, waarna in interdepartementaal overleg in de loop van dit jaar beleidsconclusies zullen worden geformuleerd over aantal en plaats van de lokaties die het rijk zal stimuleren.

De aandacht van de regering gaat vooralsnog uit naar de havengeli-eerde centra in Rotterdam en Amsterdam/Schiphol en naar de centra bij Venlo/Tegelen en Coevorden en Nijmegen. De ontwikkeling in de genoemde en eventueel nog aan te wijzen centra moet worden afgestemd met andere, mogelijk concurrerende lokaties. Zo'n afstemming is bij Coevorden nodig met de lokatie in Veendam. Voor Nijmegen speelt in dat verband de ontwikkeling van een eventueel nieuw centrum bij Valburg in combinatie met de Betuwelijn een belangrijke rol. Mogelijk bestaat er daarnaast nog marktruimte voor een enkel centrum voor gecombineerd vervoer in het Zuiden en Oosten van het land. Initiatieven van stedelijke knooppunten zoals Enschede/Hengelo zijn daarbij belangwekkend. Opname van de initiatieven in de PKB Nationaal ruimtelijk beleid wordt thans nog prematuur geacht.

Gelet op de omvang van de vervoersstromen zullen beslissingen over mogelijke specialisatie in weg/water of weg/rail overslag een belangrijke rol spelen. Deze zullen worden gezien in het hiervoor genoemde interdepartementale overleg, dat in de loop van 1991 tot conclusies zal leiden.

IV.3.4/IV.4.1. HOOFDTRANSPORTASSEN

In bestuurlijk overleg en inspraak is extra aandacht van de regering gevraagd voor de railverbindingen met het Oosten. Daarbij werd de nadruk gelegd op de functie daarvan voor het goederenvervoer. Reden daarvoor is dat na de eenwording binnen Duitsland hard wordt gewerkt aan de verbetering van de oost-west-verbindingen en dat het belangrijk voor ons land is om daar goede aansluitingen op te krijgen.

De regering acht die extra aandacht terecht. Zoals in deel 1 is aangekondigd zijn de west-oostverbindingen zowel voor personen als goederen onderwerp van studie. Wat betreft het goederenvervoer zal de Betuwelijn hier in een duidelijke behoefte voorzien. Voor het vervoer richting Oost-Europa zal, nadat een definitief besluit tot aanleg van de Betuwelijn is genomen, een verbinding van deze lijn met Duitsland in noordoostelijke richting via Zevenaar, Zutphen, Hengelo en Oldenzaal als hoofdtransportas voor het rail-goederenvervoer in studie worden genomen.

In het overleg zijn alternatieve mogelijkheden aangegeven voor de aansluiting van de Betuwelijn op het Duitse spoorwegnet. Het tracé dat nu in discussie is, takt bij Zevenaar aan op de spoorlijn Arnhem-Emmerich-Ruhrgebied. Vanuit de regio Arnhem-Nijmegen, de Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening en vanuit Noordrijn-Westfalen is gewezen op de mogelijkheid om via Nijmegen en Kleef, danwel Goch aan te takken op het spoorwegnet op de linker Rijnsoever. Voordeel daarvan zou zijn dat er dan sprake is van een evenwichtiger belasting van de spoorwegen op de beide Rijn oevers. De regering tekent daarbij aan dat verbindingen over de linker Rijnsoever aanzienlijk minder gunstig uitkomen in het Ruhrgebied dan die over de rechter oever. Voorts bemoeilijkt een tracé via Nijmegen de aansluiting naar Hengelo en verder in de richting Berlijn. De regering houdt daarom haar voorkeur voor de aansluiting op het Duitse net bij Emmerich.

HOOFDTRANSPORTASSEN



hoofdtransportas weg



hoofdtransportas rail (personen, goederen)



hoofdtransportas water

In het overleg zijn voorts de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn aan de orde gesteld. Zoals in het kader van het SVV-II is besloten wordt een nadere studie naar deze verbindingen verricht. Wanneer blijkt dat ook van Duitse zijde de opwaardering van de lijn Bunde-Oldenburg-Bremen wordt opgepakt, zal bij de studie naar de Zuiderzeelijn ook het Nederlandse deel van die verbinding (Groningen-Nieuweschans) worden meegenomen.

In opdracht van de Rijksplanologische Dienst is een onderzoek verricht naar (potentiële) handelsrelaties van het noorden van Nederland met Noord-Duitsland, Scandinavië en de Oosteuropese landen aan de Oostzee. Uit dat onderzoek blijkt dat er op zich wel mogelijkheden zijn voor verbetering van de handelsrelaties tussen Polen en de Baltische staten. Maar omdat de verbetering van de economische situatie in deze landen traag op gang komt worden hiervan pas op middellange termijn substantiële gevolgen voor de omvang van de goederenstromen verwacht en daarmee voor de behoefte aan nieuwe of verbeterde infrastructuur. Als het gaat om de vraag of het Noorden een bijdrage kan leveren aan de internationale transitofunctie dan blijkt uit het onderzoek dat de ligging van het Noorden ten opzichte van de hoofdstromen minder gunstig is dan doorgaans wordt aangenomen. Het Noorden heeft slechts beperkte potenties, die tot een versterking van de doorvoerpositie zullen leiden. Ook de nieuwe relaties met het Oosten zullen daarin geen verandering brengen. Geconstateerd wordt dat de transportsector in het Noorden vooral moet worden gezien als een regionale dienstverlenende activiteit. Die regionale functie strekt zich uit tot in het aangrenzende Noord-Duitsland.

Met de besluitvorming over hogesnelheidsverbindingen voor personenvervoer is voortgang geboekt. De PKB-tekst daarover (IV.4.1.) is geactualiseerd.

STRATEGIE KOERSWIJZIGING



- ◇ handhaving ruimtelijke hoofdstructuur
- aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur
- △ vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur

SCHEMA: PRIORITETSGBIEDEN RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

GEBIED:	FUNKTIE/STRUKTUUR:
	HANDHAVING
<p>Voormalige zone-D gebieden</p> <p>1. - duinen</p> <p>2. - Utrechtse Heuvelrug</p> <p>3. - Veluwe</p>	De natuurfunctie van deze gebieden wordt versterkt. Langs de randen van deze gebieden wordt door natuurontwikkeling vergroting van natuurkerngebieden bevorderd.
<p>Kleinschalige landschappen en beekdallandschappen in:</p> <p>4. - het noorden</p> <p>5. - Twente</p> <p>6. - Achterhoek</p> <p>7. - Zuid-Limburg</p>	De ruimtelijke structuur van deze gebieden wordt hersteld en plaatselijk versterkt door natuurontwikkeling. De recreatief-toeristische functie ken worden bevorderd.
<p>Grote wateren</p> <p>8. - Waddenzee</p> <p>9. - Oosterschelde</p> <p>10. - Voordelta</p>	<p>8 en 9: Behoud en versterking van de natuurwaarde, in combinatie met natuurontwikkeling in de kustzone.</p> <p>10: Veiligstelling natuurlijke ontwikkeling in relatie tot kustbescherming; nog nader aangeven van inpasbaarheid van andere functies in integraal Beheerplan Voordelta.</p>
	AANPASSING
<p>Veenweidegebieden in het westen:</p> <p>11. - Groene Hart</p> <p>12. - Waterland e.o.</p>	Stimulering van de recreatieve functie en natuurontwikkeling in samenhang met landbouw.
<p>Veenweidegebieden in het noorden:</p> <p>13. - ZW-Friesland</p> <p>14. - NW-Overijssel</p>	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 landbouwstructuur.
19. Noord-Drente	Bevordering van natuurontwikkeling en landschapsbouw in samenhang met landbouw, bosbouw, recreatie en toerisme.
20. Zuidoost-Friesland en Zuidwest-Drente	Natuurontwikkeling in beekdalen, bosgebieden en heideterreinen.
21. Midden-Brabant	Bevordering van natuurontwikkeling, recreatie en toerisme in samenhang met bosbouw, recreatie en toerisme, en 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.
25. Geiderse 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. Geiderse Vallei	Herstructurering van de landbouw in de richting van geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij in combinatie met landschapsbouw en herstel van milieukwaliteit.

IV.6.1. HANDHAVING, AANPASSING EN VERNIEUWING VAN LANDELIJK GEBIED

Sommige wijzigingen in de koersbepaling op de kaart van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur leiden tot aanpassingen in de kaart met veranderingsstrategieën. Van een aantal handhavings- aanpassings en vernieuwingsgebieden zijn de grenzen veranderd als gevolg van systeemgrenswijzigingen. Van andere gebieden is de grens veranderd als gevolg van een andere koerskeuze. Op bijgaand kaartje zijn de actuele gebiedsaanduidingen weergegeven.

In de beschrijving van deze gebieden op p.95 van deel 1 van de Vierde nota Extra kwamen enkele fouten voor. Deze zijn gecorrigeerd (d.w.z. aangepast aan de PKB, die wèl een correcte – licht verkorte – weergave bevatte).

De regering neemt een bijzondere verantwoordelijkheid voor de aangegeven 27 gebieden in verband met hun rol in de ontwikkeling van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Daarom is in de PKB aangegeven dat ter verwezenlijking van de veranderingsstrategie in deze gebieden, instrumenten op het terrein van landinrichting, landbouw, openluchtrecreatie, bosbouw en natuurbeleid zullen worden ingezet. De verdere invulling daarvan en de afweging tegen de prioriteitstelling vanuit de sectoren geschiedt in het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie. Hiermee kan tevens de indruk worden weggenomen, dat PKB-uitspraak IV.6.1 en de toelichting daarop in deel 1 een groot aantal geheel nieuwe overheidsactiviteiten zouden inhouden.

IV.7. ROM-GEBIEDEN

Het werken met geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid (kortweg ROM-beleid genoemd), dat is beschreven in deel 1 van de Vierde nota Extra en in het Actieplan gebiedsgericht milieubeleid (Tweede Kamer, 1990–1991, 21 896, nr 2), komt geleidelijk van de grond. Na het Plan van aanpak Schiphol zullen vrijwel gelijktijdig met het verschijnen van dit kabinetsstandpunt concept-Plannen van aanpak voor de ROM-gebieden Groene Hart, Gelderse Vallei en Kanaalzone beschikbaar komen. Uitvoerige informatie over de specifieke aanpak en het verloop van de werkzaamheden per ROM-gebied is te vinden in de jaarlijkse Meerjarenprogramma's Milieubeheer en de toelichting op de begroting van VROM.

Het IPO heeft in het bestuurlijk overleg gemeld dat enkele provincies de behoefte hebben om buiten de ROM-gebieden een eigen gebiedsgericht geïntegreerd beleid te voeren. De CRMh is positief over het weergeven van ROM-beleid in PKB IV.7. Men stelt voor het beleid uit te breiden tot een algemene beschrijving van de relatie tussen milieubeleid en ruimtelijk beleid voor een schoon milieu.

De regering constateert met genoegen dat het idee van geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid weerklank vindt, en wil een eigen ROM-beleid van provincies positief beoordelen. Dit sluit goed aan op de bij de behandeling door de Tweede Kamer van de Vierde nota aangenomen motie Swildens/Van Noord (Tweede Kamer, 1989–1990, 20 490, nr. 47). In de PKB is daarom nu expliciet opgenomen dat de provincies ook buiten de elf geselecteerde ROM-gebieden een geïntegreerd gebiedsgericht beleid kunnen voeren. Hoewel ook in dergelijke gevallen in het algemeen sprake zal zijn van een rijksbetrokkenheid, zullen niet de specifieke personele en financiële faciliteiten worden geboden zoals bij de elf voor het rijksbeleid strategische ROM-gebieden. Wel is in het Actieplan gebiedsgericht milieubeleid rekening gehouden met de mogelijkheid om op basis van de resultaten van de evaluatie van

het werkproces in 1992 een bijdrage te leveren in project- en onderzoekskosten.

In deel 1 van de Vierde nota Extra is aangekondigd dat de werkwijze in fasen zal worden gevalueerd. Een evaluatie van het werkproces in de ROM-gebieden is gepland in 1992; in de daarop volgende jaren zullen de feitelijke resultaten van de uitvoering van de Plannen van aanpak worden geëvalueerd. Zoals in deel 1 is aangekondigd wordt nu kort ingegaan op de stand van zaken, de rol van partijen in het werkproces en de in te zetten instrumenten.



Stand van zaken Plannen van aanpak (PvA) in ROM-gebieden

		Startnotitie	Startconvenant gesloten	Convenant over Plan van aanpak gesloten	Uitvoering gaande
1.	Schiphol e.o.	*	*	*	
2.	Kanaalzone	*	-	1991	
3.	Rijnmond	*	1991		
4.	Gelderse Vallei	*	*	1991	
5.	Groene Hart	*	*	1991	
6.	M-Brabant	*	1991		
7.	De Peel	*	1991		
8.	Z.O. Friesland	*	1991		
9.	Drents Plateau	1992	1992		
10.	Mergelland	*	1991		
11.	Gooi-/en IJ-meer	1991	1991		

* Stadium is bereikt

19.. Stadium wordt bereikt in jaar 19..

De globale stand van zaken is in het hierbij afgedrukte schema weergegeven. Wat betreft het werkproces kan worden gesignaleerd dat initiatieven vanuit het gebied een sterkere rol spelen dan was voorzien. Een goed voorbeeld zijn de activiteiten voor de Gelderse Vallei, waar de Valleicommissie een trekkersrol heeft. In de PKB is dat aangegeven (V.2.e).

Een aantal ROM-gebieden, m.n. Schiphol, Groene Hart en Gelderse Vallei, gaat (binnenkort) over van planvorming naar uitvoering. De uitkomst van de planvorming werkt door in provinciaal en gemeentelijk beleid en leidt daarnaast tot een beperkt aantal potentiële strategische projecten. Deze worden op haalbaarheid getoetst en (bij positieve uitkomst) vervolgens door verschillende overheden en private partners gerealiseerd. De feitelijke uitvoering vindt in de regel plaats onder de projectverantwoordelijkheid van de lokale c.q. regionale overheid. De status van ROM-project met bijzondere verantwoordelijkheid van het Rijk is daarmee beëindigd. Deze werkwijze vertoont op hoofdlijnen gelijkenis met die van de Nadere Uitwerkingen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota (Extra).

Verschillende insprekers hebben aandacht gevraagd voor het aspect van de grondverwerving in ROM-gebieden; enkele achtten de instelling van een groundbank onontbeerlijk.

PKB-uitspraak IV.7.5 is aangepast aan de Nota Grondverwerving en daarmee ook de uitspraak over eventuele verruiming van aankooptitels. In de Nota Grondverwerving wordt het begrip «Aankoopplan» als onderdeel van een Plan van aanpak nader omschreven. In het Aankoopplan kan worden bezien of de bestaande aankooptitels geschikt zijn of dat uitbreiding ervan gewenst is.

In het algemeen geven de stand van zaken, het bestuurlijk overleg en de inspraak over deel 1 van de Vierde nota Extra slechts beperkte aanleiding tot wijzigingen. De tekst van PKB V (regionale beleidsuitspraken) is waar nodig aangepast aan de specifieke afspraken die in het betreffende gebied zijn gemaakt. Dat betreft soms de hoofdlijnen van het Plan van aanpak, soms de rol van de partijen, soms de gebiedsbebegrenzing. In PKB IV.7.4 is conform het verzoek van het IPO opgenomen dat de begrenzing van de ROM-gebieden nader bepaald zal worden in overleg met de provincies.

In het bestuurlijk overleg met de noordelijke provincies bleek dat het de voorkeur heeft het ROM-gebied Drents Plateau ruimer te begrenzen dan deel 1 van de Vierde nota Extra aangeeft. Afgesproken is dat de precieze begrenzing wordt bepaald in het kader van het startconvenant voor dit ROM-gebied. Voor het ROM-gebied Zuidoost-Friesland is een bijgestelde begrenzing op de PKB-kaart aangegeven.

Verder zijn conform de afspraak in het overleg met de provincie Noord-Brabant de grenzen van het ROM-gebied Midden-Brabant op de PKB-kaart verruimd, zodat het stroomgebied van de Dommel binnen het ROM-gebied valt. Dit correspondeert met het startconvenant.

REGIONALE BELEIDSUITSPRAKEN

V.1. VERKENNING LANDELIJK GEBIED NOORD-NEDERLAND

Naar aanleiding van de PKB-uitspraak die in de Vierde nota was opgenomen hebben de provincies Groningen, Friesland en Drenthe gezamenlijk de studie «Verkenning landelijk gebied Noord-Nederland» verricht. Gekeken is naar ontwikkelingskansen en kwaliteiten van het landelijk gebied in het Noorden.

De verkenning geeft een helder beeld van landelijk Noorden. Het gebied is sterk georiënteerd op de landbouw, en daarbij op zwakkere deelsectoren zoals de akkerbouw. Daarnaast bestaat met name in de Friese veenweiden en in delen van Drenthe spanning tussen landbouw-, natuur- en recreatiebelangen. In bepaalde gebieden loopt de bevolking terug, verminderen werkgelegenheid en voorzieningen en groeit het bereikbaarheidsvraagstuk.

De regering onderkent de situatie die uit de verkenning naar voren komt. In het bestuurlijk overleg met de Noordelijke provincies zijn verschillende planvormingsactiviteiten in dat licht gezien:

- * De aanpak van de leefbaarheidsproblemen zoals in hoofdstuk 5 is beschreven, is speciaal op het leefbaarheidsvraagstuk toegesneden. In het bijzonder zullen economische perspectieven in de aanpak worden betrokken. Ook de mogelijkheden om aan te sluiten op de gele koers voor glastuinbouw in Emmen, kunnen daarbij worden gezien.

- * In het verlengde van de Verkenning wordt momenteel een studie verricht naar de ontwikkelingsperspectieven van het Oldambt en de Gronings/Drentse veenkoloniën. Gekeken wordt naar perspectieven voor de huidige landbouw en naar alternatieven binnen dan wel buiten de landbouw. Medio 1991 zal dat zijn afgerond, waarna de regering samen met de provincies bespreekt welke vervolgstapen nodig zijn.

- * De Nadere Uitwerking Groningen-Assen-Drachten. Ook daarin komt het landelijk gebied aan de orde, vanuit de relatie met stedelijke functies.

- * In ZO-Friesland en het Drents plateau is daarnaast ROM-beleid in voorbereiding.

- * In het kader van Nederland-Waterland wordt de haalbaarheid bestudeerd van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Blokzijl en Lemmer.

- * In Groningen, Friesland en Drenthe zijn regionale vervoersplannen in voorbereiding. Het rijk draagt daaraan bij. In Groningen is reeds een convenant gesloten. De specifieke vervoersproblematiek in het Noorden vereist een aangepaste benadering. Op het raakvlak van vervoersproblematiek en lokatiebeleid biedt het rijk ondersteuning door onderzoek en maatregelen voor bijvoorbeeld vervoerscoördinatie of de aanleg van carpool-plaatsen.

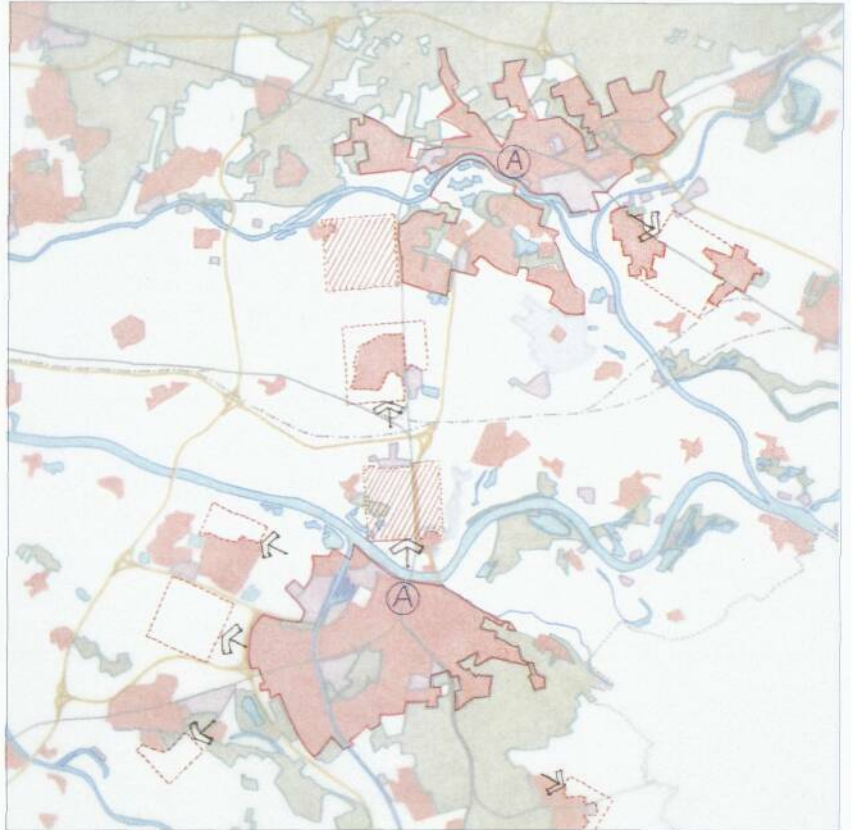
De Verkenning landelijk gebied is uitgevoerd met het oog op een beslissing over een Nadere Uitwerking voor dat gebied. Maar gezien de grote hoeveelheid planvormingsactiviteiten in het Noorden is met de provincies niet afgesproken om een Nadere Uitwerking te maken, temeer nu nog zo weinig te zeggen is over de lopende activiteiten. Afgesproken is dat de provincies zullen inventariseren welke instrumenten beschikbaar zijn om het economisch perspectief voor het Noorden te helpen verbeteren. De uitkomsten daarvan kunnen worden betrokken bij de bespreking van de perspectiefstudie Oldambt/Veenkoloniën.

Nu de Verkenning is afgerond is de gedateerde PKB-tekst V.1.c van deel 1 komen te vervallen.








V.1.m. AANSLUITING NOORD-NEDERLAND OP NOORDEN OOST-EUROPA

Zoals ook bij de toelichting op de PKB-tekst over Hoofdtransportassen al naar voren kwam, is het onderzoek naar de economische relaties met Scandinavië en de landen rondom de Oostzee onlangs afgerond. Het kon echter niet bij het bestuurlijk overleg over Vinex deel 1 worden betrokken. In verband hiermee is de PKB-tekst nog niet gewijzigd. Er wordt in overleg tussen de noordelijke provincies en het rijk gezien welke conclusies voor het beleid getrokken kunnen worden. De uitkomsten van het onderzoek geven aanleiding de aandacht vooral te richten op het versterken van bestaande en het verwerven van nieuwe industriële en handelsrelaties met Noord- en Oost-Europa en op de knelpunten in de verbindingen van weg en spoor, met name in de verbindingen met Noordwest Duitsland. Dit vraagstuk zal mede worden gezien in relatie tot de uitkomst van de studies over de Hanze- en Zuiderzeespoorlijn.

STADSGEWESTEN ARNHEM EN NIJMEGEN







UITGANGSSITUATIE


-  bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
-  bestaand stedelijk gebied (werken)
-  bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
-  glastuinbouw
-  autosnelwegen
-  ns.- railverbindingen
-  betuwelijn-varianten

ONTWIKKELINGEN

woningbouw

-  herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied
-  bestaande ontwikkelingsrichtingen
-  } nader af te wegen ontwikkelingsmogelijkheden
-  }

werklokaties (indicatief)

-  A - lokatie

V.2.f. VERSTEDELIJKING ARNHEM-NIJMEGEN

In het bestuurlijk overleg en ook in de reactie van het knooppunt Arnhem-Nijmegen is gepleit voor een duidelijker standpunt over de «Waa sprong», de mogelijke uitbreiding van Nijmegen aan de noordoever van de Waal. Het rijk zou vooral duidelijkheid moeten bieden over de financiële bijdrage aan de realisering van deze lokatie en de bijbehorende infrastructurele voorzieningen zoals een derde Waalbrug en een rail-ontsluiting.

In deel 1 heeft de regering een aantal vragen gesteld over de realiseerbaarheid van deze lokatie. Deze vragen zijn nog niet beantwoord. Wel wordt er een studie uitgevoerd die tot doel heeft de gevraagde antwoorden te leveren. In die studie wordt de Waa sprong afgezet tegen andere mogelijke uitbreidingsrichtingen van Nijmegen, zodat een verantwoorde keuze kan worden gemaakt. Aangezien de ruimtelijke problematiek hier in een aantal opzichten vergelijkbaar is met die van de grote stadsgewesten in de Randstad is de regering bereid mee te werken aan een vergelijkbare aanpak van de verstedelijking in de stadsgewesten Arnhem en Nijmegen. Vanuit de Projectstructuur Knooppunt Arnhem-Nijmegen zal het initiatief worden genomen voor het opstellen van een «spoorboekje», waarin zal worden vastgelegd welke partner wanneer wat zal doen. De eerste stap zal zijn dat op basis van de thans lopende studie in overleg door rijk, provincie en gemeenten een keuze wordt gemaakt voor het gewenste verstedelijkingsmodel en de bijbehorende openbaar vervoerprojecten (uiteraard in samenhang met het op te stellen regionale verkeers- en vervoerplan). Op basis daarvan zullen -bij voorkeur vóór de zomer van 1992- afspraken worden gemaakt tussen rijk en andere overheden over de inzet van middelen.

De financiering van het beleid zal een belangrijke rol spelen. De regering benadrukt dat net als bij de grote stadsgewesten in de Randstad het rijk de tekorten niet voor de volle 100% zal kunnen en willen afdekken. De betrokken gemeenten en de particuliere sector zullen een bijdrage moeten leveren aan de investeringen die nodig zijn voor de uitvoering van het gekozen verstedelijkingsmodel. Bij de beleidskeuzen zal er rekening mee gehouden moeten worden dat zo goed mogelijke voorwaarden voor zo'n bijdrage worden geschapen. Dat stelt eisen aan de kwaliteit van de beoogde ruimtelijke inrichting van het gebied en aan het restrictief beleid in de omliggende open ruimten.

V.3.b. GRENS GROENE HART

Tijdens het bestuurlijk overleg met de gezamenlijke Randstadprovincies is afgesproken de in deel 1 van de Vierde nota Extra aangegeven begrenzing van het Groene Hart op een aantal punten aan te passen.

Dit betreft het herstellen van een tekenfout van de begrenzing bij de Rotte, een kleine correctie aan de zuidkant van Alblasserwaard, verlegging van de grens in de Vijfheerenlanden naar de provinciegrens, aanpassing van de grens tussen Utrecht en Hilversum aan de grens van de bufferzone en het vooralsnog tot het Groene Hart rekenen van de Bovenkerkerpolder.

Deze wijzigingen zijn verwerkt op het hierbij afgedrukte kaartje en op Regiokaart West van de PKB.

V.3.c. GLASTUINBOUW VOORNE-PUTTEN

De provincie Zuid-Holland heeft er in het bestuurlijk overleg voor gepleit geen reservering voor glastuinbouw op Voorne-Putten op te nemen, en de gele koers voor dit gebied te veranderen in blauw voor de binnenduinrand en bruin voor de rest van dit gebied. Ook diverse insprekers vragen daarom.

De regering kan met dit voorstel instemmen. Met name de binnen-duinrand heeft belangrijke ecologische en toeristisch-recreatieve waarden. Een andere reden is dat in het Groene Hart reeds meer capaciteit voor de uitbreiding van de glastuinbouw in reeds goedgekeurde bestemmingsplannen aanwezig blijkt te zijn dan ten tijde van het opstellen van deel 1 was verondersteld en er dus minder uitwijkmogelijkheden elders nodig zijn.

Voor mogelijk benodigde aanvullende capaciteit voor glastuinbouw in de Randstad heeft de regering een voorkeur voor de ontwikkeling van centra in de Hoekse Waard, zoals in PKB-uitspraak V.3.c is aangegeven en in paragraaf «Ontspanning Centraal Nederland» van hoofdstuk 3 in algemene zin is toegelicht. Indien evenwel bij de herziening van deze pkb over vijf jaar blijkt dat er onvoldoende zicht is op de totstandkoming van regionale centra voor de glastuinbouw in de Hoekse Waard, dan zal hiervoor in het bruine koersgebied van Voorne/Putten compensatie worden geboden. In dat geval wordt voor het bruine koersgebied op Voorne/Putten de gele koers voorzien.

V.3.f. VERSTEDELIJKING AMSTERDAM, ROTTERDAM, DEN HAAG, UTRECHT

RIJKSAANBOD EN PRINCIPEBEREIDHEID

Met de vier grote stadsgewesten en de provincies waartoe zij behoren is intensief overleg gevoerd. De rijksinzet was om op basis van instemming in hoofdlijnen met de ontwikkelingsrichtingen voor wonen, werken en daarmee samenhangend openbaar vervoer, zoals die in Vinex deel 1 waren aangegeven, de uitvoering van die ontwikkelingsrichtingen veilig te stellen. Benadrukt is, dat de onderdelen in samenhang moeten worden ontwikkeld, tijdig vóór 2005 gereed moeten zijn, en hoge kwaliteiten moeten hebben. Daartoe moet onder meer de financiering goed geregeld worden. In dat verband is voor grondkosten, stadsgewestelijk openbaar vervoer en bodemsanering een samenhangend aanbod voor rijksbijdragen per stadsgewest gedaan. Deze middelen zullen ter beschikking komen nadat verzekerd is, dat bouwlocaties tijdig ontwikkeld zullen worden en dat de bijbehorende ontsluiting over weg en met openbaar vervoer parallel met de ontwikkeling van de bouwlocaties, en met voldoende hoogwaardige kwaliteit, tot stand komen. Bij de uitvoeringsconvenanten moet die zekerheid zo veel mogelijk aanwezig zijn.

- Voor grondkosten heeft de regering (onder het voorbehoud van de parlementaire goedkeuring van de begrotingen) f 950 mln. in het vooruitzicht gesteld voor de periode 1995–2005, exclusief verplichtingen die binnen de meerjarenramingen zijn of worden aangegaan voor lokaties uit de periode tot 1994. Het bedrag is gebaseerd op een extrapolatie van de beschikbare middelen per 1995, na aftrek van gedane toezeggingen en een behoefteraming voor de overige stadsgewesten. In de nieuwe systematiek conform het toekomstige Besluit Lokatiegebonden Subsidies zal de subsidiëring op basis van lump-sum en prestatie-eisen plaatsvinden.

In het stadsgewest Den Haag is het rijksbod in principe aanvaard, ervan uitgaande dat het grondkosten-bedrag als lump-sum met prestatie-eisen beschikbaar kan komen, over de rente- en inflatie-ontwikkeling afspraken kunnen worden gemaakt, en over de BTW nadere afspraken mogelijk zijn. In Utrecht is het overleg voor het integrale rijksvoorstel niet in overeenstemming geëindigd. De provincie meent dat het rijksbod onvoldoende beoordeeld kan worden, maar de gemeente Utrecht wil het voorstel aanvaarden (ervan uitgaande dat over de compensatie van inflatie en over de BTW gesproken kan worden). In Amsterdam achtte men de in het vooruitzicht gestelde bedragen in principe aanvaardbaar indien op vier punten de risico's het komende jaar voldoende verkleind worden. Het gaat om: de bereidheid van particuliere beleggers en ontwikkelaars om de ontwikkelingen te ondersteunen; het

effect van het restrictief beleid op de grondprijzen; de totstandkoming van een Interimwet bestuur stedelijke gebieden; en de uitkomsten van de evaluatie van de stadsvernieuwing. Daarnaast zou tevens gezocht moeten worden naar een vorm van compensatie voor renteen prijsontwikkeling; eveneens bezien zal moeten worden of een oplossing mogelijk is voor de verrekeningsproblematiek van de BTW. In Rotterdam achtte men dezelfde risicoverkleining noodzakelijk om tot overeenstemming te kunnen komen.

– Voor stadsgewestelijk openbaar vervoer is f 4 mld. in het vooruitzicht gesteld voor de periode 1990–2005, inclusief verplichtingen voor de lopende periode vanaf 1990; het bedrag maakt deel uit van de middelen die voor de uitvoering van het SVV-II ter beschikking zullen worden gesteld. De middelen voor Rail 21 staan hier buiten.

De stadsgewesten hebben dit aanbod als te laag gekwalificeerd voor de uitvoering van het gehele gewenste netwerk, maar zien in principe mogelijkheden om de cruciale verbindingen tijdig te realiseren. Het gewenste kwaliteitsniveau kan vermoedelijk niet overal direct gerealiseerd worden. De in verband met de verstedelijking benodigde verbindingen krijgen in principe prioriteit in de op te stellen regionale verkeers- en vervoersplannen op grond waarvan de rijksbijdrage uiteindelijk wordt bepaald. Bij de uitvoeringsconvenanten zal worden vastgelegd wanneer de rijksmiddelen ten behoeve van tijdige uitvoering worden ingezet.

Het lange termijn beeld voor stadsgewestelijk openbaar vervoer (d.w.z. na 2005) zal onderwerp zijn van verdere studie, in samenhang met de afweging van de verstedelijkingsrichtingen voor de periode 1990–2005. Omdat Rail 21 op verschillende punten verbeteringen tot gevolg heeft voor het stadsgewestelijk openbaar vervoer zal de NS betrokken zijn bij deze studie en bij het uitvoeringstraject (van de perioden voor en na 2005).

– Voor bodemsanering: er was tevoren geen bedrag gespecificeerd; wel is het aan provincies en vier grote gemeenten beschikbaar gestelde bedrag voor kleine IBS-gevallen (Interimwet bodemsanering) verhoogd. Nader (provinciaal) onderzoek van potentiële lokaties zal leiden tot afspraken over de verdeling van de rijksmiddelen ten behoeve van verschillende stadsgewesten c.q. lokaties.

– Voor weginfrastructuur: het Meerjarenplan voor infrastructuur en transport (MIT) zal ernstig rekening houden met de voorkeursrichtingen uit de Vierde nota Extra, bij de invulling van het beleid voor rijkswegen dat in het SVV-II is vastgesteld.

Provincies zijn daarmee accoord gegaan en hebben aangegeven in hun eigen wegenbeleid datzelfde te doen.

Afgesproken is, dat binnen 1 jaar na het afsluiten van een startconvenant overlegd wordt over de uitkomsten van de te verrichten verkenningen van de risico-reducerende factoren (zoals deelname beleggers; Interimwet bestuur stedelijke gebieden; restrictief beleid; rol stadsvernieuwingsbeleid). Dan moet blijken of de risico's voldoende zijn verkleind om aan het voorkeursmodel Vierde nota Extra uitvoering te geven. Zo niet, dan moet worden heronderhandeld over het rijksvoorstel of is de keuze van alternatieve, goedkopere verstedelijkingsrichtingen aan de orde. De regering houdt daarom nog vast aan de terugvalopties uit deel 1: Zoetermeer-Oost, Amstelveen-Bovenkerkerpolder en Moordrecht.

De regering is van mening dat de risico's aanvaardbaar zullen blijken te zijn. Daar zijn vijf redenen voor.

Eén: Door het restrictief beleid voor wonen en werken, en door de kwaliteitssprong in het openbaar vervoer zullen de aangegeven ontwikkelingsrichtingen aantrekkelijker worden en zal op de woningen bedrijfs-huisvestingmarkten grotere schaarste met navenant gunstiger opbrengstontwikkeling voor de gemeenten ontstaan.

Twee: Door afspraken over produktietempo en fasering binnen de stadsgewesten is een goede afstemming op de markt mogelijk. Dat perkt de uitvoeringsrisico's op een cruciaal punt in.

Drie: Er komen mogelijkheden om mee- en tegenvallers uit verschillende lokaties binnen en tussen gemeenten te verrekenen waardoor de lasten eerlijker kunnen worden verdeeld. Onder meer de Interimwet biedt hiervoor aanvullende instrumenten. Ook vrijwillige samenwerking bij de ontwikkeling van grote lokaties en openbaar vervoer-verbindingen zal gunstig uitwerken.

Vier: Het overleg dat de regering heeft gevoerd met vertegenwoordigers van beleggers en projectontwikkelaars leidt tot de conclusie dat als rijk, provincie en gemeenten het in Vinex aangegeven beleid inderdaad weten te organiseren en meerjarige afspraken kunnen maken, dat dan de marktsector goede mogelijkheden voor uitvoering aanwezig acht. Van groot belang acht men daarbij een consequent en meetbaar restrictief beleid, en daadwerkelijke kwaliteitsverbetering van de fysieke woon- en werkomgeving in de stadsgewesten.

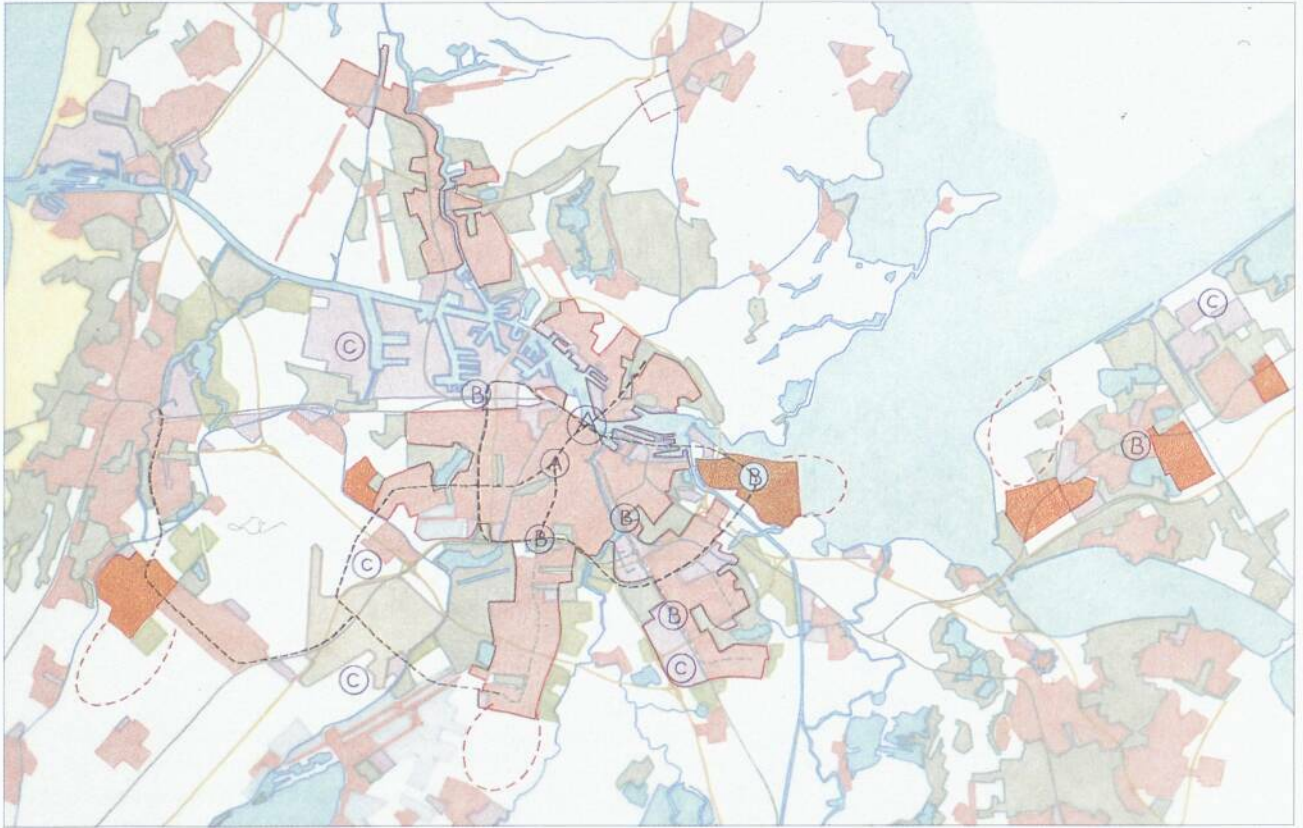
Vijf: Het rijk is bereid om in de uitvoeringsconvenanten een overmachtsbepaling op te nemen, zodat extreme onvoorziene omstandigheden kunnen leiden tot heronderhandelingen. Daarnaast zal in de uitvoeringsconvenanten een ijkmoment na 5 jaren worden opgenomen.

Ontwikkelingsrichtingen voor de vier grote stadsgewesten

De voorkeursrichtingen uit deel 1 bleken goed aan te sluiten bij de inzichten die in de stadsgewesten leven. Daardoor kon het overleg op belangrijke punten ondersteuning geven aan de hoofd-ingrediënten van het beleid dat de regering voorstaat. Zowel de samenhangende aanpak als het concrete karakter van de voorstellen ondervonden instemming. In veel gevallen werden ook de hoofdrichtingen gedeeld. Daarnaast onderkenden alle partijen het belang van de koppeling tussen concentratie en restrictief beleid. De noodzakelijke zekerheid over de inrichtingskeuzen is daardoor in drie van de vier stadsgewesten een stap dichterbij gebracht. In een enkel geval kon in het overleg niet verder worden gekomen dan een zo duidelijk mogelijke voorbereiding van de beslissing van de Tweede Kamer.

Voor enkele richtingen is afgesproken dat partijen nadere studies zullen doen naar de precieze omvang en haalbaarheid, zodat finale oordeelsvorming bij de uitvoeringsconvenanten plaats kan vinden. Als kader voor deze besluitvorming is bij elk stadsgewest ook de totale taakstelling in de PKB vermeld. De nu opgenomen aantallen voor de woningbouw-capaciteit vinden de betrokken besturen een aanvaardbaar uitgangspunt voor de uitvoering. Ten opzichte van deel 1 zijn beperkte verschuivingen aangebracht op grond van betere schattingen van de capaciteit van elk stadsgewest voor met name binnenstedelijk bouwen.

STADSGEWEST AMSTERDAM



UITGANGSSITUATIE

- bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
- bestaand stedelijk gebied (werken)
- bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
- projecten randstadgroenstructuur (bos- en recreatiegebieden)
- duingebieden
- glastuinbouw
- vliegveld
- autosnelwegen
- n.s.- railverbindingen
- stadsgewestelijke railverbindingen

ONTWIKKELINGEN

woningbouw

- herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied
- voorkeursrichtingen nieuw stedelijk gebied 1995-2005
- eventuele ontwikkelingsrichtingen 1995-2005
- alternatieve ontwikkelingsrichtingen na 2005

werklokaties (indikatief)

- A A - lokatie > 150.000 m² bvo.
- B B - lokatie > 75.000 m² bvo.
- C C - lokatie > 75 ha

structuurbeeld stadsgewestelijk openbaar vervoer

- nieuwe hoogwaardige verbindingen

Stadsgewest Amsterdam

Er bestaat overeenstemming over de voorkeursrichtingen waarin nieuwe lokaties voor wonen en werken voor de periode 1995–2005 liggen: in de gemeenten Amsterdam (Amsterdam-West en Nieuw-Oost I), Haarlemmermeer (Hoofddorp-West) en Almere (-Poort, -Stad en -Buiten). De capaciteit voor herstructurering en verdichting betreft Amsterdam (excl. Nieuw-Oost), Zaanstad (incl. Assendelft-Noord 1000 à 2000), Amstelveen (excl. Bovenkerkerpolder) en Diemen. A-lokaties liggen rond Amsterdam CS; op de toekomstige ringtramlijn, bij Schiphol en in Almere is ruimte voor B-lokaties. Voor C-lokaties wordt primair gedacht aan het westelijk havengebied en de omgeving van Schiphol. In verband met deze ontwikkelingsrichtingen wordt prioriteit gegeven aan de volgende stadsgewestelijke openbaar vervoer verbindingen: een ring-tram en een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding Haarlem-Amstelveen en een hoogwaardige (rail-)verbinding Amsterdam-West – Schiphol.

Purmerend-West

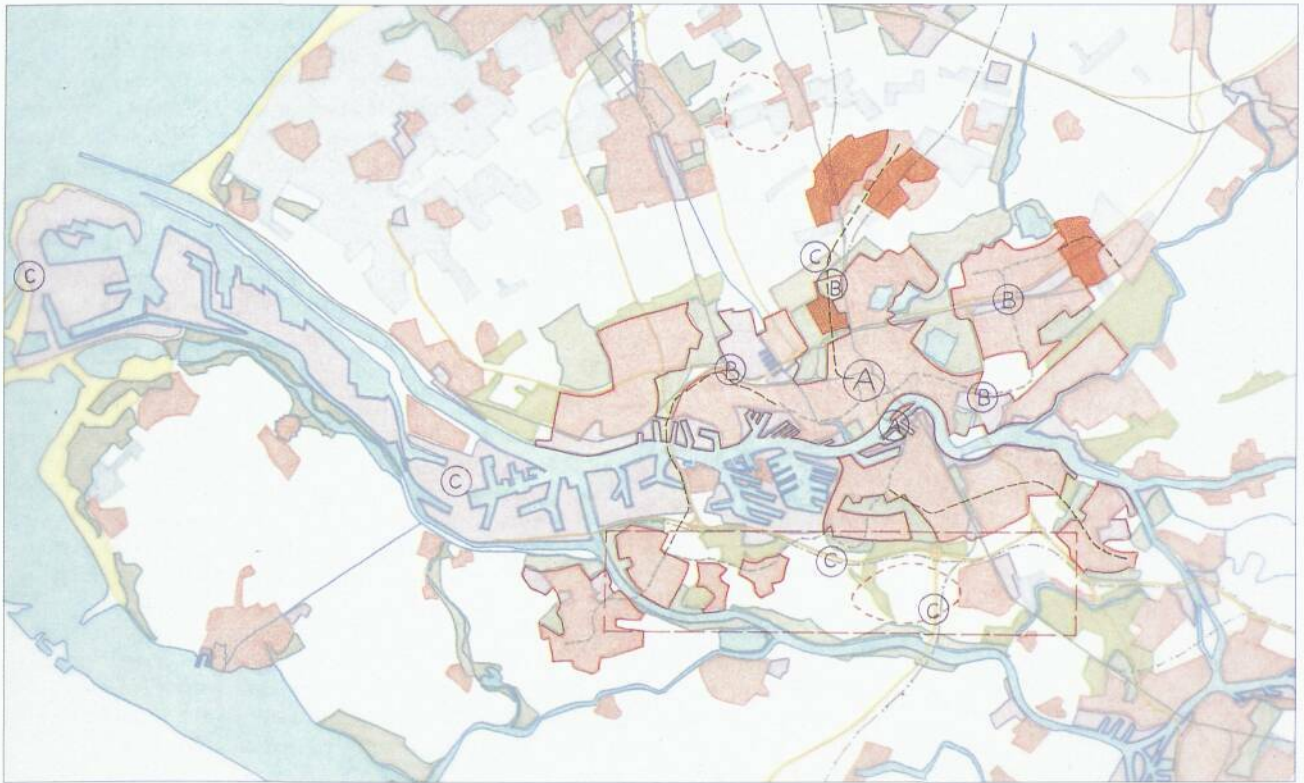
In het overleg met het stadsgewest Amsterdam is de ontwikkelingsrichting Purmerend-West als dringende wens naar voren gebracht. De regering acht deze onnodig gezien de elders beschikbare capaciteit en minder passend gezien de lokatie-criteria.

De regering zal geen bezwaar maken als deze streekplanlokatie binnen het rijksbod bekostigd wordt, rekening houdend met de financiële positie van de gemeente; als elders in het stadsgewest de capaciteit evenredig verminderd wordt en als een tijdige, goede openbaar vervoer verbinding beschikbaar komt.

Kwaliteit Nieuw-Oost.

De regering heeft kennis genomen van nadere informatie van de gemeente Amsterdam. Op grond daarvan lijkt het mogelijk een lokatie Nieuw-Oost te ontwikkelen met ca. 70% marktsector woningbouw. Een standpunt over de condities waaronder Nieuw-Oost kan worden ontwikkeld, wordt nog verwacht. Een tijdige aangelegde volledige ringtramlijn – zoals in het beleidsconvenant Plan van aanpak Schiphol en omgeving is afgesproken – is een absolute voorwaarde. Het tijdig betrekken van particuliere ontwikkelaars en/of beleggers is eveneens wezenlijk, naast goede faseringsafspraken in het stadsgewest. Bij het uitvoeringsconvenant zal moeten blijken of aan die condities is voldaan.

STADSGEWEST ROTTERDAM







UITGANGSSITUATIE




-  bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
-  bestaand stedelijk gebied (werken)
-  bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
-  projecten randstadgroenstructuur (bos- en recreatiegebieden)
-  duingebieden
-  glastuinbouw
-  vliegveld
-  autosnelwegen
-  n.s.- railverbindingen
-  stadsgewestelijke railverbindingen
-  hsl.- varianten
-  betuwelijn-variant

ONTWIKKELINGEN

woningbouw

-  herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied
-  voorkeursrichtingen nieuw stedelijk gebied 1995-2005
-  eventuele ontwikkelingsrichtingen 1995-2005
-  alternatieve ontwikkelingsrichtingen na 2005

werklokaties (indikatief)

-  A - lokatie >150.000 m² bvo.
-  B - lokatie > 75.000 m² bvo.
-  C - lokatie > 75 ha

structuurbeeld stadsgewestelijk openbaar vervoer

-  nieuwe hoogwaardige verbindingen

Stadsgewest Rotterdam

Er bestaat overeenstemming over de voorkeursrichtingen waarin nieuwe woningbouwlokaties voor de periode 1995–2005 liggen: in de gemeenten Rotterdam (Noordrand I), Berkel & Rodenrijs en Bergschenhoek (Noordrand II en III), en Nieuwerkerk en Moerhuizen (Achtkamp). De capaciteit voor herstructurering en verdichting betreft Rotterdam (excl. Noordrand), Schiedam, Vlaardingen, Capelle a/d IJssel, Ridderkerk, Spijkenisse en Albrandswaard (excl. Smitshoek). A-lokaties liggen in het centrum van Rotterdam; aan de metrolijnen en bij Zestienhoven is ruimte voor B-lokaties. Voor C-lokaties wordt primair gedacht aan de Linker Maasoever en de omgeving van de A15/A29. In verband met deze ontwikkelingsrichtingen wordt prioriteit gegeven aan de volgende stadsgewestelijke openbaar vervoer verbindingen: doortrekking van de Oost-West-metro naar Schiedam en Achtkamp en van de Noord-Zuid-metro naar de Noordrand.

Linker Maasoever, Rijnmond

In het bestuurlijk overleg is door het Overleg Orgaan Rijnmond-gemeenten en de gemeente Rotterdam aangegeven, dat de ontwikkeling in het gebied meer evenwichtig dient te zijn gespreid over Linker- en Rechter Maasoever. Dat geldt voor woningbouw, maar ook voor bedrijfs- en kantoorlokaties en voor openbaar vervoer.

In de Vierde nota Extra deel 1 was een ontwikkeling op de Linker Maasoever vooralsnog onwenselijk genoemd wegens de achterblijvende ontwikkeling van de werkgelegenheid aldaar. Toevoeging van woningbouw zou de onevenwichtigheid die bestaat in de belasting van de infrastructuur in noord-zuid richting vergroten. De gemeente Rotterdam heeft op grond van haar verwachtingen over de werkgelegenheidsontwikkeling in de mainport op met name de Linker Maasoever, verzocht thans reeds ruimte te geven voor een woningbouwontwikkeling annex openbaar vervoer aldaar.

De regering heeft ingestemd met een nadere studie waarbij niet alleen naar woningbouwlokaties wordt gekeken, maar waarbij tevens de gevolgen voor (de financiering van het) openbaar vervoer (metro), de mogelijkheden voor B-lokatie(s), en het rijksbod voor de grondkosten worden onderzocht. Aangetoond zal moeten worden dat de scheefheid in woon/werk-verhouding tussen Linker- en Rechter-Maasoever niet vergroot wordt. De consequenties van een lokatie op de linker Maasoever voor de woningbouw elders in het stadsgewest, moeten aangegeven worden. Die studie zal vòòr het uitvoeringsconvenant gereed zijn. Daarbij wordt tevens een vooruitblik gedaan naar een mogelijke ontwikkelingsrichting na 2005 op de Linker Maasoever (Barendrecht/Smitshoek).












Taakstellingen Noordrand II en III

De gemeenten Berkel & Rodenrijs en Bergschenhoek zijn bereid mee te werken aan een studie onder leiding van de provincie naar de mogelijkheden van deze ontwikkelingsrichtingen, in samenhang met de tracébeplanning voor de hogesnelheidslijn, de besluitvorming over het Integrale Project Noordrand en de plannen voor de zgn. ZoRo-verbinding (Zoetermeer-Rotterdam).

STADSGEWEST DEN HAAG







UITGANGSSITUATIE




-  bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
-  bestaand stedelijk gebied (werken)
-  bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
-  projecten randstadgroenstructuur (bos- en recreatiegebieden)
-  duingebieden
-  glastuinbouw
-  vliegveld
-  autosnelwegen
-  n.s.- railverbindingen
-  stadsgewestelijke railverbindingen
-  hsl.- varianten

ONTWIKKELINGEN

woningbouw

-  herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied
-  voorkeursrichtingen nieuw stedelijk gebied 1995-2005
-  eventuele ontwikkelingsrichtingen 1995-2005
-  alternatieve ontwikkelingsrichtingen na 2005

werklokaties (indikatief)

-  A - lokatie >150.000 m² bvo.
-  B - lokatie > 75.000 m² bvo.
-  C - lokatie > 75 ha

structuurbeeld stadsgewestelijk openbaar vervoer

-  nieuwe hoogwaardige verbindingen

Stadsgewest Den Haag

Er bestaat overeenstemming over de voorkeursrichtingen waarin nieuwe woningbouwlokaties voor de periode 1995–2005 liggen: in de gemeenten Wateringen, Rijswijk/Nootdorp (Ypenburg) en Leidschendam. De capaciteit voor herstructurering en verdichting betreft Den Haag, Rijswijk (excl. Ypenburg en Wateringen), Voorburg, Leidschendam (excl. Leizo) en Delft. Er zijn twee A-lokaties (bij Den Haag CS en HS); aan de sneltramlijnen is ruimte voor B-lokaties. Voor C-lokaties wordt primair gedacht aan de omgeving van de A12/A4. In verband met deze ontwikkelingsrichtingen wordt prioriteit gegeven aan de volgende stadsgewestelijke openbaar vervoer verbindingen: de aanleg van sneltramverbindingen tussen Delft en Scheveningen en tussen Den Haag centrum en Ypenburg, Wateringen en Leidschendam-Zuidoost.

Zoetermeer-Oost

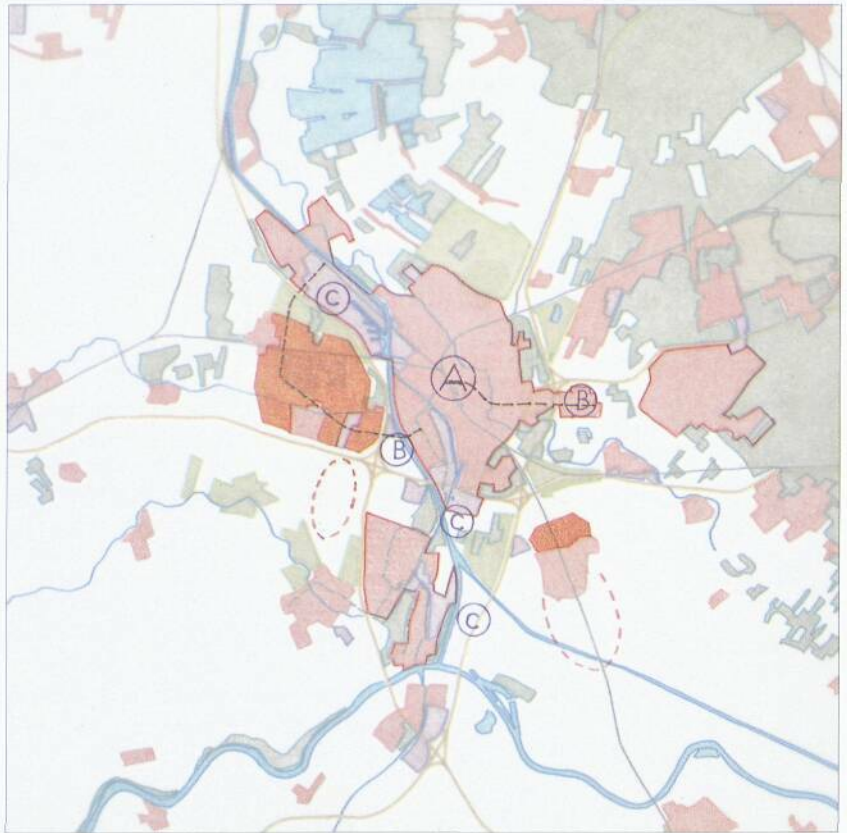
In het overleg met Den Haag is geconstateerd dat de capaciteit van 15 000 woningen in en aan bestaand stedelijk gebied die de Vierde nota Extra deel 1 aangaf, te hoog geschat is. Een omvang van ca. 10 000 is realistischer. Voor de ontbrekende capaciteit om het totaal van de 45 000 woningen voor het stadsgewest te kunnen plaatsen is nadere studie afgesproken in de periode tot het uitvoeringsconvenant. Binnen het financiële kader van het rijksbod zal gezocht worden in en aan bestaand stedelijk gebied, naar versnelling van andere voorkeursrichtingen, en eventueel naar een ontwikkelingsrichting Zoetermeer-Oost. Zoetermeer-Oost scoort echter niet gunstig op de lokatiecriteria. Deze richting ligt buiten het bereik van de sprinter-lijn. Gestudeerd zal worden op optimale lokatie-omvang, op openbaar vervoers ontsluiting en op de mogelijke noodzaak om deze richting reeds vóór 2005 te benutten. Zoetermeer-Oost is in de PKB toegevoegd als alternatieve ontwikkelingsrichting voor de periode na 2005.

Ypenburg/Fokker

Zoals aangekondigd in deel 1 en in de Defensienota wil de regering Ypenburg sluiten als militair luchtvaartterrein ten behoeve van de ontwikkeling van Ypenburg tot woon- en werklokatie. Uit de reacties op deel 1 en het daarover gevoerde overleg blijkt dat dit voornemen overwegend positief is ontvangen. Ter effectuering ervan dient onder meer het Structuurschema Militaire Terreinen te worden aangepast, omdat hierin als essentiële beslissing is opgenomen om Ypenburg op de bestaande lokatie te handhaven. Daarom is in de PKB opgenomen dat het gestelde in het SMT met betrekking tot Ypenburg komt te vervallen. Daarmee wordt invulling gegeven aan hetgeen op 25 februari 1991 per brief aan het parlement is gemeld over de partiële herziening van het SMT in relatie tot Ypenburg. Na de parlementaire goedkeuring van deze PKB zal vervolgens de aanwijzing van Ypenburg als militair luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet worden ingetrokken en de thans lopende procedure tot geluidszonering van het terrein worden beëindigd.

Over de consequenties van de sluiting van Ypenburg is momenteel nog overleg gaande met Fokker en met de bij de toekomstige ontwikkeling van Ypenburg betrokken andere overheden.

STADSGEWEST UTRECHT







UITGANGSSITUATIE




-  bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
-  bestaand stedelijk gebied (werken)
-  bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
-  projecten randstadgroenstructuur (bos- en recreatiegebieden)
-  glastuinbouw
-  vliegveld
-  autosnelwegen
-  n.s. railverbindingen
-  stadsgewestelijke railverbindingen

ONTWIKKELINGEN

woningbouw

-  herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied
-  voorkeursrichtingen nieuw stedelijk gebied 1995-2005
-  eventuele ontwikkelingsrichtingen 1995-2005
-  alternatieve ontwikkelingsrichtingen na 2005

werklokaties (indicatief)

-  A - lokatie >150.000 m² bvo.
-  B - lokatie > 75.000 m² bvo.
-  C - lokatie > 75 ha

structuurbeeld stadsgewestelijk openbaar vervoer

-  nieuwe hoogwaardige verbindingen

Stadsgewest Utrecht

De voorkeursrichtingen waarin nieuwe woningbouwlokaties voor de periode 1995–2005 liggen, bevinden zich in de gemeenten Utrecht en Vleuten-De Meern (Utrecht/Vleuten-De Meern) en Houten. De capaciteit voor herstructurering en verdichting betreft Utrecht (excl. het gedeelte ten Westen van de A2), Maarssen, Zeist en Nieuwegein (excl. Rijnenburg). Er is een A-lokatie bij CS Utrecht; aan de sneltramlijnen is ruimte voor B-lokaties (m.n. Uithof en Oudenrijn). Voor C-lokaties wordt primair gedacht aan de omgeving van de A27. In verband met deze ontwikkelingsrichtingen wordt prioriteit gegeven aan de volgende stadsgewestelijke openbaar vervoer verbindingen: aanleg van sneltramverbindingen van Utrecht-CS naar de Uithof en naar Vleuten-De Meern.

Utrecht/Vleuten-De Meern

In deel 1 van de Vierde nota Extra was een ontwikkelingsrichting voorgesteld in Vleuten-De Meern met een capaciteit van ca 20 000 woningen, waarvoor de glastuinbouw zou moeten worden verplaatst. In het uitgebrachte rijksbod is met extra kosten daarvan rekening gehouden. Er kon echter geen overeenstemming worden bereikt met de provincie, de gemeente Vleuten-De Meern en het Regionaal Beraad Utrecht, omdat zij verplaatsing van de glastuinbouw niet wenselijk vinden c.q. te duur achtten. Zij achtten uitbreiding met ca 15 000 woningen mogelijk met behoud van het glas; aan de ontbrekende woningbehoefte zou in Rijnenburg moeten worden tegemoetgekomen. De gemeente Utrecht stelde voor om ten Westen van de A2 op eigen grondgebied (Lage Weide) 6 000 à 7 000 woningen te bouwen, in combinatie met uitbreiding van Vleuten-De Meern. Nadere studie leidde tot de – overigens niet omstreden – conclusie dat dan na verplaatsing van de glastuinbouw uiteindelijk voor 30 000 woningen uitbreidingscapaciteit kan ontstaan.

Het rijk heeft voorgesteld om een jaar de tijd te nemen om de rijksvoorkeur uit te werken naast varianten met 15 000 woningen in Vleuten-De Meern en 5 000 woningen in Houten. Daarbij zou tevens nader kunnen worden beoordeeld of het mogelijk is planologische schaduwwerking voor de glastuinbouw te vermijden. De regering en de gemeente Utrecht menen dat in alle gevallen schaduwwerking optreedt. Dat is mede gebaseerd op ervaringen met de voormalige glastuinbouwgebieden in Amsterdam en Den Haag. Daarom wenst de regering zodanige maatregelen te treffen dat individuele glastuinbouwbedrijven geen onaanvaardbare financiële schade ondervinden van de gefaseerd te realiseren stedelijke ontwikkelingen.

De provincie, het RBU en de gemeenten Vleuten-De Meern en Nieuwegein wensen vast te houden aan compensatie in Rijnenburg. De regering en de gemeente Utrecht hebben grote bezwaren tegen Rijnenburg vanwege de aantasting van de open ruimte en vanwege de slechte mogelijkheden voor een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting. De regering meent dat de weinige mogelijkheden die op het grondgebied van Utrecht liggen zo goed mogelijk gebruikt moeten worden. Woningbouw op Utrechts grondgebied in combinatie met woningbouw in Vleuten-De Meern, maakt het toekomstperspectief voor de glastuinbouw aldaar ongunstig omdat het gebied geheel door woningbouw en bedrijfsterrein omsloten wordt. Daarover zijn alle partners het eens. Ook voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer en voor een goede stedenbouwkundige structuur is handhaving van het glastuinbouwgebied op den duur niet verantwoord.

Het overleg is afgesloten met de conclusie dat het oordeel in deze aan de Kamer moet worden gelaten. Pas daarna kunnen afspraken over de uitvoering worden gemaakt. De regering heeft haar voorkeur, bouwen in Utrecht/Vleuten-De Meern met beëindiging van de glastuinbouw, als PKB-tekst in deze nota opgenomen.

Procedure van besluitvorming

Voor de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid moet ook de bestuurlijke organisatie daarvan goed geregeld worden. Stadsgewesten en de gemeenten daarin, provincies en rijk hebben afgesproken in convenanten hun afspraken over de inrichtingsvoorstellen, de financiering en de organisatie neer te leggen. Na verschijnen van deel 3 zullen zgn. startconvenanten worden gesloten, die in het jaar daarna worden uitgewerkt tot uitvoeringsconvenanten. Deze laatste zullen aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. De startconvenanten zijn hoofdzakelijk de neerslag van het bestuurlijk overleg, plus het spoorboekje per stadsgewest. Zij bevatten vooral inspanningsverplichtingen. De uitvoeringsconvenanten zullen vooral prestatieverplichtingen bevatten.

Binnen de gekozen ontwikkelingsrichtingen is sprake van verschillende m.e.r.-plichtige activiteiten. De exacte en definitieve ruimtelijke afweging van de lokaties voor deze activiteiten zal op provinciaal of stadsgewestelijk niveau plaatsvinden. Op dat niveau zal, voor zover geldende ruimtelijke plannen nog niet in lokaties voor deze activiteiten voorzien, ten behoeve van de lokatiekeuzen een MER moeten worden opgesteld. In het bestuurlijk overleg is feitelijk gekomen tot een gezamenlijk voorkeursalternatief voor deze m.e.r. Er zal echter ook rekening moeten worden gehouden met reële andere lokatie-alternatieven die zowel binnen als buiten de voorkeursrichtingen kunnen liggen. Na afloop van de m.e.r. moet dus rekening worden gehouden met mogelijke wijzigingen ten opzichte van het voorkeursalternatief. In de startconvenanten worden afspraken gemaakt over

- de lokaties die in de startnotitie voor de m.e.r. in elk geval worden opgenomen,
- de ruimtelijke plannen waaraan de m.e.r.'s worden gekoppeld,
- het tijdschema voor de m.e.r.

Voor de lokaties zullen provincies en gemeenten voorstellen doen. De ruimtelijke plannen zullen naar gelang de situatie variëren: het kan gaan om een streekplan(-herziening), een (inter)gemeentelijk structuurplan maar ook om een bestemmingsplan.

De verschillende m.e.r.-plichtige activiteiten zullen in hun onderlinge samenhang worden onderzocht. Om een zo groot mogelijke tijdsbesparing te bereiken is het wenselijk dat één overheidsorgaan – in de regel de provincie – als coördinerend bevoegd gezag optreedt. Direct na het sluiten van startconvenanten zal met m.e.r.-voorbereiding worden begonnen; ervan uitgaande dat de m.e.r. tijdig gereed zal zijn, kunnen de lokatie-afwegingen door provincies en (samenwerkende) gemeenten voldoende afgerond worden op het moment dat uitvoeringsconvenanten gesloten worden.

Met het oog op de faseringen van de woningbouw op lokaties waar nu glastuinbouw ligt (m.n. Vleuten, Wateringen en Noordrand), wil de regering planologische schaduwwerking zoveel mogelijk beperken. Zij wil eraan meewerken dat provincies en gemeenten, in overleg met de bedrijfstak, een aanpak ontwikkelen met als uitgangspunten:

- tijdige duidelijkheid voor individuele bedrijven
- zicht op alternatieve vestigingslokaties
- goede procesbegeleiding van te verplaatsen tuinders
- verwervingsbeleid dat rekening houdt met de fasering van woningbouw- en bedrijfsterreinen en met investeringsbeslissingen van individuele bedrijven.

In het uitvoeringsconvenant zullen zodanige maatregelen worden vastgelegd dat glastuinbouwbedrijven geen onaanvaardbare financiële schade ondervinden van de fasering van stedelijke ontwikkeling.

V.3.g. RANDSTADGROENSTRUCTUUR

De uitspraak dat het rijk bij de realisering van de Randstadgroenstructuur onder meer nadruk legt op gebieden waar stedelijke ontwikkelingen raken aan open ruimte, zou kunnen impliceren dat op alle grensvlakken tussen nieuwe woningbouwlocaties en open ruimten groenvoorzieningen worden gerealiseerd met behulp van de Randstadgroenstructuur. Dat is uiteraard niet het geval. Wat de behoefte aan Randstadgroenstructuur is per gebied met een woningbouwlocatie zal moeten worden gezien. Waar die behoefte bestaat zal een afstemmingsintentie naar ruimte en tijd gelden, waarbij naast verstedelijkingsargumenten ook sectorale argumenten op het gebied van recreatie, bosbouw en natuur en landschap een rol spelen.

V.3.k/l. MAINPORTS ROTTERDAM EN SCHIPHOL

In de Vierde nota (Extra) vormt versterking van de mainports Schiphol en Rotterdam een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk beleid voor het economische kerngebied van ons land. Het gaat om versterking van het economisch functioneren van de (lucht)haven in het gebied en om de verbetering van de bereikbaarheid daarvan, binnen de grenzen vanuit het milieu.

De concretisering van die uitgangspunten blijkt in de uitwerkingsprojecten. Op Randstadniveau zijn dat de Nadere Uitwerking Randstad Internationaal en op regionaal niveau de stadsgewestelijke uitwerkingen en de ROM-projecten Schiphol en Rijnmond. Op het niveau van uitvoeringsprojecten liggen de Kop van Zuid, mogelijk de IJ-oeveren en het Integraal Project Noordrand, alsmede nog te bepalen projecten uit de ROM-projecten Schiphol en Rijnmond.

Geluiden van met name de gemeente Rotterdam en de Nationale Havenraad dat de Vierde nota Extra te weinig voor de Rotterdamse mainport zou doen, wil de regering bestrijden. Op zichzelf is de reactie begrijpelijk. De Vierde nota Extra concentreerde zich sterk op de stadsgewestelijke inrichtingsopgave, ter uitwerking en aanvulling van verschillende ontwikkelingsconcepten die de Vierde nota formuleerde. Mede doordat vlak na het verschijnen van deel 1 ook het Plan van aanpak Schiphol en omgeving in de publiciteit is geweest, is wellicht de indruk ontstaan dat de aandacht voor de andere mainport is verslapt.

Dat is echter niet het geval. De beleidsaandacht van de Vierde nota Extra is aanvullend op, en niet ter vervanging van, het beleid voor de mainports. Overigens gaat de Vierde nota Extra in dat verband ook in op de hoofdtransportassen naar het Oosten. Bovendien is begin 1991 de voorbereiding van het Plan van aanpak Rijnmond gestart.

Het ROM-project Rijnmond richt zich op de versterking van de Rotterdamse mainport in relatie tot het streven de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de regio te verbeteren. Verder toegespitst is het kernthema van het project de ontwikkeling van het haven- en industriegebied en de daaraan gekoppelde hoofdtransportassen in relatie tot de directe omgeving.

Het project zal enerzijds gericht zijn op het in kaart brengen van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zowel in het havenen industriegebied als in de directe omgeving en de mogelijke (ruimtelijke, milieuhygiënische) knelpunten die daarbij optreden. Anderzijds zal met name de milieuhygiënische kwaliteit in het gebied aan de orde komen en de vraag hoe deze kwaliteit verbeterd kan worden (via milieutechnische of ruimtelijke maatregelen).

Belangrijke aandachtspunten zijn de ruimtelijk-functionele ontwikkelingen in het haven- en industriegebied (functieverandering, herstructurering, intensivering, uitbreiding) en daarbuiten (ruimte voor havenafgeleide en havenondersteunende activiteiten) en de milieuhygiënische consequenties. Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de mobiliteit, zowel in als buiten het havengebied van groot belang: groei goederenvervoer, ontwikkeling nieuwe infrastructuur (hoofdtransportassen), distributieknooppunten, scheiding verkeerssoorten (goederen en woon-werk), substitutie (van weg naar rail, binnenschip, pijpleiding).

Het ROM-project Rijnmond zal in nauwe samenhang worden ontwikkeld met enkele andere projecten die in dit gebied aan de orde zijn, zoals de Nadere Uitwerking Randstad Internationaal (met eisen die vanuit het internationale vestigingsmilieu aan de mainport gesteld worden) en de stadsgewestelijke uitwerking voor Rotterdam. In het laatste geval is daarbij de studie naar de verstedelijkingsmogelijkheden van het Eiland IJsselmonde voor het ROM-project van belang, gezien de ligging van dit gebied ten opzichte van het haven- en industriegebied. Daarnaast zullen plannen en studies van lagere overheden in het project een rol spelen: Zuidvleugelstudie van de provincie Zuid-Holland, Strategische Visie van het Overleg-orgaan Rijnmond-gemeenten, Havenplan van de gemeente Rotterdam.

Het ROM-project Schiphol en omgeving is in september 1989 van start gegaan door middel van de ondertekening van een startconvenant door het rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en de NV Luchthaven Schiphol. In april 1991 is een beleidsconvenant door deze partijen en de KLM ondertekend, waarin zij instemmen met het concept-Plan van aanpak en de bereidheid uitspreken de wettelijk voorgeschreven besluitvormingsprocedures in gang te zetten ter uitvoering van het plan. De Tweede Kamer is daarover afzonderlijk geïnformeerd. De betreffende PKB-uitspraken (IV.3.3 en V.3.k) zijn daaraan aangepast.

Het Plan van aanpak is onderverdeeld in twee planperiodes (1991–2003 en 2003–2015) en bevat een gemeenschappelijke ontwikkelingsvisie op de luchthaven Schiphol en omgeving, waarin wordt uitgegaan van een beheerste, gerichte groei van Schiphol tot mainport binnen condities die bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving.

In de huidige uitvoeringsfase van het ROM-project Schiphol zullen drie procedures parallel lopen en op elkaar worden afgestemd. Dat zijn:

- een project-PKB Schiphol en omgeving (tevens partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen);
- een partiële herziening van het streekplan ANZKG ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van de mainport-ontwikkeling van Schiphol;
- een wijziging van de aanwijzing van Schiphol in het kader van de Luchtvaartwet.

Voor deze procedures wordt een gecoördineerde milieu-effectrapportage uitgevoerd. Tevens wordt een inventarisatie van de economische effecten gemaakt.

Het Plan van aanpak sluit geheel aan op het beleid van de Vierde nota (Extra). Er is volledige overeenstemming met de infrastructuur voor openbaar vervoer, de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen en werken en het bedrijfslokatiebeleid in het Amsterdamse stadsgewest. Deel 1 van de project-PKB Schiphol en omgeving zal worden afgerond na vaststelling van deel 3 van de Vierde nota Extra, waardoor ook in tijd verdere afstemmingsmogelijkheden bestaan.

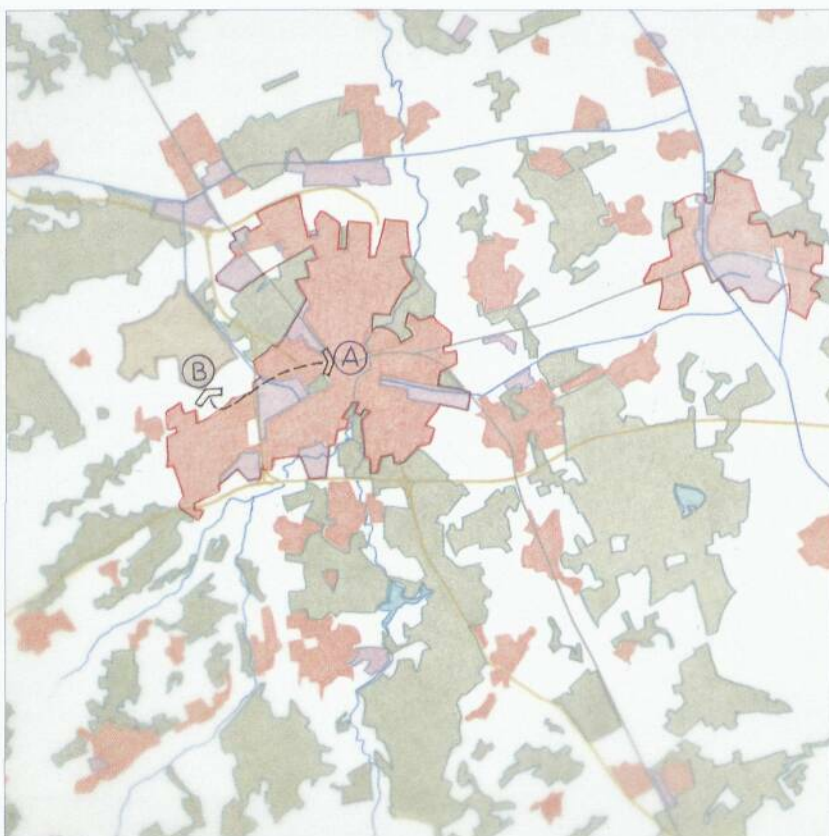
V.4.f. STADSGEWESTEN VENLO, EINDHOVEN, TILBURG EN DEN BOSCH

Voor de verdere ontwikkeling van Venlo is de lokatie Venlo Centrum-Zuid een mogelijkheid die goed voldoet aan de lokatie-criteria. Het gaat hier echter om een zeer dure lokatie als men de grondkosten per woning beziet.


Inmiddels is een werkgroep ingesteld, waarin gemeente, provincie en rijk participeren. Deze werkgroep zal rapporteren over de woningbehoefte in het stadsgewest Venlo, de oplossing van de milieuproblematiek als gevolg van de ligging bij het rangeercomplex en de mogelijkheden de kosten van de lokatie terug te dringen, c.q. andere kostendragers te vinden. Op basis van de uitkomsten van de studie zal moeten blijken of ten behoeve van een definitieve keuze alsnog een nadere afweging met alternatieve lokaties nodig is.

Naast de functie van de stadsgewesten Breda en Eindhoven/Helmond is nu ook de opvangfunctie van Tilburg en Den Bosch in de PKB aangegeven. Nu afspraken zijn gemaakt over restrictief beleid voor het Benelux-Middegebied dient ook de tegenhanger daarvan, namelijk de opvangfunctie voor de nabijgelegen stadsgewesten te worden aangegeven. De opvangfunctie voor Den Bosch gold al voor het bestaande restrictieve beleid voor Midden-Brabant en het Brabants deel van het Rivierengebied. De aanvulling komt mede tegemoet aan de reactie van de gemeente Tilburg, die erop wees dat de druk van het versterkte concentratiebeleid voor alle Brabantse stadsgewesten vergelijkbaar is.

STADSGEWEST EINDHOVEN



UITGANGSSITUATIE

-  bestaand stedelijk gebied (wonen, voorzieningen)
-  bestaand stedelijk gebied (werken)
-  bestaande groengebieden (bos-, natuur- en recreatiegebieden)
-  vliegveld
-  autosnelwegen
-  ns.- railverbindingen

ONTWIKKELINGEN

woningbouw



herstructurering en verdichting bestaand stedelijk gebied

overige ontwikkelingsrichtingen in samenhang met hoogwaardig openbaar vervoersysteem

werklokaties (indicatief)



A - lokatie



B - lokatie

stadsgewestelijk openbaar vervoer



nieuwe hoogwaardige verbindingen (weltschapscorridor)

In het stadsgewest Eindhoven/Helmond is naar het oordeel van de regering sprake van verstedelijkingsvraagstukken die vergelijkbaar zijn met die in de Randstad en Arnhem/Nijmegen. Zoals ook in deel 1 is aangegeven hecht de regering veel belang aan de ontwikkeling van de corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap. Deze corridor is aangewezen als potentieel sleutelproject. De aanleg van een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding is een cruciaal element daarin. De beleidsontwikkeling wat verkeer en vervoer betreft vindt voor een belangrijk deel plaats in het kader van het integraal verkeers- en vervoersplan van de vervoerregio Eindhoven. De planvorming voor de woningbouwlokaties zal in samenhang hiermee moeten plaatsvinden.

Zoals vermeld zal na de wijziging van de systematiek van de grondkostensubsidies en de inventarisatie van de ontwikkelingsrichtingen door provincies en regio bepaald kunnen worden hoeveel rijksmiddelen voor grondkosten van woningbouw beschikbaar zijn. De regering zal bevorderen dat de besluitvorming over het stadsgewest Eindhoven/Helmond aan de hand van een «spoorboekje» zal plaatsvinden, vergelijkbaar met de aanpak in de vier grote stadsgewesten in de Randstad en Arnhem/Nijmegen.

V.4.i. NADERE UITWERKING RIJN-SCHELDE DELTA

In deel 1 van Vinex was voor dit gebied de bereidheid uitgesproken mee te werken aan het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelingsvisie. In het bestuurlijk overleg gaf de provincie Zeeland aan zelf al met het opstellen van die visie begonnen te zijn, maar daarbij ook op de steun van het rijk te rekenen, zoals die ook voor andere nadere uitwerkingen wordt gegeven. De in deel 1 gekozen formulering schept hierover geen duidelijkheid.

De regering is het met de provincie eens dat dit gebied onderwerp is van een nadere uitwerking. Daarbij dient het niet alleen te gaan om het Westerscheldebekken, maar om het gehele gebied tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen. De nadere uitwerking dient zich te richten op de ruimtelijke aspecten, die verbonden zijn aan de sociaal-economische ontwikkeling van dit gebied. Belangrijke elementen daarin zijn de posities van de mainports en de onderlinge verbindingen en de verbindingen met het achterland. Ook kan in deze context de positie van Middelburg/Vlissingen aandacht krijgen. Voor deze nadere uitwerking is de medewerking van België van groot belang. De regering zal zich dan ook primair richten op het maken van nadere afspraken met België. Uit capaciteitsoverwegingen zal de bijdrage van het rijk pas vanaf 1992 gestalte kunnen krijgen.

Planologische kernbeslissing

NATIONAAL RUIMTELIJK BELEID

I	Inleiding	127
II	Uitgangspunten van beleid	129
1	Algemeen	129
2	Ruimtelijke hoofdstructuur	129
3	Doorwerking	132
III	Beleidskeuzen voor de dagelijkse leefomgeving	136
1	Stedelijk gebied	137
2	Geleiding van de mobiliteit	142
3	Zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval	145
4	Landelijk gebied	148
IV	Beleidskeuzen voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief	160
1	Regio's op eigen kracht	161
2	Stedelijke knooppunten	163
3	Stedenring Centraal-Nederland	165
4	Randstad	168
5	Nederland-Waterland	170
6	Behoud en vernieuwing in het landelijk gebied	172
7	ROM-gebieden	175
V	Regionale beleidsuitspraken	177
1	Groningen, Friesland en Drenthe	177
2	Overijssel en Gelderland	182
3	Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland	187
4	Noord-Brabant, Zeeland en Limburg	200

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 daaruit 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 Besluit op de ruimtelijke ordening

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 1985 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

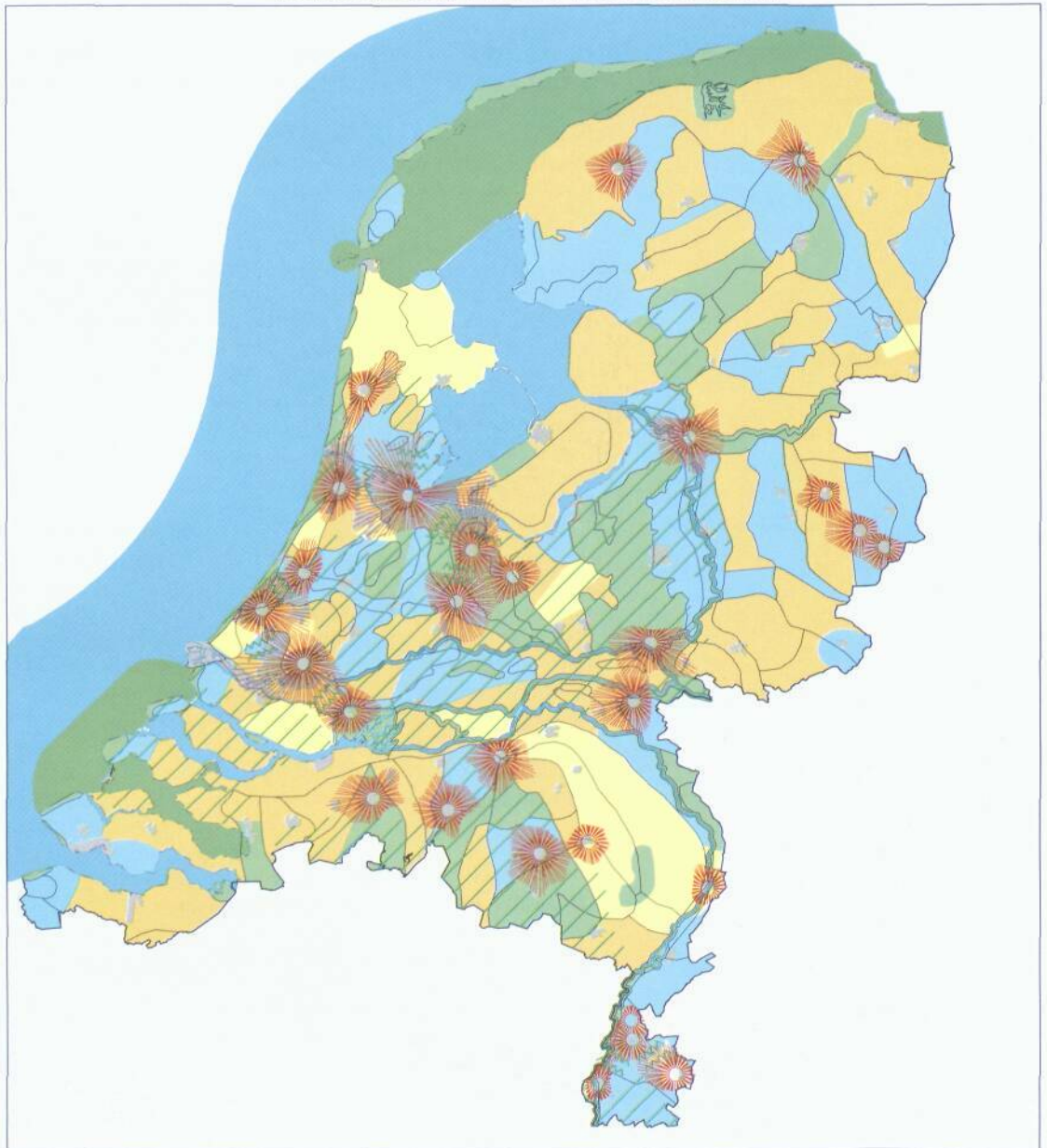
Als planhorizon wordt in deze pkb het jaar 2015 gehanteerd. Om maatschappelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid goed op elkaar te laten aansluiten zal het kabinet elke vijf jaar aangeven of bepaalde onderdelen van het in deze pkb geformuleerde beleid bijstelling behoeven, en zo ja, in welke richting.

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.

RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR






VERSTEDELIJKING

-  stadsgewest
-  open ruimte
-  bufferzone

KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

-  natuur richtinggevend
-  geconcentreerde landbouw richtinggevend
-  verbrede plattelandsontwikkeling
-  mozaïek van landbouw en andere functies

WATER

-  natuur richtinggevend
-  combinatie van functies
-  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 van de ruimtelijke structuur en de mogelijkheid tot een flexibel gebruik van delen van die structuur. Gebruikswaarde wordt nagestreefd door optimale concentratie van functies, door gelegenheid te scheppen voor functionele relaties en combinatiemogelijkheden tussen functies. Belevingswaarde wordt in stand gehouden 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 (als «restrictief beleid rijk») 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 (als «restrictief beleid provincie») 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 *vermijding 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 en de combinaties van functies krijgen per koers een verschillende invulling en er worden per koers verschillende accenten gelegd voor de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur. 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 gebied 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 zijn de ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

* *Gele koers:*

In gebieden waar voor de gele koers wordt gekozen is de ontwikkeling van agrarische productiefuncties, 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 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 afspeelen. 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

openlucht recreatie en instrumenten voor aankoop en beheer van natuurgebieden en voor de stichting of uitbreiding van staatsboswachterijen ingezet.

In de Randstad wordt een Randstadgroenstructuur ontwikkeld.

II.3 DOORWERKING

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 met betrekking tot investeringen en exploitatie openbaar vervoer in relatie tot flankerend mobiliteitsbeleid zoals parkeerbeleid (vervoerregio's). De provincies hebben een belangrijke coördinerende en integrerende 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 aangevoelen 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, de stadsgewesten van het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen en het stadsgewest Eindhoven/Helmond 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. Ter realisering van strategische elementen in het ruimtelijk beleid wordt een ondersteunend grondbeleid gevoerd, waarbij zonodig sectorale instrumenten gecoördineerd worden ingezet. Voor wat betreft de landelijke gebieden wordt daartoe gebruik gemaakt van de aankooptitels ten behoeve van verwerving en uitruil van grond. Voor wat betreft de stedelijke gebieden moeten onder andere vereveningsmogelijkheden worden gecreëerd en benut.

g. 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.

h. 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 hogesnelheidslijnnennet voor personenvervoer;
- 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 d.m.v. onder andere landinrichting (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, Noordwest-Overijssel 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.

i. 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.

j. 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 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 Investeringen (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 voorwaardenscheppende 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 worden en dat de historisch gegroeide situatie, inclusief archeologische waarden, niet onherkenbaar wordt en dat deze 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 veranderingsperspectief en welke beleidsmaatregelen de rijksoverheid hierbij voorstaat.

III.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 leidt dat tot belangrijke veranderingen in het stedelijk gebied. 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, op de schaal van het stadsgewest. 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 verzwaard.

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 groei van de automobiliteit een zwaar accent gelegd op concentratie (nabijheid) bij de keuze van nieuwe lokaties voor wonen, werken, voorzieningen en groot-schalige 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, kazerne-terreinen en spoorwegemplacements;
- **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 nauwlettend 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 enerschikking 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 inkomensgroepen. 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 minister kan gemeenten uitnodigen om na overleg met gedeputeerde staten bouwlokaties voor te dragen 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;
 - zonder de inzet van extra instrumenten financieel niet uitvoerbaar zijn.

Voor realisering van bouwlokaties binnen de in Hoofdstuk V aangegeven ontwikkelingsrichtingen wordt het systeem van lokatiegebonden subsidies en subsidies voor openbaar vervoer en bodemsanering zodanig aangepast, dat meer ruimte wordt geboden voor ontwikkeling van lokaties op stadsgewestelijk niveau door een intergemeentelijk samenwerkingsverband. Voor de lokatiegebonden subsidies wordt een nieuwe regeling vervaardigd, waarin de hoofdinfrastructuursubsidie, lokatiesubsidie en Subsidie grote bouwlokaties opgaan. De verfijningsregeling groeikernen wordt gewijzigd in een regeling die toepasbaar is voor gemeenten waarin grote woningbouwlokaties moeten worden ontwikkeld. Gemeenten waarvan de woningbouwinspanning gering zal zijn ten opzichte van de omvang van de gemeente, zullen niet langer voor de verfijning in aanmerking komen. Daarnaast wordt toekenning van de verfijning afhankelijk gemaakt van de aanwezigheid van afspraken over de lokatie-ontwikkeling in stadsgewestelijk verband, ten minste tussen bouwgemeente en centrale stad. Wat betreft de bodemsanering zal de stadsgewestelijke benadering nader vorm krijgen in de Interimwet bestuur stedelijke gebieden.

1.6. 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.

1.7. Het stadsvernieuwingsbeleid 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 voornamelijk het accent gelegd op de oudere stadsdelen.

Vernieuwing van verouderde bedrijfsterreinen in de steden is geboden. Bij evaluatie van het gebruik van het stadsvernieuwingsfonds zal de inzet van middelen voor het economisch functioneren van oudere stadsdelen worden gezien. Om gemeenten en bedrijfsleven te stimuleren te komen tot stedenbouwkundige vernieuwing van verouderde bedrijfsterreinen zal het rijk het tot stand brengen van enkele voorbeeldplannen bevorderen.

1.8. Voor het intensiveringsbeleid zoals neergelegd in de voorgaande beleidsuitspraken zijn de volgende instrumentele aspecten van belang:

- In het kader van het Meerjarenplan Stadsvernieuwing wordt aandacht besteed aan de feitelijke ontwikkeling van het bouwen binnen het bestaande stedelijk gebied. Daarbij zal tevens worden gezien of en zo ja in welke mate bijstelling van het instrumentarium nodig is.
- Het Stadsvernieuwingsfonds 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 bouwlocaties) 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 rijks-eigendommen) zal de gewenste intensivering zo min mogelijk worden belemmerd.

1.9. 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 stedenbouwkundige 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 particuliere 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.

1.10. 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, openlucht-recreatie, 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.

1.11. 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.

III.2 GELEIDING VAN DE MOBILITEIT

Veranderingsperspectief

Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn essentiële voorwaarden voor het functioneren van steden en stadsgewesten. De sterk groeiende automobilititeit 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 vervoerbeleid, 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). **Tegelijkertijd** 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.

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 zogenoemde C-lokaties). Voor deze lokaties is het beleid gericht op het weren van arbeidsintensieve bedrijvigheid en bezoekersintensieve voorzieningen. **Dit geldt zowel om onnodige automobilititeit te vermijden als om de bereikbaarheid van dergelijke lokaties voor bedrijven met het bij C-lokaties behorende mobiliteitsprofiel te waarborgen.**

2.2. Voor een selectieve ontwikkeling van A-, B- en C-lokaties is een samenhangende benadering op stadsgewestelijk niveau c.q. in vervoerregio's noodzakelijk. Het rijk zal de instrumentele mogelijkheden hiervoor vergroten.

Als uitvloeisel van het door het rijk in overleg met IPO en VNG opgestelde Werkdokument zullen op regionaal niveau door de overheid in overleg met bedrijfsleven en instellingen plannen van aanpak worden opgesteld, waarin afspraken worden vastgelegd over de feitelijke uitvoering van het bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid. Hierbij wordt rekening gehouden met specifieke situaties en karakteristieken. Met inachtneming van de hiervoor geformuleerde beleidsuitspraken is een regionaal gedifferentieerde invulling mogelijk. Bepalend voor die differentiatie is het karakter van de A- en B-lokaties gezien de mate van verstedelijking en de daarmee samenhangende (mogelijkheden tot verbetering van) kwaliteit van het openbaar vervoer, alsmede de mogelijkheden voor de fiets en voor alternatieve vervoerswijzen.

2.3. Door middel van (handhaving van) een zorgvuldige regeling in bestemmingsplannen moet worden voorkomen dat arbeidsintensieve en/of bezoekers aantrekkende bedrijven en voorzieningen zich vestigen op C-lokaties. De gemeenten wordt gevraagd aan dit beleid ook door middel van hun grondbeleid invulling te geven.

Voorzover het geldende bestemmingsplan voor C-lokaties ruimte laat voor genoemde bedrijvigheid of voorzieningen dient bij het opstellen van de onder 2.2 bedoelde plannen van aanpak de mogelijkheid te worden onderzocht om de bestemmingsregeling te beperken tot produktie- en distributiedoeleinden, dan wel – indien reeds investeringen zijn verricht voor bedrijven en voorzieningen met een mobiliteitsprofiel dat niet bij deze lokatie past – om alsnog een adequate openbaar vervoersontsluiting te realiseren. Tevens dient voor deze lokaties het gebruik van de fiets en alternatieve vervoersmogelijkheden als carpooling, bedrijfsvervoer en spitsbussen te worden bevorderd.

Om op het punt van bestemmingswijziging van deze C-lokaties een stringent beleid te kunnen voeren is het tijdig beschikbaar komen van goede alternatieve lokaties van groot belang.

2.4. De gemeenten wordt gevraagd een stringent parkeerbeleid te voeren, gericht op de beperking van niet noodzakelijke automobilititeit. Het gewenste parkeerbeleid kan zonodig gefaseerd worden ingevoerd, afhankelijk van het tempo van de verbeteringen in het openbaar vervoer en de mogelijkheden van de fiets en alternatieve vervoerswijzen. Verder wordt de gemeenten gevraagd rekening te houden met de mogelijkheden van een lokatiegerichte naast of in plaats van een op individuele bedrijfsvestigingen gerichte benadering. Teneinde een evenwichtig parkeerbeleid te kunnen voeren en ongewenste concurrentie-effecten te voorkomen is afstemming op stadsgewestelijk niveau c.q. in een vervoerregio gewenst. Ook is afstemming op bovenstadsgewestelijk niveau gewenst. In overleg met gemeenten en provincies worden afspraken gemaakt over extra inspanningen gericht op het verminderen van gelegenheid voor het langparkeren en het uitbreiden van het betaald (kort) parkeren. De gemeenten zijn inmiddels in staat gesteld om de regulering van het parkeren met een fiscaal regime te doen geschieden. 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 beoordeling van de resultaten van een evaluatieonderzoek naar 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 beleid inzake bereikbaarheid en mobiliteit op grond van deze pkb moet doorwerken in streek- en bestemmingsplannen. Provincies en gemeenten wordt gevraagd hiermee rekening te houden bij het vaststellen en herzien van deze ruimtelijke plannen. 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.

2.8. 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.

III.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.

Grond- en oppervlaktewater zijn nu en in de toekomst van groot belang voor tal van functies. In het beleid en het beheer van het water wordt een systeembenadering ingevoerd.

Het perspectief is gericht op het tegengaan van verdroging en eutrofiëring van gebieden, door schoon water zo goed mogelijk vast te houden, en op het veiligstellen van de toekomstige functies van kwetsbare grondwatervoorkomens door een ruimtelijk, milieu- en waterbeleid dat verontreiniging tegengaat.

Beleidsuitspraken

3.1. Provinciale besturen wordt gevraagd samen met gemeenten, waterschappen en nutsbedrijven vorm te geven aan de **hierboven in het perspectief geschetste** 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.**

3.2. **Nederland dient voor de stort en verwerking van afval in beginsel niet afhankelijk te zijn van het buitenland. Samen met provincies en gemeenten zal hiertoe worden vastgesteld welke voorzieningen voor de verwijdering van afvalstoffen nodig zijn en hoe deze ruimtelijk het best kunnen worden ingepast. De verschillende soorten installaties, opslagplaatsen en overslagplaatsen, die met elkaar een doelmatige afvalverwijderingsstructuur vormen, moeten zowel aan milieuhygiënische criteria als aan de volgende ruimtelijke randvoorwaarden en criteria voldoen:**

- **Beperking van direct en indirect ruimtebeslag.**
- **Het ontzien van gebieden met kwetsbare functies, zoals de ecologische hoofdstructuur, natuurgebieden, grondwater- en bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden.**
- **Het streven naar beperking van transport van afvalstoffen en het waar mogelijk benutten van aanwezige infrastructuur, vooral spoor- en waterwegverbindingen.**

- **Het situeren van terreinen/installaties voor de verwerking van afval in de directe nabijheid van (in potentie) profiterende bedrijven, waarbij gedacht kan worden aan de bij verbranding vrijkomende restwarmte.**
- **Goede landschappelijke inpassing van installaties en stortplaatsen.**
- **Het streven naar een optimale inpassing rekening houdend met de huidige bestemming en het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.**

Eerzijds vormen deze randvoorwaarden en criteria het ruimtelijk kader voor de door het Afvaloverlegorgaan op te stellen tienjarenprogramma's met betrekking tot de beheersing en sturing van de verwijdering van in die programma's genoemde afvalstoffen.

Anderzijds wordt provincies en gemeenten gevraagd, rekening houdend met deze randvoorwaarden en criteria, tijdig te voorzien in goede ruimtelijke inpassing van installaties, opslagplaatsen en overslagplaatsen in hun streek- en bestemmingsplannen.

3.3. 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.

3.4. Het is gewenst bij de ruimtelijke inrichting van het landelijk gebied de watersysteembenadering verder uit te werken. Dit moet worden vormgegeven in provinciale streekplannen, waterhuishoudingsplannen en milieubeleidsplannen. Tevens zal de watersysteembenadering één van de richtinggevende principes dienen te zijn bij de uitvoering van landinrichtingsprojecten en waterstaatkundige werken.

In beide lijnen van uitwerking gelden de volgende principes:

- per gebied wordt bevorderd dat schoon water zo lang mogelijk wordt vastgehouden (o.a. door vergroting van retentievermogen);
- **bij de uitvoering van wateraanvoerplannen wordt uitgegaan van de criteria dat de aanvoer een positief economisch rendement moet hebben en dat er geen risico mag bestaan voor aantasting van karakteristieke natuurwaarden;**
- voor zover de toevoer van gebiedsvreemd water een vervuilende invloed heeft en daarmee de voorgestane koers voor dit gebied belemmert, zal deze toevoer worden beperkt door landinrichtingsprojecten en waterstaatswerken;
- **waterzuiveringsmethoden die gericht zijn op het stimuleren van het zelfreinigend vermogen van de natuur (o.a. helofytenfilters, inundatievelden) worden bevorderd; deze methoden staan mede ten dienste van natuurontwikkeling en recreatie.**

3.5. In het Beleidsplan Drink- en industriewatervoorziening zal worden aangegeven hoe moet worden omgegaan met gebieden die van strategisch belang zijn voor de drink- en industriewatervoorziening. Ook wordt aangegeven hoe een passende bescherming via sectorinstrumenten kan worden geboden, waarbij de uitgangspunten voor het tegengaan van verdroging in acht worden genomen.

In de ruimtelijke plannen dient aan gebieden met het voor verontreiniging meest kwetsbare grond- en oppervlaktewater, waaraan specifieke functies worden toegekend, op alle beleidsniveaus bescherming te worden geboden. Als specifieke functies worden aangemerkt watervoorziening voor natuur, winlokaties en calamiteitsreserve.

3.6. 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, **rekening houdend met de koersbepaling landelijke gebieden. De mogelijkheden om ontgrondingen te combineren met natuurontwikkelingsprojecten en/of recreatieprojecten worden benut door een daarop afgestemde planvorming. Met het oog op een verbeterde instrumentatie van het ontgrondingenbeleid 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 gecreerd.**

3.7. 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.

III.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.

De leefbaarheid op het platteland staat in een aantal gebieden onder druk door de terugloop van de (agrarische) werkgelegenheid, door de afname van de bevolking en door de verslechterde bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen. Het rijk wil de provincies en gemeenten helpen om met een regionale aanpak deze negatieve ontwikkelingen waar mogelijk bij te sturen. Het perspectief richt zich op ondersteuning van de economische ontwikkeling en een zekere concentratie van voorzieningen in combinatie met aanvullende maatregelen om de voorzieningen 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 is het beleid gericht op behoud en ontwikkeling van natuurlijke ecosystemen en op herstel van ecologische relaties.

Nieuwe vormen van verstedelijking, intensieve recreatie, groot-schalige 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. Voorzover oppervlaktedelfstofwinning wordt toegestaan, dient bij de lokatiekeuze, wijze van uitvoering en de eindbestemming rekening te worden gehouden met de mogelijkheden van natuurontwikkeling.

Vormen van landbouw, bosbouw, openluchtrecreatie en toerisme kunnen in deze gebieden worden gehandhaafd of ontwikkeld, met dien verstande dat daarmee de natuurfuncties binnen het gebied niet direct of indirect mogen worden aangetast. Ook andere vormen van gebruik, zoals bestaand militair gebruik, waterwinning 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 naar aanleiding van de Evaluatienota Structuurschema militaire terreinen. Bij de aanleg of herinrichting van militaire oefenterreinen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de natuur- en landschapswaarden en cultuurhistorische waarden.

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 functieervulling. Oppervlaktedelfstofwinning, infrastructuur, windturbines, andere bouwwerken en militair gebruik worden in deze wateren vermeden en zonodig gesaneerd. Met betrekking tot diepe delfstofwinning wordt per concreet geval beoordeeld of deze activiteit verenigbaar is met de natuur- en overige belangen van het in geding zijnde grote water. Andere functies worden door zonering zo goed mogelijk ingepast.

*** Milieu en water:**

Het beleid is gericht op optimalisering van de hydrologische omstandigheden voor de ecosystemen. In kwantitatieve zin betekent dit behoud of herstel van de natuurlijke dynamiek van het water, het herstel van verdroogde gebieden en het voorkomen van verdroging, onder meer door het bevorderen 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 het niveau van de bijzondere milieukwaliteit. Ook verontreiniging door de lucht door lokale bronnen wordt tegengegaan.

In gebieden met een relatief hoge milieubelasting is het beleid gericht op het terugdringen van de belasting door verontreinigingsbronnen binnen het gebied tot niveau's die weinig verschillen van wat van nature aanwezig is.

Daarnaast wordt de provincies gevraagd deze gebieden prioriteit te geven bij aanwijzing van bodembeschermingsgebieden, voorzover deze niet reeds als fosfaatgevoelige gebieden zijn of worden aangewezen.

b. Gele koers: ontwikkeling van agrarische productiefuncties, geconcentreerd in regionale complexen, richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

*** Functies:**

Agrarische produktierichtingen, die zich in verband met regionale concentratie van kennis, kapitaal en afzetstructuur geconcentreerd in regionale complexen, ontwikkelen, kunnen zich binnen gebieden met een gele koers optimaal ontwikkelen. Het betreft ondermeer de (glas)tuinbouw, de boomkwekerij, de bloembollenteelt en de intensieve veehouderij. Door deze geconcentreerde ontwikkeling blijft ruimte beschikbaar voor niet-agrarische functies.

Aan andere functies, zoals natuur, recreatie en energievoorziening wordt binnen deze gebieden alleen ruimte geboden wanneer zij in hydrologisch en landschappelijk duidelijk begrensde eenheden kunnen worden gesitueerd zodat ze ecologisch beheerbaar en handhaafbaar zijn (gescheiden van de omgeving), en de ontplooiingsmogelijkheden van de agrarische complexen niet wezenlijk in de weg staan.

Combinatie van functies kan in deze gebieden slechts incidenteel worden toegestaan. Wel dienen de ruimtelijke mogelijkheden te worden opengehouden voor toekomstige combinatie van sommige vormen van geconcentreerde landbouw met stedelijke bedrijvigheid. In deze bedrijvenparken kan ook verwante functies, zoals mestverwerkingsfabrieken, een plaats worden geboden, terwijl ook combinatie met energiewinning goed mogelijk is.

*** 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. Natuurlijke fluctuaties worden zo veel als nodig uitgeschakeld. Voor kwetsbare andere functies, zoals de ecologische hoofdstructuur, worden zo nodig gescheiden/geïsoleerde waterbeheereenheden gecreëerd.

Voor het milieu moet in deze gebieden de algemene milieukwaliteit worden gerealiseerd en gehandhaafd.

Voor kwetsbare watervoorkomens en bufferzones van de ecologische hoofdstructuur in gebieden met een gele koers kan de aanwijzing van bodembeschermingsgebieden wenselijk zijn.

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 bevinden en 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 waterbeheer. De deelgebieden waarin en de mate en het tempo waarmee deze vormen van functiecombinatie tot ontwikkeling komen is onder meer afhankelijk van de bedrijfstijl 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 vestiging en uitbreiding van deze laatste bedrijven kunnen beperkingen worden gesteld wanneer strijdigheid ontstaat met de nagestreefde ruimtelijke ontwikkeling van de betreffende streek als geheel.

De ecologische hoofdstructuur neemt in deze gebieden een belangrijke plaats in. Aan de ontwikkeling van grootschalige verstedelijking, hoofdinfrastructuur 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.

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 en inrichting van grote windturbineparken) vermeden. Met betrekking tot winning van delfstoffen wordt per concreet geval beoordeeld of deze activiteit verenigbaar is met de natuur- en overige belangen van het in geding zijnde grote water.

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. Hiertoe zal waterretentie worden bevorderd en zal gebiedsvreemd water in principe worden geweerd.

In gebieden met een relatief hoge milieubelasting is het beleid gericht op het terugdringen van de belasting tot het niveau van de algemene milieukwaliteit en in delen de bijzondere milieukwaliteit.

Daarnaast wordt de provincies gevraagd deze gebieden prioriteit te geven bij aanwijzing van bodembeschermingsgebieden, voor zover deze niet reeds als fosfaatgevoelige gebieden zijn of worden aangewezen.

d. *Bruine koers*: ontwikkeling van landbouw in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij landbouw de overheersende functie zal zijn.

*** Functies:**

Grondgebonden landbouw is in deze gebieden de in oppervlakte overheersende functie en kan zich optimaal ontwikkelen. Ook kunnen zich minder grondgebonden activiteiten in lokale complexen 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, vormen deze met de landbouwgebieden een ruimtelijk mozaïekpatroon van min of meer zelfstandige, ruimtelijke eenheden. De functies aldaar dienen op basis van gelijkwaardigheid te worden afgestemd. 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. In de randzone van de grotere steden kunnen semi-stedelijke en groenvoorzieningen worden gerealiseerd in gescheiden eenheden.

*** Milieu en water**

Ten behoeve van de grondgebonden vormen van landbouw in deze gebieden zal goede peilbeheersing nodig zijn. Algemene milieukwaliteit is als norm voor de kwaliteit van water en de overige milieucompartimenten voldoende. Voor kwetsbare functies binnen deze gebieden dienen afgescheiden waterbeheereenheden te worden gecreëerd en kunnen zo nodig strengere milieukwaliteitseisen worden gehanteerd. Dit kan zowel door technische maatregelen als door een goede lokatie van gebruiksfuncties binnen het watersysteem. Voor kwetsbare watervoorcomens en bufferzones van de ecologische hoofdstructuur in gebieden met een bruine koers kan de aanwijzing van bodembeschermingsgebieden wenselijk zijn.

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 rijksoverheid, en in het bijzonder in het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie, het Beleidsplan drink- en industriewatervoorziening, het Structuurschema elektriciteitsvoorziening en het Structuurschema militaire terreinen; voorts dient het beleid van de koersbepaling door te werken op de terreinen van het ontgrondingsbeleid en het beleid voor de diepe delfstofwinning.
- 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.

In gebieden met een relatief lage milieubelasting dient opvulling met milieubelastende stoffen tot de thans geldende normen te worden voorkomen, opdat geen toekomstige saneringssituaties zullen ontstaan, en opdat in met name blauwe en groene koersgebieden de beoogde functiemenging kan worden gerealiseerd. In gebieden met een relatief hoge milieubelasting is uitgangspunt van beleid dat de vervuiling in elk geval niet verder toeneemt. In verband hiermee zal het kabinet op korte termijn met betrekking tot de dierlijke mest maatregelen nemen om te voorkomen dat in schone gebieden opvulling tot de thans geldende normen plaatsvindt.

Voor de nadere invulling van het ammoniakbeleid in gebieden met een relatief hoge milieubelasting is het relevant, dat qua ruimtelijke functietoekenning in de blauwe en groene koersgebieden in beginsel een terughoudend uitbreidings- en nieuwvestigingsbeleid voor intensieve veehouderij wordt voorgestaan, en dat in gele en bruine koersgebieden in beginsel ruimte voor uitbreiding en nieuwvestiging wordt geboden. Voor alle gebieden met een relatief hoge milieubelasting geldt, dat in ieder geval dient te worden voorkomen, dat enerzijds de ammoniakbelasting toeneemt en dat anderzijds door het vestigingsbeleid de dynamiek in de sector, die nodig is om milieuinvesteringen te doen, onnodig wordt belemmerd.

Om aan de hand van gebiedsdoelstellingen meer concreet te kunnen beoordelen in hoeverre uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderij mogelijk is, wordt – in relatie tot de Koersbepaling landelijke gebieden en het beleid met betrekking tot de Ecologische hoofdstructuur – op rijksniveau een per gebied gedifferentieerde taakstelling ten aanzien van de ammoniakdepositie in relatie tot de totale zuurdepositie uitgewerkt. Deze problematiek zal in de interdepartementale Stuurgroep Mest- en ammoniakproblematiek en de interdepartementale Stuurgroep Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie nader worden ingevuld. Voorzover dit leidt tot nadere invulling van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied zal dit worden opgenomen in genoemd structuurschema. Dit kan leiden tot een (partiële) herziening van de PKB Nationaal ruimtelijk beleid (Koersbepaling landelijke gebieden). Tevens zal dit doorwerken in het nationaal milieubeleid.

De provinciale en gemeentelijke besturen wordt gevraagd om voor elk gebied aan te geven of zij aldaar handhaving, aanpassing of vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorstaan ter ondersteuning van de gekozen koers. In een aantal gebieden zal het rijk de gekozen strategie 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 stimuleert het rijk opstelling en uitvoering van regionale ontwikkelingsplannen in plattelandsgebieden, waar door gebrek aan economische perspectieven de bevolkingsomvang terugloopt of dreigt terug te lopen en door schaalvergroting de bereikbaarheid van de voorzieningen te wensen overlaat.

- b. De aandacht van het rijk gaat in het bijzonder uit naar het grensgebied NO-Friesland/NW-Groningen, het Oldambt, het Oostermoergebied, NW-Friesland, de Kop van Noord-Holland en Zeeuws-Vlaanderen, zoals aangegeven op de Regiokaarten. Met de betrokken provincie- en gemeentebesturen wordt afgesproken om samen met vertegenwoordigers van bevolking en bedrijfsleven deze beleidslijn uit te werken in een regionaal ontwikkelingsplan. Het rijk zal actief meewerken aan de opstelling en de uitvoering van een regionaal ontwikkelingsplan voor het grensgebied NO-Friesland/NW-Groningen, dat als voorbeeldgebied voor leefbaarheid platteland is aangewezen.
- c. Het rijk geeft voor de genoemde gebieden 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. Met de betreffende provincies worden daarover afspraken gemaakt. Ter ondersteuning van de beleidsontwikkeling wordt voor de komende vier jaar een landelijk coördinatiepunt bij WVC en VROM aangewezen. Dit coördinatiepunt verdeelt de beschikbare middelen over de betreffende gebieden en zal ervaringen tussen de gebieden uitwisselen.
- d. Het rijk zal waar dat van toepassing is bij de inzet van instrumenten voor de uitvoering voorrang aan de genoemde aandachtsgebieden geven. Het gaat onder andere om middelen die beschikbaar zijn in het kader van de nota's Regionaal beleid en Ondernemen in toerisme. Daarnaast zal het rijk waar dat van toepassing is zorgen voor afstemming tussen de uitwerking van de regionale ontwikkelingsplannen en de inzet van instrumenten voor onder meer de landinrichting en de herstructurering van de akkerbouw, zonder dat aan de eigen prioriteitstelling van die sectorinstrumenten afbreuk wordt gedaan. Daarnaast kunnen uit de begroting van het ministerie van VW financiële middelen beschikbaar worden gesteld ter ondersteuning van initiatieven en experimenten voor maatwerk van openbaar vervoer in landelijke gebieden. De betrokken departementen, EZ, LNV, O&W, VW, VROM en WVC leveren hun inbreng bij de uitwerking van de regionale ontwikkelingsplannen. De provinciale besturen wordt gevraagd ook in hun beleid prioriteit te geven aan deze gebieden.
- e. In het kader van de sociale vernieuwing wordt bijgedragen aan de vergroting van de beleidsruimte voor de gemeenten en de bewoners, door middel van aanpassing van voor het platteland relevante regelgeving. Hiermee zal met name in de aandachtsgebieden worden geëxperimenteerd.
- f. Bij de invulling van de schaalvergroting in het onderwijs blijft het beleid erop gericht aandacht te geven aan de kwaliteit van de voorzieningen en de bereikbaarheid ervan in het landelijk gebied in relatie tot de leefbaarheid op het platteland. Het kabinet overweegt om voor het basisonderwijs over te gaan op invoering van de leerlingendichtheid per gemeente als criterium voor opheffing of stichting van scholen. Daardoor wordt ook zo goed mogelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid van scholen op het platteland. Uit de opbrengsten, voortvloeiende uit schaalvergroting zullen zonodig extra vervoerskosten worden bestreden. Bovendien overweegt het kabinet bereikbaarheidsproblemen op het platteland te voorkomen door een voorziening te treffen voor de laatste school in een kern die niet aan de opheffingsnorm voldoet.
- g. Op rijksniveau zal een Werkgroep Leefbaarheid platteland de beleidsontwikkeling voor leefbaarheid in alle plattelandsgebieden – met speciale aandacht voor de aangewezen aandachts-

gebieden – begeleiden en daarbij de invulling van het beleid van de sociale vernieuwing bevorderen. In deze Werkgroep zullen in elk geval de departementen van BiZ, EZ, LNV, O&W, VW, VROM en WVC vertegenwoordigd zijn. Het secretariaat berust bij het coördinatiepunt VROM/WVC.

h. Na vier jaar zullen de ervaringen worden geëvalueerd; op basis daarvan zal worden gezien of beleid op nationaal niveau nodig is. Uiterlijk in 1995 zal daarover aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

Openluchtrecreatie

4.4. 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.

4.5. 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

4.6. Bij de tracékeuze, het ontwerp en de uitvoering van infrastructurele 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

4.7. 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 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

4.8. a. 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.

b. 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.**

4.9. Binnen gebieden met een gele en een bruine koers dient, onder de hierna te noemen criteria, voldoende ruimte te worden geboden voor grootschalige mestverwerking. Grootschalige mestverwerkingsinstallaties dienen in beginsel producten af te leveren die rechtstreeks door het milieu kunnen worden opgenomen. Een belangrijke vestigingseis is dan ook dat het effluent rechtstreeks geloosd kan worden op een water dat daarvoor geschikt is. Uitgangspunt bij de lokatiekeuze voor grootschalige mestverwerking is een bundeling met andere activiteiten. Lokaties voor grootschalige mestverwerking dienen in beginsel gezocht te worden op een industrieterrein danwel in aansluiting bij bestaande be- en verwerkingsinstallaties van vergelijkbare omvang, zoals bijvoorbeeld afvalverwerking, rioolwaterzuivering en composteerinrichtingen. De ligging en spreiding van de installaties dient zodanig te zijn dat de gemiddelde aanvoer afstand zoveel mogelijk wordt beperkt. Natuurwetenschappelijk en landschappelijk waardevolle gebieden dienen te worden ontzien. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de capaciteit van de aanwezige infrastructuur en de aanwezigheid van gevoelige functies. Solitaire vestiging van mestver-

werkingsinstallaties in het buitengebied is in beginsel uitgesloten.

Aan de provincies met een mestoverschot wordt gevraagd om in het streekplan of een uitwerking daarvan voldoende en geschikte lokaties aan te geven. De gemeenten wordt gevraagd planologische medewerking te verlenen aan bestemming en realisering van deze lokaties. Uitgangspunt bij lokatiekeuze dient te zijn een optimale bundeling van bovengenoemde vestigingseisen. Het is wenselijk dat de provinciale/regionale selectie van lokaties plaatsvindt in samenwerking met het landbouwbedrijfsleven, gemeenten en waterbeheerders.

4.10. Nieuwbouw voor woningen en voor bedrijfsvestigingen wordt in het buitengebied tegengegaan, voor zover deze geen functie hebben voor de agrarische bedrijfsvoering of het beheer van het gebied ter plaatse. **Het gebruik van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen dient afgestemd te zijn op de voor dat gedeelte van het landelijk gebied gekozen functies.**

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 Regiokaarten aangegeven werkgebied van de Randstadgroenstructuur.

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.

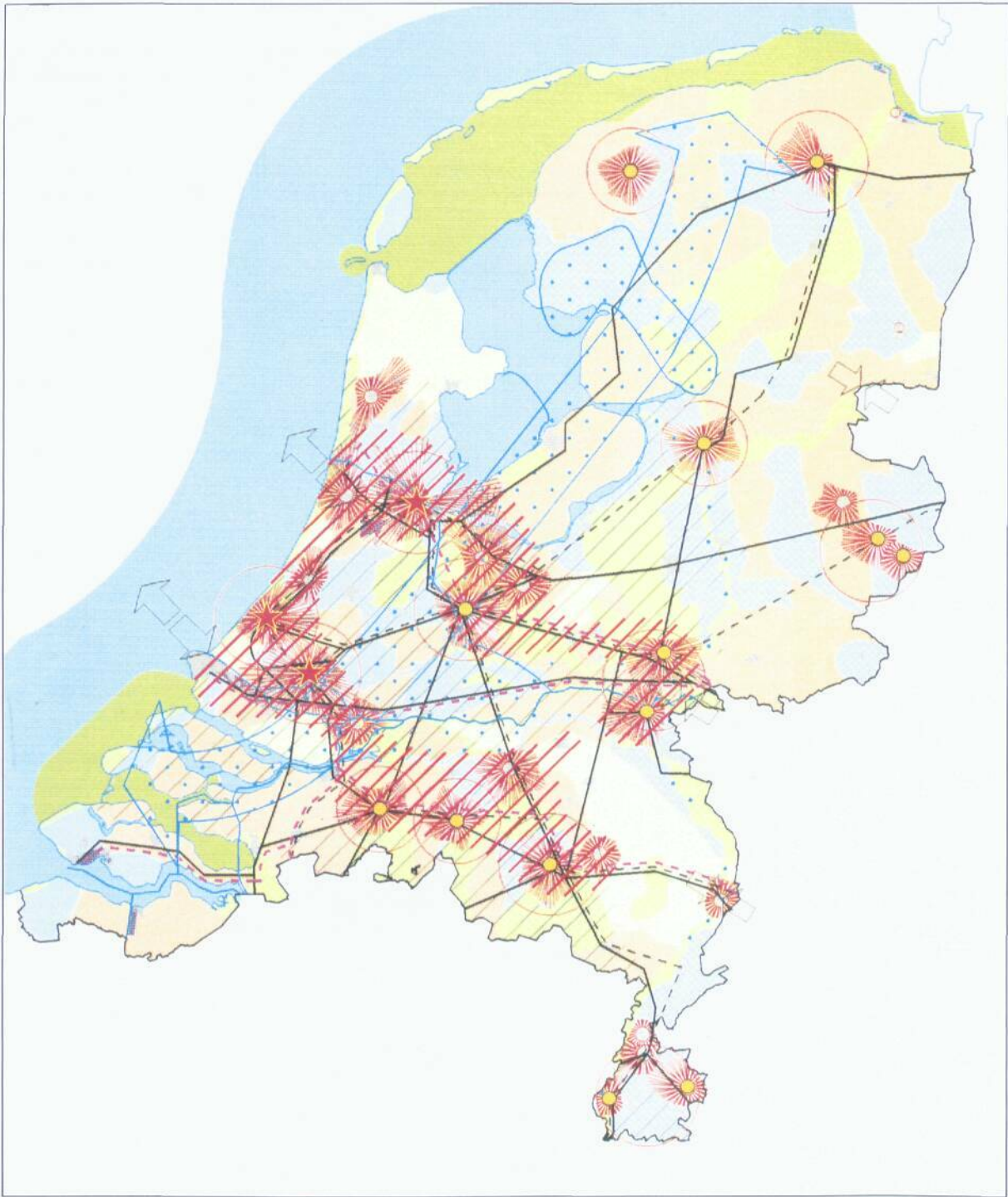
In het Structuurschema landbouw, natuur en openluchtrecreatie wordt uitgewerkt hoe de positie van de natuurgebieden wordt verbeterd door de realisering van de ecologische hoofdstructuur en met welke instrumenten de verschillende waarden in karakteristieke landschappen alsook de ruimtelijke en functionele 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 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|---|
|  | stedelijk knooppunt |  | noofdtransportas water |
|  | internationaal vestigingsmilieu |  | mainport |
|  | stedenring |  | inland terminal |
|  | hoofdtransportas weg |  | natuur- en/of toeristisch-recreatieve ontwikkelingszone |
|  | hoofdtransportas rail (personen) |  | nadere uitwerking |
|  | hoofdtransportas rail (goederen) |  | ROM - gebied |
| | |  | aandachtsgebied leefbaarheid platteland |

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.**

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief:

IV.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 stellen nadere uitwerkingen op van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor de regio's Groningen-Assen-Drachten, Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück, **de Rijn-Schelde Delta** en Maastricht/Heerlen-Aken-Luik.

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.

1.5. Ten behoeve van de ontwikkeling van de glastuinbouw in het Noorden en in het bijzonder bij Emmen zal de rijksoverheid zich samen met de bedrijfstak in het kader van het Integraal structuurplan Noorden des lands (ISP) inspannen voor het realiseren van de noodzakelijke vestigingsvoorwaarden en voor een goede geleiding van het proces.

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief:

IV.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 doen.

Bij de inzet van middelen voor de daarbij behorende hoogwaardige 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.

Op basis van de gedifferentieerde uitwerking waarover aan de Staten-Generaal is gerapporteerd, streven de stedelijke knooppunten met gebruikmaking van de regionaal-economische mogelijkheden naar versterking van hun profiel en vergroting van de aantrekkelijkheid van het knooppunt als vestigingsplaats voor (inter)nationaal georiënteerde bedrijvigheid. Het rijk zal dit streven ondersteunen en waar dit aan de orde is steun verlenen bij de uitwerking van belangrijke uitvoeringsprojecten die hieraan invulling geven. Hierbij wordt rekening gehouden met de indeling van stedelijke knooppunten in beleidscategorieën (inter)nationaal, euroregionaal en regionaal.

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 hoogwaardige 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 onderzoeksinstellingen 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.

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief:

IV.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 verstorende 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 **bereikbaarheid** van Schiphol via rail **en weg** zal worden verbeterd.

b. **Het stadsgewestelijk openbaar vervoer in de regio Schiphol zal worden versterkt.**

c. Met het oog op een betere benutting van bedrijfslokaties aan de Westkant van Amsterdam (**vooral** het westelijk havengebied) zal, in combinatie met de verbetering van de aansluiting op de A4, de Westrandweg worden aangelegd.

d. **De mainportfunctie van Schiphol zal worden versterkt binnen condities die bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, zoals beschreven in het Plan van aanpak Schiphol en omgeving.** In ruimtelijke plannen dient daarmee rekening te worden gehouden en dient de eventuele aanleg van een vijfde baan niet onmogelijk te worden gemaakt.

e. **In het licht van de toenemende emissie van luchtverontreinigende stoffen door vliegverkeer dient te worden gestreefd naar een maximaal haalbare substitutie van Europees luchtverkeer van en naar Schiphol door hogesnelheidstreinen. Het Plan van aanpak Schiphol en omgeving gaat dan ook uit van realisering van een station op Schiphol.**

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 **wordt** verbeterd met het oog op het goederenvervoer per spoor. Bovendien zal de Betuwelijn worden omgebouwd tot hoofdtransportas voor het goederenvervoer per spoor **en zal deze worden doorgetrokken naar Zevenaar-Duitse grens . Voor het vervoer richting Oost-Europa zal, nadat een definitief besluit tot aanleg van de Betuwelijn is genomen, een verbinding van Zevenaar via Zutphen en Hengelo naar Oldenzaal als hoofdtransportas-rail goederenvervoer in studie worden genomen.**

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 distributiebedrijven langs hoofdtransportassen binnen stadsgewesten 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.

Investerings 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.

IV.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 middeengebied 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 hogesnelheids**verbindingen**. Hierbij is zowel de relatie **in zuidelijke richting** met Brussel, Parijs, Londen en Frankfurt aan de orde als **in oostelijke richting** de mogelijke snelle railverbinding van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland.

De uitgangspunten voor de aansluiting in zuidelijke richting zijn het opnemen van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam in de verbinding en het mogelijk maken van snelheden van 300 km/u, zowel tussen Schiphol en Rotterdam als tussen Rotterdam en Antwerpen, door de aanleg van een nieuwe spoorlijn. De besluitvorming over deze verbinding vindt plaats in het kader van een gecombineerde pkb-/tracé-/mer -procedure. Met het oog op de substitutie van Europees luchtverkeer door hogesnelheidstreinen zullen de besluitvorming over deze hogesnelheidsverbinding en de besluitvorming inzake het Plan van aanpak Schiphol en omgeving op elkaar worden afgestemd.

De aansluiting van de Randstad **in oostelijke richting met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland** zal plaatsvinden door middel van verbetering van de verbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem **en verder**. Dit project heeft binnen het hoofdtransportassennet prioriteit.

De relatie met Midden- en Oost-Europa (hoofdtransportas richting Berlijn en verder) zal in een nadere studie op noodzaak en potenties worden onderzocht. In Nederland kan voor deze verbinding in principe gebruik gemaakt worden van de hoofdtransportas Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Hengelo-Duitse grens.

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 Randstad-groenstructuur.

Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief:

IV.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 IJmeer en Gooimeer 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, energie-opslagsystemen 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).

IV.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 landbouwontwikkelingen en/of kansrijke natuurontwikkeling.

Beleidsuitspraken

6.1. Op de Regiokaarten 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 en bedrijfsverplaatsing 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 zonodig gestalte worden gegeven door een gecombineerde aanpak in het kader van ROM-beleid en landinrichtingsbeleid.

Blaauwe koers

Strategie Handhaving: accent op handhaving, aanleg en onderhoud van landschapselementen en natuur, 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 productieomstandigheden 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. Ter verwezenlijking van deze veranderingsstrategie voor de 27 geselecteerde HAV-gebieden worden instrumenten op het terrein van landinrichting, landbouw, openluchtrecreatie, bosbouw en natuurbeleid ingezet. De verdere invulling hiervan en de afweging tegen de prioriteiten vanuit de sectoren geschiedt in het Structuurschema Landbouw, natuur en openluchtrecreatie.

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 landinrichtings-instrumentarium ingezet. Daarnaast is het streven erop gericht om gebiedsdelen met blijvend sub-optimale productieomstandigheden onder de «Bergboerenregeling» te brengen. **Ook is voor deze gebieden toepassing van de Relatienota mogelijk; in het kader van het Structuurschema Landbouw, natuur en openluchtrecreatie 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. 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.

IV.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 tussen de economische en 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 ordenings-, 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 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-/Gooimeer, en Kanaalzone Terneuzen-Sas van Gent. Een eigen geïntegreerd gebiedsgericht beleid van provincies voor gebieden buiten de genoemde elf ROM-gebieden wordt positief beoordeeld. De begrenzing van de elf aangewezen gebieden wordt bepaald in overleg met de betrokken partners.

7.5. In ROM-gebieden zullen de afhankelijk van de problematiek beschikbare rijksinstrumenten adequaat en onderling afgestemd worden ingezet. Indien er sprake is van een grondverwervingsprobleem waarbij verwerving door de rijksoverheid gewenst is, kan in het betreffende Plan van aanpak (in een afzonderlijke paragraaf «Aankoopplan») worden aangegeven hoe de grondverwerving zal worden uitgevoerd.

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.

V.1 GRONINGEN, FRIESLAND EN DRENTHE

a. Koersbepaling landelijke gebieden

Op de kaart Ruimtelijke Hoofdstructuur (II.2.e) spreekt het kabinet per gebied een voorkeur uit voor een koers. Ook op de Regiokaart Noord is dit aangegeven. Voor enkele gebieden is een invulling van het koersbeleid gekozen die een gebiedsspecifieke verbijzondering geeft van de landelijke omschrijving. In de provincies Friesland, Groningen en Drenthe betreft dit de volgende gebieden:

- Noordelijk kleigebied van Friesland en Groningen: binnen de hiervoor gekozen bruine koers worden goede ruimtelijke mogelijkheden gezien voor het ontstaan van lokale concentraties van diverse intensieve vormen van landbouw, waaronder glastuinbouw; de plaatsen van ontwikkeling zullen in streekplankader moeten worden bepaald.
- Het overgangsgebied tussen ZO-Friesland en ZW-Drenthe: binnen de hiervoor gekozen groene koers worden goede mogelijkheden gezien voor een economisch duurzame ontwikkeling van de grondgebonden landbouw naast de ontwikkeling van de natuur. Voor de grondgebonden landbouwbedrijven die niet worden verworven voor de natuurontwikkeling geldt, dat het waterbeheer afgestemd blijft op de bedrijfsontwikkeling. Voor het grensgebied tussen Friesland en Drenthe betekent dit een gescheiden ontwikkeling van landbouw en natuur, waarbij ecologische en economische duurzaamheid van beide functies zal worden bereikt door technische maatregelen en een hydrologisch beheersbare plaatskeuze voor de natuurontwikkeling.
- Het centrale deel van het Drents Plateau: de hiervoor gekozen bruine koers houdt tevens in, dat het beleid - in verband met de aanwezigheid van kwetsbaar grondwater - gericht zal zijn op het tegengaan van ongewenste intensiveringstendensen.

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 behoud, herstel en versterking van de landschapsstructuur mede door natuurontwikkeling; ook kan toerisme en recreatie worden bevorderd;

- **Noord-Drenthe: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling en landschapsbouw in samenhang met landbouw, bosbouw, recreatie en toerisme;**
- **ZO-Friesland (Lindevallei) en ZW-Drenthe: Aanpassing, gericht op natuurontwikkeling in beekdalen, bosgebieden en heideterreinen en duurzame economische ontwikkeling van de grondgebonden landbouw ;**
- **het IJsselmeer: Aanpassing, gericht op ontwikkeling van natuur en recreatie in relatie tot de overige functies, op zonering van functies en op landschapsbouw langs de oevers .**

b. Duinen Waddeneilanden

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. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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 NO-Friesland/NW-Groningen, het Oldambt, het Oostermoergebied en NW-Friesland. Het rijk zal actief meewerken aan de opstelling en uitvoering van een regionaal ontwikkelingsplan voor het grensgebied NO-Friesland/NW-Groningen, dat als voorbeeldgebied voor de leefbaarheid van het platteland is aangewezen.

g. 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.

h. 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 III.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.

i. Glastuinbouw

Er wordt gestreefd naar benutting van de potenties voor ontwikkeling van glastuinbouw in Noord-Nederland (zie ook V.3.c). Ten behoeve van deze ontwikkeling, in het bijzonder bij Emmen, zal de rijksoverheid zich samen met de bedrijfstak in het kader van het Integraal structuurplan Noorden des lands (ISP) inspannen voor het realiseren van de noodzakelijke vestigingsvoorwaarden en voor een goede geleiding van het proces.

j. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuitspraken IV.1.2, IV.3.2, IV.3.5 en IV.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 (beleidsuitspraak IV.1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Coevorden.

l. Groningen-Assen-Drachten

De betrokken provinciale besturen stellen met medewerking van het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb op voor Groningen-Assen-Drachten.

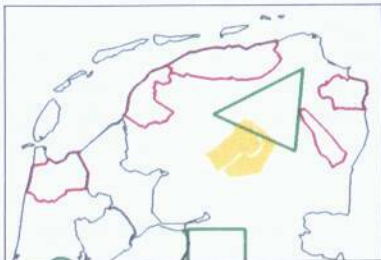
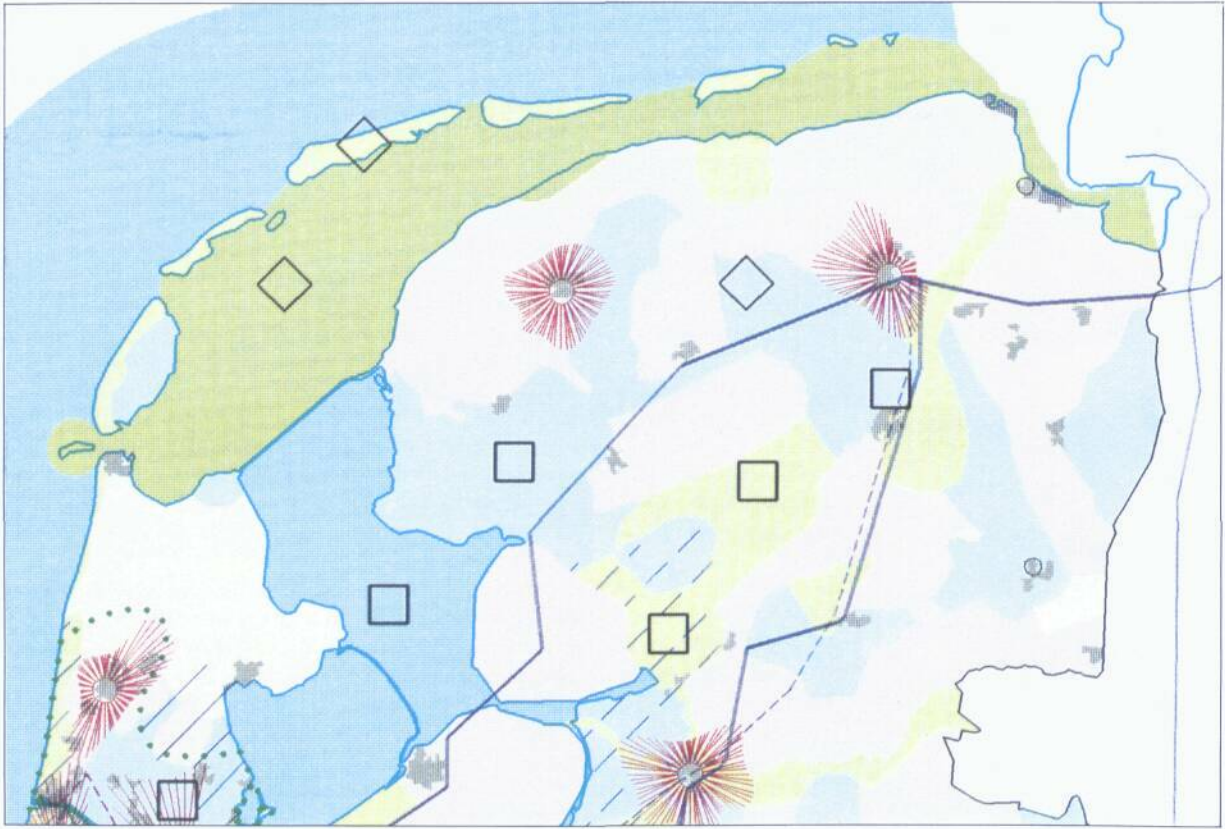
De nadere uitwerking richt zich op:

- 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, **mede in samenhang met de mogelijke verlenging van de start- en landingsbaan.**

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



mogelijke ontwikkelingsrichting vier grote stadsgewesten tot 2005
alternatieve ontwikkelingsrichting na 2005

— hooftransportas weg

- - - hooftransportas rail (personen)

- - - hooftransportas rail (goederen)

— hooftransportas water

▨ restrictief beleid rijk

▨ restrictief beleid provincie



groene hart



bufferzone



werkgebied Randstadgroenstructuur



handhaving ruimtelijke hoofdstructuur



aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur



vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur



nadere uitwerking



ROM-gebied



aandachtsgebied leefbaarheid platteland



concentratiekern in het noorden

a. Koersbepaling landelijke gebieden

Op de kaart Ruimtelijke Hoofdstructuur (II.2.e) spreekt het kabinet per gebied een voorkeur uit voor een koers. Ook op de Regiokaart Oost is dit aangegeven. Voor enkele gebieden is een invulling van het koersbeleid gekozen die een gebiedsspecifieke verbijzondering geeft van de landelijke omschrijving. In de provincies Overijssel en Gelderland betreft dit de volgende gebieden:

- **Bommelerwaard:** bij de keuze voor de gele koers wordt de kanttekening gemaakt, dat de komgronden zoveel mogelijk dienen open te blijven om te benadrukken dat het gebied deel blijft uitmaken van de open ruimte van het Rivierengebied; ook dienen de landbouwontwikkelingen de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur in en aansluitend op de uiterwaarden niet te belemmeren.
- **Waal:** de keuze voor de groene koers in dit gebied houdt in, dat in en aansluitend op de uiterwaarden natuurontwikkeling zal plaatsvinden; dit laat de functie van de vaarweg als HTA onverlet.

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 behoud, herstel en versterking van de landschapsstructuur mede 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 en een deel van de Utrechtse Heuvelrug, 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, een deel van 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 plassengebied 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 bezien in relatie tot het rivierbeheer en de agrarische ontwikkeling in de komgebieden
- de mogelijke functieverdeling tussen de grote rivieren, op het gebied an 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 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 milieukwaliteits-eisen 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, **gemeenten en andere betrokkenen uit het gebied (Valleicommissie)** 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, waaronder een kansrijke landbouw. **Daarbij staat centraal:**

- **het zodanig verminderen van de milieubelasting (m.n. door vermessing en verzuring) in het gebied zelf (en in de omliggende gebieden voorzover die onder directe invloed staan van het gebied) dat de belasting niet uitstijgt boven de (toekomstige) normen, dit met het oog op een duurzame ontwikkeling van het gebied en het streven naar een economisch gezonde en duurzame landbouw;**
- **het vernieuwen en waar mogelijk herstellen van de landschappelijke en ecologische structuur van het gebied, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties van het gebied.**

f. Stadsgebieden 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 andere ontwikkelingsrichtingen. Daarbij moet worden gezien 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.

Ten behoeve van een efficiënte organisatie van de nadere afweging en besluitvorming over deze ontwikkeling in de stadsgewesten rond het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen is het gewenst afspraken vast te leggen conform het gestelde onder II.3.e.

g. Stedelijke knooppunten

Op grond van het ontwikkelingsperspectief zijn in deze regio als stedelijk knooppunt aangewezen: Arnhem-Nijmegen (nationale positie), Enschede/Hengelo (euroregionale positie) en Zwolle (regionale positie).

h. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuit-spraken III.1.2, III.3.2 t/m 3.6 en III.4.1) zijn op de Regiokaart Oost enkele hoofdtransportassen voor personen- en goederenvervoer via weg, rail en vaarweg aangegeven.

i. Inlandterminal

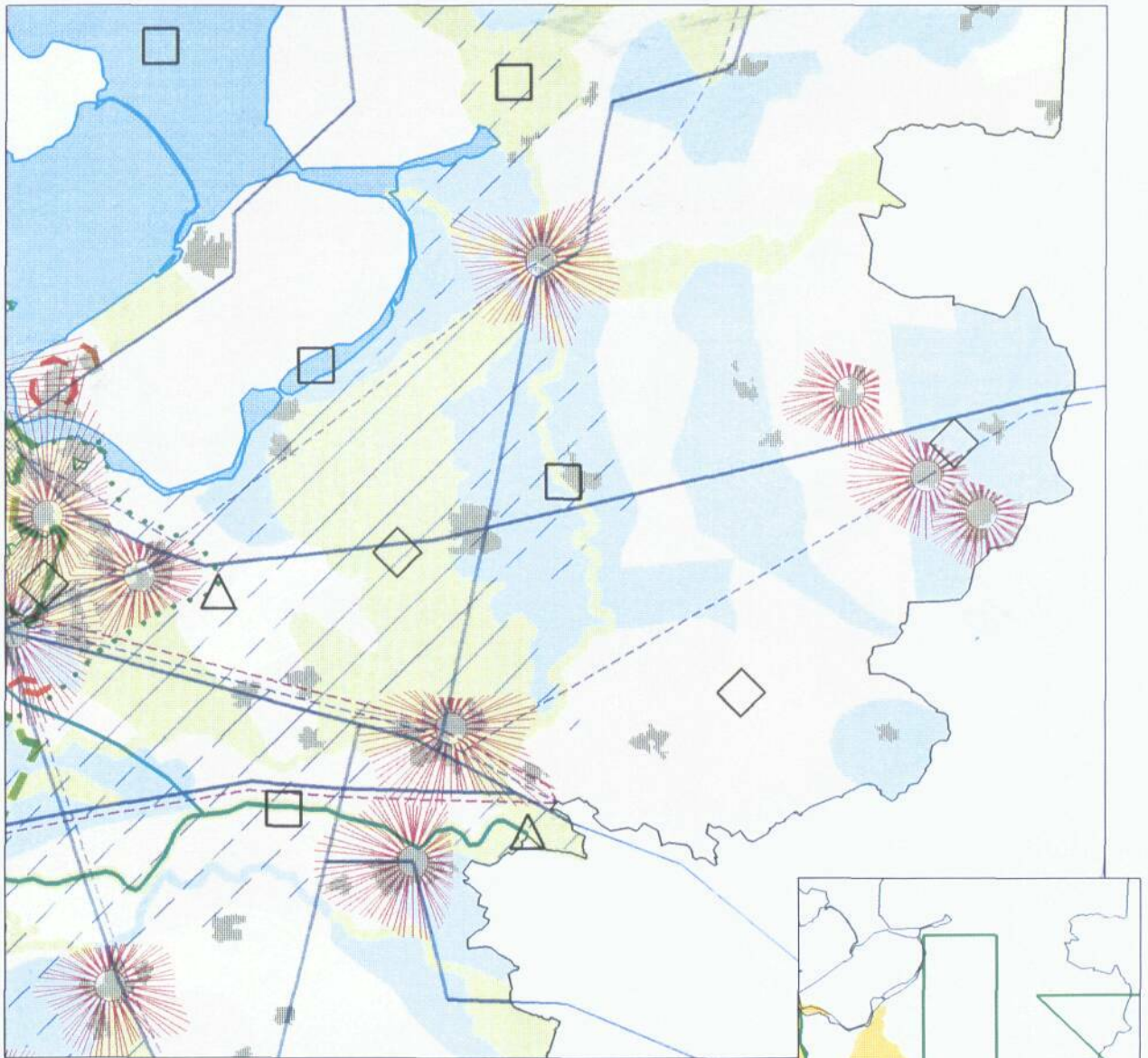
Bij de invulling van het beleid met betrekking tot goederendistributiecentra en inlandterminals (beleidsuitspraak IV.1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van de containerterminal te Nijmegen.

j. Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück


Het provinciaal bestuur zal, met medewerking van het rijk en samen met de betrokken gemeentebesturen en de betrokken Duitse autoriteiten, een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van deze pkb opstellen voor Enschede/Hengelo, Osnabrück en Münster.

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-west als noord-zuid;
- een functionele taakverdeling op het gebied van de kennisinfrastructuur;
- de ontwikkelingskansen van het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo.



 stadsgewest

 mogelijke ontwikkelingsrichting vier grote stadsgewesten tot 2005
 alternatieve ontwikkelingsrichting na 2005


 hoofdtransportas weg

 hoofdtransportas rail (personen)


 hoofdtransportas rail (goederen)

 hoofdtransportas water

 restrictief beleid rijk

 restrictief beleid provincie

 groene hart

 bufferzone

 werkgebied Randstadgroenstructuur

 handhaving ruimtelijke hoofdstructuur

 aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur

 vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur

 nadere uitwerking

 ROM-gebied

 aandachtsgebied leefbaarheid platteland

a. Koersbepaling landelijke gebieden

Op de kaart Ruimtelijke Hoofdstructuur (II.2.e) spreekt het kabinet per gebied een voorkeur uit voor een koers. Ook op de Regiokaart West is dit aangegeven. Voor enkele gebieden is een invulling van het koersbeleid gekozen die een gebiedsspecifieke verbijzondering geeft van de landelijke omschrijving. In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland betreft dit de volgende gebieden:

- IJsselmeer/Markermeer: binnen de hiervoor gekozen blauwe koers geldt het onder V.3.o gestelde over inpoldering van de Markerwaard.
- Aalsmeer: wanneer de ontwikkeling van glastuinbouw in het gedeelte van dit gebied dat in de Haarlemmermeer ligt in het gedrang komt vanwege de uitbreiding van Schiphol, zoals voorzien in het Plan van aanpak voor Schiphol en omgeving, zal ruimtelijke compensatie worden geboden in of nabij het glastuinbouwgebied Aalsmeer.
- Voordelta: de groene koers houdt hier in dat benutting plaatsvindt van ecologische potenties zonder dat andere functies worden uitgesloten; in het Integraal Beheersplan Voordelta zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van dit gebied nader worden ingevuld.
- Voorne/Putten: indien bij de herziening van deze pkb over vijf jaar blijkt dat er onvoldoende zicht is op de totstandkoming van regionale centra voor de glastuinbouw in de Hoekse Waard, dan zal hiervoor in het bruine koersgebied van Voorne/Putten compensatie worden geboden. In dat geval wordt voor het bruine koersgebied op Voorne/Putten de gele koers voorzien.

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 zonering 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 Randstadgroenstructuur;
- de binnenduinrand 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, een deel van de Utrechtse Heuvelrug en van 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, een deel van 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.

De provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht wordt daarom gevraagd in een voor maart 1995 vast te stellen (partiële) streekplanherziening per kern een uiterste bebouwingscontour aan te geven, zulks rekening houdend met op grond van geldende bestemmingsplannen te honoreren uitbreidingsbehoefte van gevestigde bedrijven. Hierbij geldt de tijdens het vaststellen van deel 3 van deze pkb (het kabinetsstandpunt) bestaande streekplan capaciteit tot het jaar 2000 voor woningbouw en bedrijfsterreinen als plafond, waarvan de benutting zoveel mogelijk tot na 2000 wordt getemporeerd. Uitbreiding door gemeentebesturen van de bebouwingsmogelijkheden krachtens de ten tijde van vaststelling van deel 3 van deze pkb door gedeputeerde staten goedgekeurde bestemmingsplannen is uitsluitend aanvaardbaar ter realisering van de streekplan capaciteit die resteert na de hierboven gevraagde streekplanherziening.

Voor wat betreft glastuinbouw in het Groene Hart mag - behoudens voor de eigen behoefte van het boomteeltcentrum Boskoop - in ruimtelijke plannen geen nieuwe plan capaciteit voor uitbreiding worden opgenomen. Verder wordt de genoemde provincies gevraagd voor medio 1992 aan te geven in hoeverre zij bereid zijn tot het schrappen of temporiseren van bestaande streekplan capaciteit voor uitbreiding van

glastuinbouw die nog niet is vastgelegd in goedgekeurde bestemmingsplannen, alsmede welke stappen zij zullen ondernemen ten behoeve van reductie van ruimte voor glastuinbouw in verouderde bestemmingsplannen.

Het rijk zal 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 van de twee grote centrumgebieden voor de glastuinbouw in de Randstad (Westland/B-driehoek en Aalsmeer) en versterking binnen hun areaal op grond van de vigerende streekplannen
- ruimte voor verplaatsing van glastuinbouw uit gebieden waar verstedelijking wordt voorzien in nader aan te wijzen andere gebieden
- geen extra capaciteit voor uitbreiding van glastuinbouw in het Groene Hart, met uitzondering van de eigen behoefte van het boomteeltcentrum Boskoop
- benutting van potenties voor ontwikkeling van glastuinbouw in Noord-Nederland.

Om te bereiken dat ook voor de lange termijn voldoende mogelijkheden voor glastuinbouw bestaan en om te voorkomen dat strijd ontstaat met de ruimtebehoefte voor verstedelijking en met het restrictieve beleid voor het Groene Hart, zal op twee manieren ruimte voor glastuinbouw worden geboden. Op korte afstand van de twee grote centrumgebieden betreft dit de Haarlemmermeer en de Hoekse Waard. Op grotere afstand betreft het vooral de glastuinbouwgebieden in de Kop van Noord-Holland en bij Venlo en Emmen. Ten behoeve van de ontwikkeling van de glastuinbouw in het Noorden en in het bijzonder bij Emmen zal de rijksoverheid zich samen met de bedrijfstak in het kader van het Integraal structuurplan Noorden des lands (ISP) inspannen voor het realiseren van de noodzakelijke vestigingsvoorwaarden en voor een goede geleiding van het proces.

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 beleidsuitspraak V.1.b 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

Stadsgewesten:

De stedelijke gebieden in en rond de gemeenten Den Haag, Leiden, Rotterdam, Dordrecht, Amsterdam, Hilversum, Haarlem, Alkmaar, Utrecht en Amersfoort worden aangemerkt als stadsgewesten.

Groeigemeenten:

De status als groeigemeente van Spijkenisse, Houten en Amersfoort eindigt in resp. 1992, 1993 en 1994. De groeigemeente Zoetermeer heeft een taakstelling tot 2000. De groeikern Almere heeft een taakstelling voor de periode tot **2000**; afhankelijk van besluitvorming over verhoging van de taakstelling kan deze periode worden verlengd. Lelystad blijft **in principe** groeikern tot het aantal van 30 000 woningen is bereikt; **in 1992 overleggen rijk, provincie en gemeente over de lengte van de betreffende periode. Over aanwijzing van Leidschendam tot groeigemeente wordt besloten in het kader van de beoordeling van de uitvoerbaarheid van de ontwikkelingsrichting Leidschendam-Zuidoost.** De groeigemeente Haarlemmermeer heeft een taakstelling tot 1996; **in geval van verhoging van de taakstelling zal dit jaartal 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 en Hoorn.**

Ontwikkelingsrichtingen:

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 provincies wordt gevraagd om, rekening houdend met de hierna per stadsgewest aangegeven ontwikkelingsrichtingen, in overleg met de samenwerkende gemeenten, in het kader van een streekplanherziening plaats en omvang van nieuwe woon- en werklokaties af te wegen, met inachtneming van de in deze pkb genoemde lokatiecriteria (II.2.g en III.1.1) en bovenvermelde aanvullende uitgangspunten. Indien de provincie bereid is een intergemeentelijk structuurplan de status van streekplan(-uitwerking) toe te kennen, wordt deze afweging van het stadsgewestelijk samenwerkingsverband verwacht. Deze afweging dient mede te geschieden aan de hand van de resultaten van milieu-effectrapportage, waarbij lokaties binnen de hierna aangegeven ontwikkelingsrichtingen als voorkeursalternatief zullen gelden.

Het rijk streeft ernaar voor de afzonderlijke stadsgewesten afspraken vast te leggen met de desbetreffende intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, gemeenten en provincies voor het verdere besluitvormingsproces over zowel afweging als uitvoering. Voor de uitvoering zullen met de betreffende besturen maatwerk-afspraken worden gemaakt. Bij deze afspraken zullen naast de inzet van het huidige grondkosten- en groeikerninstrumentarium ook andere uitvoeringsmogelijkheden worden betrokken (publiek-private samenwerking).

Voor grondkosten en openbaar vervoer wordt gestreefd naar meerjarige afspraken, waarbij tegenover meerjarige financiële toezeggingen van het rijk prestaties van de andere partijen staan. Vijf jaar na het aan het begin van de uitvoeringsperiode te sluiten uitvoeringsconvenant zal er een ijkmoment zijn, waarop wordt nagegaan of er redenen zijn waardoor het uitvoeringsconvenant in de aanvankelijk overeengekomen vorm niet kan worden uitgevoerd en of alle partijen zich kunnen houden aan wat voor de hele periode is overeengekomen.

De kosten van de voor realisering van de hieronder aangegeven voorkeursrichtingen noodzakelijke bodemsanering moeten gefaseerd in de periode 1996–2005 binnen de beschikbare budgettaire kaders inclusief de extrapolatie worden opgevangen.

In het regionaal verkeers- en vervoersplan zullen de hierna bij wijze van indicatie genoemde hoogwaardige openbaar vervoerslijnen nader worden afgewogen en uitgewerkt in relatie tot het flankerend mobiliteitsbeleid. Bij de realisering van bouwlocaties binnen de voorkeursrichtingen is een vereiste dat de lokatie-ontwikkeling en de ontsluiting in onderlinge samenhang en met in de tijd afgestemde kwaliteitsniveaus tot stand komen.

Voor het *AMSTERDAMSE STADSGEWEST* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen (met indicatie van aantal te bouwen woningen), werken en openbaar vervoer:

wonen:

* Totaal ca. 85 000 woningen in de periode 1995–2005.

* Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in en aan het bestaand stedelijk gebied van het stadsgewest: 20 000 – 25 000 woningen in 1995–2005.

Daarnaast de ontwikkeling van:

– Amsterdam West	5 000
– Haarlemmermeer-West	10 000–15 000
– Almere: – Stad	15 000
– Poort	10 000
– Buiten	5 000
– Nieuw-Oost I	15 000

* Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woningbehoefte in het Amsterdamse stadsgewest, naast verdere herstructurering en verdichting, de volgende alternatieve ontwikkelingsrichtingen 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 IJmeer.

werken:

- * Maximale benutting van A- en B-lokaties aan de ring met name in de IJ-as.
- * Selectieve werkgelegenheidsontwikkeling rondom Schiphol.

openbaar vervoer:

* Er wordt gestreefd naar een lange-termijnbeeld voor het stads-gewestelijk openbaar vervoer, bestaande uit een netwerk dat is opgebouwd uit hoogwaardige lijnen van het stads- en streek- vervoer en NS-verbindingen:

- Ringsneltram (inclusief ontsluiting Nieuw-Oost via IJ-as en doorverbinding met Zuid-Oost)
- Hoogwaardige O.V.-verbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen
- Hoogwaardige railverbinding Noord-Zuid
- Hoogwaardige (rail)verbinding Amsterdam-West - Schiphol
- Delen van het NS-agglonet.

Daarbij wordt prioriteit gegeven aan tijdige en hoogwaardige ontsluiting van nieuwe woningbouwlokaties en van A- en B-lokaties inclusief sleutelprojecten.

Voor het *ROTTERDAMSE STADSGEWEST* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen (met indicatie van aantal te bouwen woningen), werken en openbaar vervoer:

wonen:

- * Totaal ca. 45 000 woningen in de periode 1995-2005
 - * Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in en aan het bestaand stedelijk gebied van het stadsgewest: 20 000-25 000 woningen in 1995-2005.
- Daarnaast de ontwikkeling van:

- Noordrand I	5 000
- Noordrand II en III	10 000-15 000
- Achtkamp	5 000

Verder wordt gezocht naar alternatieve woningbouwcapaciteit op de linker Maasoever: 5 000-10 000 woningen in 1995-2005.

* Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woning-behoefte in het Rotterdamse stadsgewest 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.

De aanduiding van Pijnacker-West als een alternatieve ontwikkelingsrichting voor de verstedelijking na 2005 betekent dat tot het moment van definitieve besluitvorming over verstedelijking de glastuinbouw in dit gebied zich volwaardig moet kunnen blijven ontwikkelen, zowel door nieuwvestiging als door uitbreiding, zulks binnen de ruimte op grond van het vigerende streekplan.

werken:

- * Maximale benutting van de A-lokaties in het Centrum / Kop van Zuid en de B-lokaties op beide rivieroeveren aan de metro-lijnen.
- * Uitbreiding van de Maasvlakte.
- * Herstructurering Waal- en Eemhavengebied.
- * Ontwikkeling C-lokatie(s) aan de A15/A29.

openbaar vervoer:

* Er wordt gestreefd naar een lange-termijnbeeld voor het stads-gewestelijk openbaar vervoer, bestaande uit een netwerk dat is opgebouwd uit hoogwaardige lijnen van het stads- en streek-vervoer en NS-verbindingen:

- Verlenging van de Oost-West metro naar Schiedam en vandaar naar Hoogvliet/Spijkenisse en naar het station Nieuwerkerk, t.b.v. de ontsluiting van Achtkamp.
- Verlenging van de Noord-Zuid -metro naar Noordrand I, II en III.
- Aftakking Noord-Zuid -metro vanaf Zuidplein via Lombardijen naar Ridderkerk
- Delen van het NS-agglonet.

Daarbij wordt prioriteit gegeven aan tijdige en hoogwaardige ontsluiting van nieuwe woningbouwlokaties en van A- en B-lokaties inclusief sleutelprojecten.

Voor het *HAAGSE STADSGEWEST* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen (met indicatie van aantal te bouwen woningen), werken en openbaar vervoer:

wonen:

* Totaal ca. 45 000 woningen in de periode 1995-2005

* Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in en aan het bestaand stedelijk gebied van het stadsgewest: ca. 10 000 woningen in 1995-2005.

Daarnaast de ontwikkeling van:

- Leidschendam Zuid-Oost 7 000
- Wateringen en Ypenburg samen: 25 000

Verder wordt gezocht naar aanvullende woningbouwcapaciteit in het stadsgewest Den Haag voor 3 000-5 000 woningen in 1995-2005.

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

- Kustlokatie
- Pijnacker-Oost in het Tussengebied Den Haag-Rotterdam
- Zoetermeer-Oost.

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.

De aanduiding van Pijnacker-Oost als een alternatieve ontwikkelingsrichting voor de verstedelijking na 2005 betekent dat tot het moment van definitieve besluitvorming over verstedelijking de glastuinbouw in dit gebied zich volwaardig moet kunnen blijven ontwikkelen, zowel door nieuwvestiging als door uitbreiding, zulks binnen de ruimte op grond van het vigerende streekplan.

werken:

* Maximale benutting van de A en B-lokaties in het Centrumgebied en rond knooppunten van bestaande en nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerslijnen.

openbaar vervoer:

* Er wordt gestreefd naar een lange-termijnbeeld voor het stads-gewestelijk openbaar vervoer, bestaande uit een netwerk dat is opgebouwd uit hoogwaardige lijnen van het stads- en streek- vervoer en NS-verbindingen:

- Sneltram Scheveningen-Den Haag-Rijswijk Plaspoelpolder-Delft
- Sneltram Den Haag centrum - Ypenburg
- Sneltram Den Haag centrum - Wateringen
- Sneltram Den Haag centrum - Leidschendam Zuid-Oost
- Delen van het NS-agglonet.

Daarbij wordt prioriteit gegeven aan tijdige en hoogwaardige ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en van A- en B-locaties inclusief sleutelproject.

Ypenburg zal als luchtvaartterrein worden gesloten. Hiermee komt het gestelde in het Structuurschema militaire terreinen voor zover betrekking hebbend op de vliegbasis Ypenburg te vervallen.

Voor het *UTRECHTSE STADSGEWEST* zijn de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor wonen (met indicatie van aantal te bouwen woningen), werken en openbaar vervoer:

wonen:

* Totaal ca. 30 000 woningen in de periode 1995-2005.

* Maximale benutting van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting in en aan het bestaand stedelijk gebied van het stadsgewest: ca. 5000 woningen in 1995-2005.

Daarnaast de ontwikkeling van:

- | | |
|----------------------------|--------|
| - Houten | 5 000 |
| - Utrecht/Vleuten-De Meern | 20 000 |

Ten behoeve van realisering van de ontwikkelingsrichting Utrecht/Vleuten-De Meern is beëindiging van de glastuinbouw-functie ter plaatse noodzakelijk.

* Voor de periode na 2005 blijven voor de opvang van de woning-behoefte in het Utrechtse stadsgewest de volgende alternatieve ontwikkelingsrichtingen open:

- Verdere doorgroei van Utrecht/Vleuten-De Meern
- Houten
- Nieuwegein (Rijnenburg).

werken:

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

* Ontwikkeling C-locatie(s).

openbaar vervoer:

* Er wordt gestreefd naar een lange-termijnbeeld voor het stads-gewestelijk openbaar vervoer, bestaande uit een netwerk dat is opgebouwd uit hoogwaardige lijnen van het stads- en streek- vervoer en NS-verbindingen:

- sneltram CS - Uithof
- sneltram CS - Vleuten-De Meern - Maarssen
- Delen van het NS-agglonet.

Daarbij wordt prioriteit gegeven aan tijdige en hoogwaardige ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en van A- en B-locaties inclusief sleutelproject.

Het beleid voor de stadsgewesten *Alkmaar, Leiden en Dordrecht* is gericht op de zelfstandige positie van deze stadsgewesten ten opzichte van respectievelijk Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

De ruimtebehoefte van het stadsgewest *Hilversum* moet naast de benutting van de capaciteit binnen het bestaand stedelijk gebied worden opgevangen in Amsterdam en Almere. De ruimtebehoefte van het stadsgewest *Haarlem* moet naast de benutting van de capaciteit binnen dat stadsgewest worden opgevangen in Haarlemmermeer-West.

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:

- **gebieden** waar stedelijke ontwikkelingen **en** open ruimte **elkaar raken**;
- 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 na 1995.

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 internationale 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 uitspraak II.3.j).

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 (beleidsuitspraak IV.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 **heeft** 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 **opgesteld** 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. **Teneinde tot uitvoering van het Plan van aanpak te komen, worden de wettelijk voorgeschreven besluitvormingsprocedures, inclusief milieu-effectrapportage, doorlopen.**

I. Hoofdtransportassen incl. hogesnelheidslijn

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn op de Regio-kaart 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. IJmeer en Gooimeer

De rijksoverheid zal voor het gebied bevattende het IJ-meer en het Gooimeer 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 IV.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.

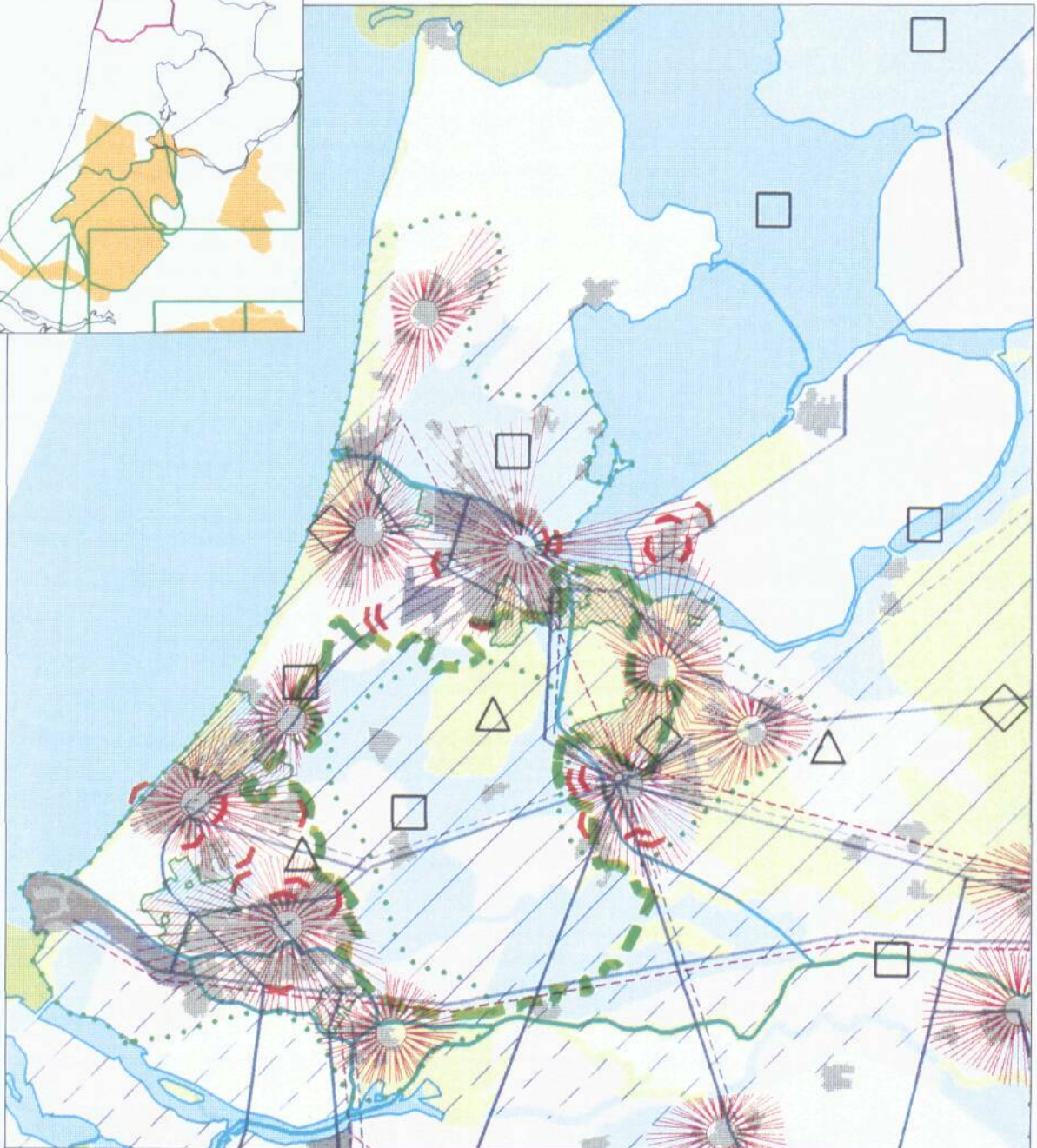
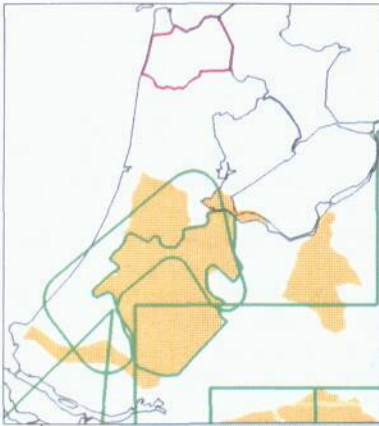
Voor het IJsselmeer en het Markermeer gezamenlijk zal de rijksoverheid in samenwerking met de betrokken overheden een integraal beheersplan opstellen, waarbij wordt uitgegaan van een duurzame ontwikkeling van het gebied als open water en van behoud en ontwikkeling van de recreatieve en de ecologische 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

Onder V.2.d wordt ingegaan op de nadere uitwerking Rivierengebied, die ook voor deze regio van belang is.

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 beleidsuitspraak V.2.e.

WEST



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | stadsgewest |  | groene hart |
|  | mogelijke ontwikkelingsrichting vier grote stadsgewesten tot 2005
alternatieve ontwikkelingsrichting na 2005 |  | bufferzone |
|  | hoofdtransportas weg |  | werkgebied Randstadgroenstructuur |
|  | hoofdtransportas rail (personen) |  | handhaving ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | hoofdtransportas rail (goederen) |  | aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | hoofdtransportas water |  | vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | restrictief beleid rijk |  | nadere uitwerking |
|  | restrictief beleid provincie |  | ROM-gebied |
| | |  | aandachtsgebied leefbaarheid platteland |

a. Koersbepaling landelijke gebieden

Op de kaart Ruimtelijke Hoofdstructuur (II.2.e) spreekt het kabinet per gebied een voorkeur uit voor een koers. Ook op de Regiokaart Zuid is dit aangegeven. Voor enkele gebieden is een invulling van het koersbeleid gekozen die een gebiedsspecifieke verbijzondering geeft van de landelijke omschrijving. In de provincies Noord-Brabant, Zeeland en Limburg betreft dit de volgende gebieden:

- Voordelta: de groene koers houdt hier in dat benutting plaatsvindt van ecologische potenties zonder dat andere functies worden uitgesloten; in het Integraal Beheersplan Voordelta zullen de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van dit gebied nader worden ingevuld.
- Beerzen/Reusel: er is hier gekozen voor de bruine koers, waarin de landbouw ruimte laat voor de ontwikkeling van de aldaar aanwezige elementen van de ecologische hoofdstructuur. Hoe dit wordt vorm gegeven kan op regionaal niveau worden uitgewerkt.
- Maasplassen en Grensmaas: binnen de hiervoor gekozen groene koers is enige ruimte voor grindwinning onder de voorwaarde dat de lokatiekeuze en eindbestemming mede zijn afgestemd op de mogelijkheden van natuurontwikkeling en recreatief (mede)gebruik.

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 binnenduintrand 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 vormen van landbouw zoals intensieve veehouderij en (glas)tuinbouw, alsmede veiligstelling van natuurgebieden en ontwikkeling van recreatieve functies door landschapsbouw en herstel van de milieukwaliteit;
- Zuid-Limburg: Handhaving, gericht op behoud, 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 Rivierengebied, de open ruimte behorend tot het Benelux Middengebied en het Heuvelland, voorzover aangegeven op de Regiokaart.

c. Met betrekking tot de Oosterschelde is het beleid gericht op het zoveel mogelijk in stand houden **en versterken** 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 beleidsuitspraak V.1.b voor de duinen van de Waddeneilanden.

d. In beleidsuitspraak V.2.d 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.

f. 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 woonruimte zodanig dat de verstedelijkingsdruk uit de omliggende gebieden kan worden opgevangen. Het stadsgewest Eindhoven/Helmond heeft een opvangtaak voor Zuidoost-Brabant. Ook de stadsgewesten Tilburg en 's Hertogenbosch hebben een opvangfunctie voor het omliggende gebied. 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. Ten behoeve van een efficiënte organisatie van de nadere afweging en besluitvorming over deze ontwikkeling in het stadsgewest Eindhoven/Helmond is het gewenst afspraken vast te leggen conform het gestelde onder II.3.e.

g. Stedelijke knooppunten

Op grond van het ontwikkelingsperspectief zijn in deze regio als stedelijke knooppunten aangewezen: Eindhoven (nationale positie), Maastricht/Heerlen (euroregionale positie) en Breda en Tilburg (regionale positie).

h. 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.

i. 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 nadere uitwerking voor dit gebied op te stellen in het ruimere kader van de Rijn-Schelde Delta.

j. 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.

k. Hoofdtransportassen

In het kader van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (beleidsuitspraken IV.1.2, IV.3.2, IV.3.5 en IV.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»).

l. Goederendistributiecentrum

Bij de invulling van het beleid met betrekking tot goederendistributiecentra en inlandterminals (beleidsuitspraak IV.1.4) zal bijzondere aandacht worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Venlo/Tegelen.

m. Midden-Brabant, Oost-Brabant en Noord-Limburg

Ter verwezenlijking van het in deze pkb aangegeven ontwikkelingsperspectief voor het gebied Midden-Brabant, Oost-Brabant en Noord-Limburg worden de volgende, samenhangende beleidsinspanningen verricht.

* Nadere uitwerking ontwikkelingsperspectief

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.

* Realisering Koersen met actieve handhaving en vernieuwing

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 uitspraak IV.6.3. Nader bezien zal worden in hoeverre het bufferzone-instrumentarium kan worden ingezet.

De prioriteit welke voor de vermindering van de ammoniakuitstoot geldt is in het licht van de aanpassing van de ruimtelijke structuur van het gebied van Midden-Brabant van groot belang ten einde ook in dit gebied aan de algemene milieukwaliteits-eisen te kunnen voldoen.

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.

* ROM-beleid

De rijksoverheid zal, als onderdeel van bovenvermelde 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.

n. Zuidoost-Nederland

Het provinciaal bestuur van Limburg en het rijk zullen **in overleg met de betrokken autoriteiten in Noordrijn-Westfalen, Wallonië en Vlaanderen** het ontwikkelingsperspectief van deze pkb voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik uitwerken.

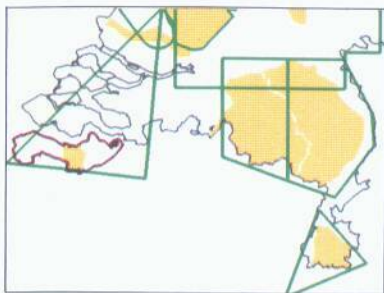
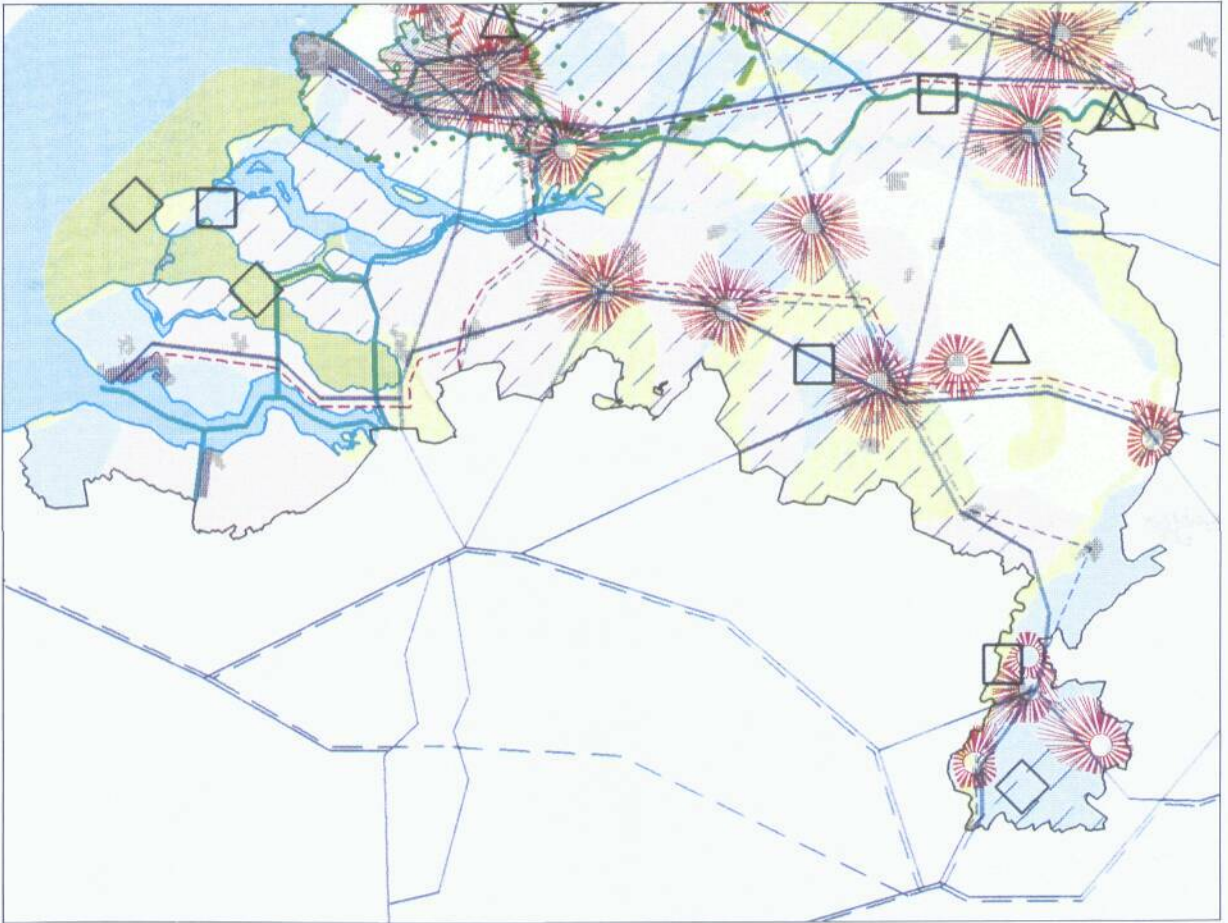
Deze nadere uitwerking zal uitgaande van de internationale ligging van het gebied gericht zijn op:


- de ontwikkelingsmogelijkheden van het stedelijk knooppunt Maastricht/Heerlen, mede in relatie tot Aken en Luik

- de versterking van de functionele samenhang tussen Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen
- afstemming van **het beleid voor de verkeers- en vervoersinfrastructuur** over de grens
- verbetering van de toeristisch-recreatieve voorzieningen
- de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Maastricht, als de oost-westbaan wordt aangelegd.

o. Mergelland

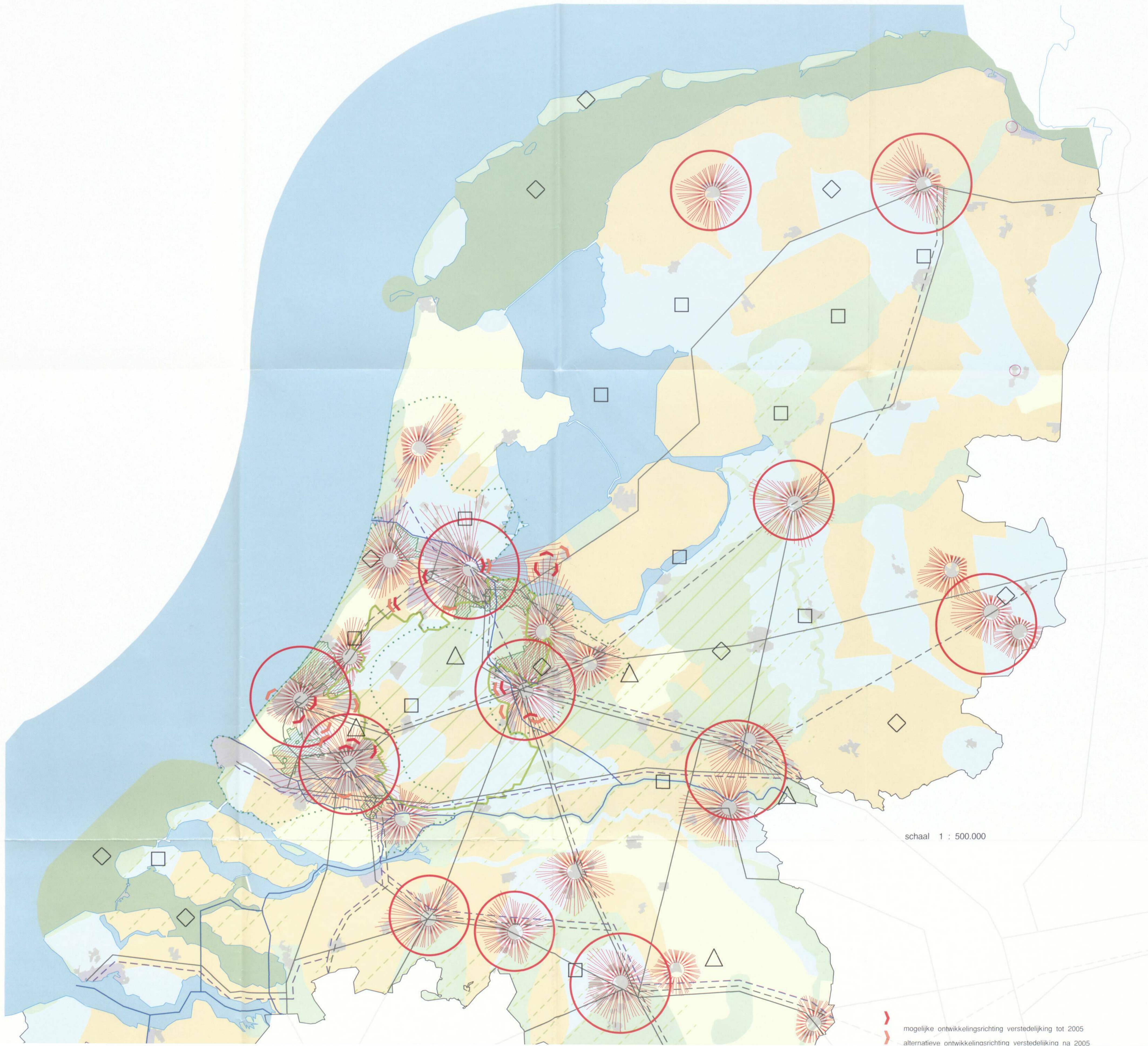
Nauw afgestemd op de nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik zullen de rijksoverheid en het provinciaal bestuur gezamenlijk voor het Mergelland, als invulling van het geïntegreerde, gebiedsgerichte ruimtelijke en milieubeleid een plan van aanpak 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).

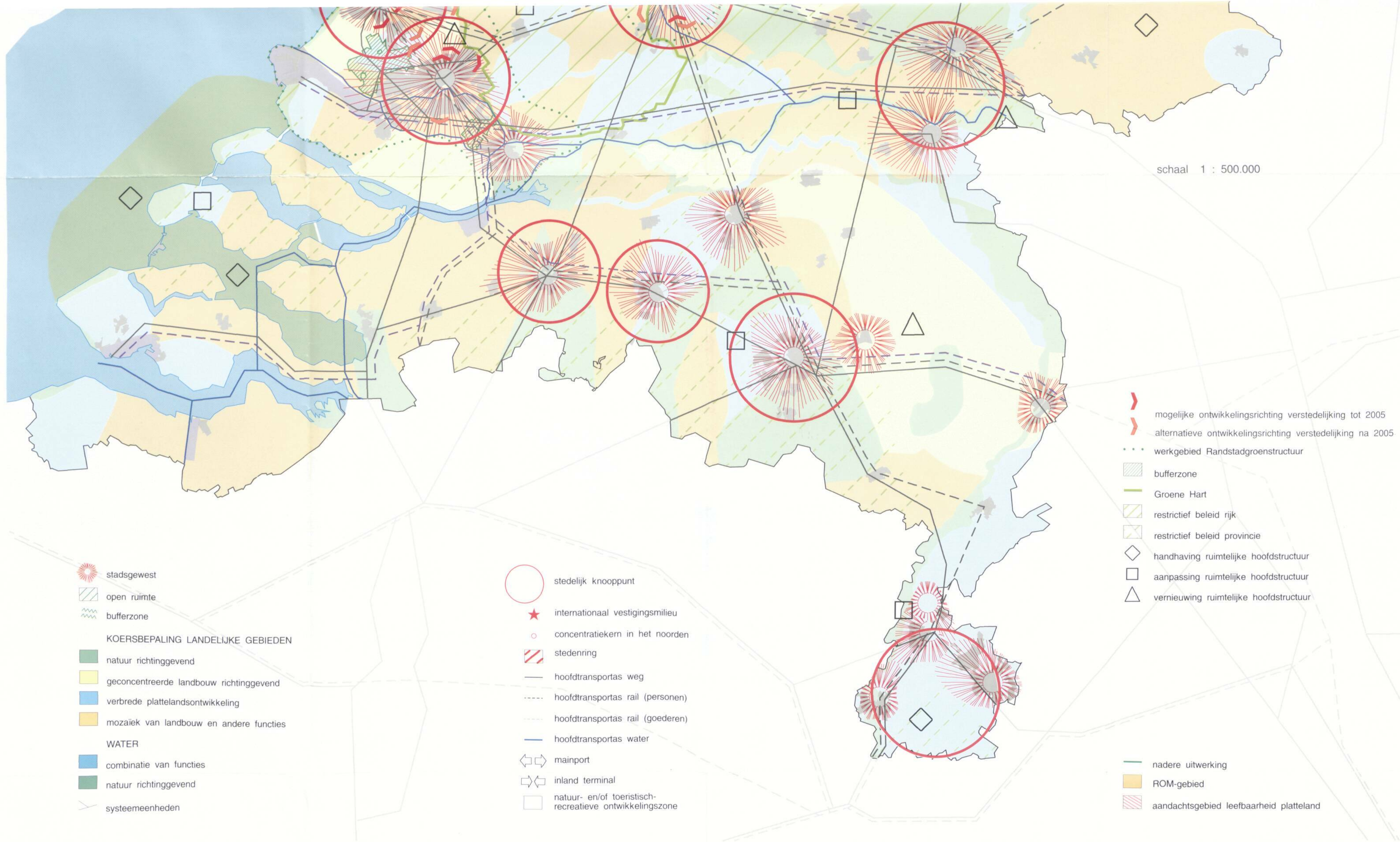


- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | stadsgewest |  | groene hart |
|  | mogelijke ontwikkelingsrichting vier grote stadsgewesten tot 2005
alternatieve ontwikkelingsrichting na 2005 |  | bufferzone |
|  | hoofdtransportas weg |  | werkgebied Randstadgroenstructuur |
|  | hoofdtransportas rail (personen) |  | handhaving ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | hoofdtransportas rail (goederen) |  | aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | hoofdtransportas water |  | vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur |
|  | restrictief beleid rijk |  | nadere uitwerking |
|  | restrictief beleid provincie |  | ROM-gebied |
| | |  | aandachtsgebied leefbaarheid platteland |

VIERDE NOTA RUIMTELIJKE ORDENING

22 / 23
21879 5-6





stadsgewest

open ruimte

bufferzone

KOERSBEPALING LANDELIJKE GEBIEDEN

natuur richtinggevend

geconcentreerde landbouw richtinggevend

verbrede plattelandsontwikkeling

mozaïek van landbouw en andere functies

WATER

combinatie van functies

natuur richtinggevend

systemeenheden

stedelijk knooppunt

internationaal vestigingsmilieu

concentratiekern in het noorden

stedenring

hoofdtransportas weg

hoofdtransportas rail (personen)

hoofdtransportas rail (goederen)

hoofdtransportas water

mainport

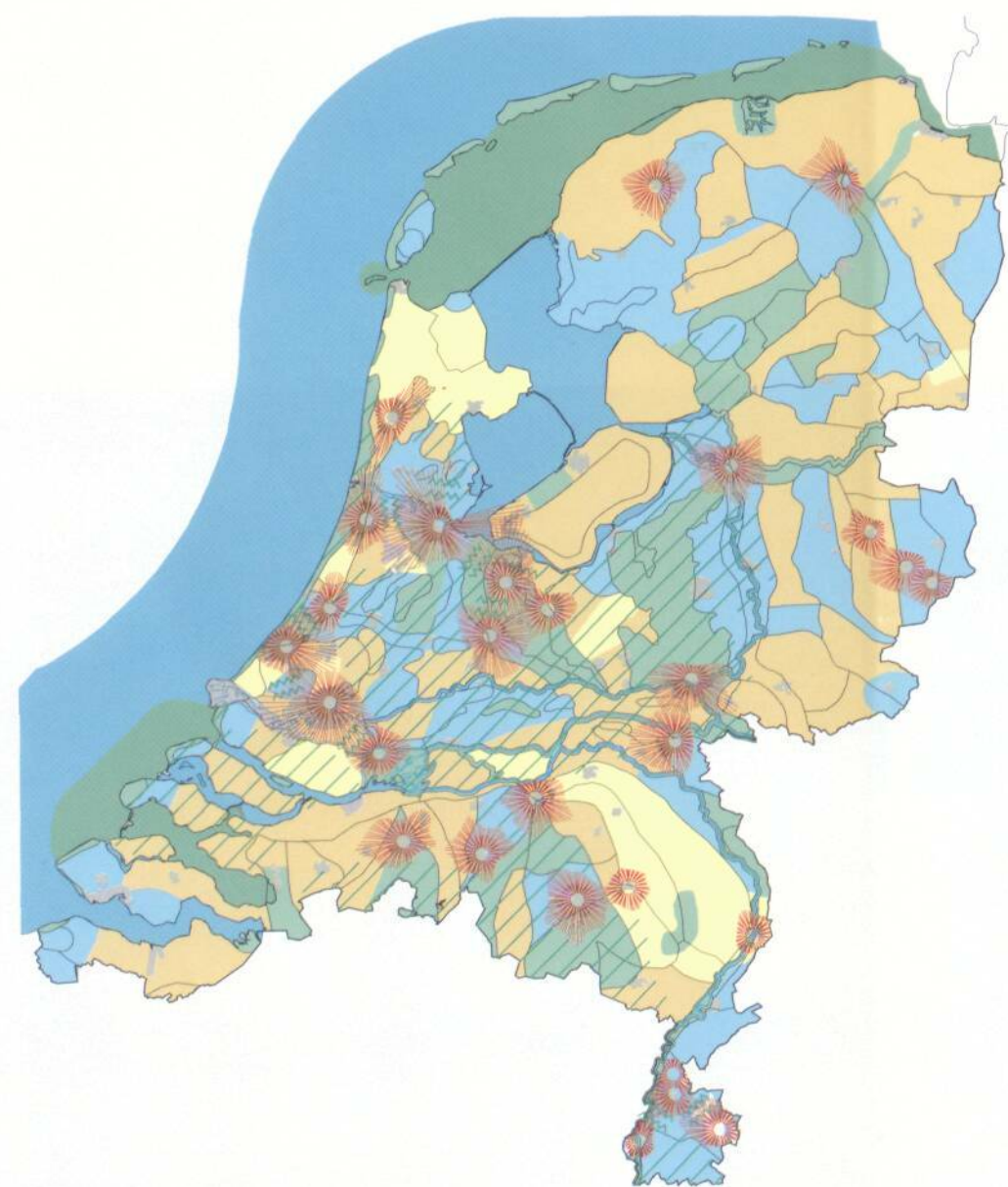
inland terminal

natuur- en/of toeristisch-recreatieve ontwikkelingszone

- > mogelijke ontwikkelingsrichting verstedelijking tot 2005
- > alternatieve ontwikkelingsrichting verstedelijking na 2005
- ... werkgebied Randstadgroenstructuur
- ▨ bufferzone
- Groene Hart
- ▨ restrictief beleid rijk
- ▨ restrictief beleid provincie
- ◇ handhaving ruimtelijke hoofdstructuur
- aanpassing ruimtelijke hoofdstructuur
- △ vernieuwing ruimtelijke hoofdstructuur

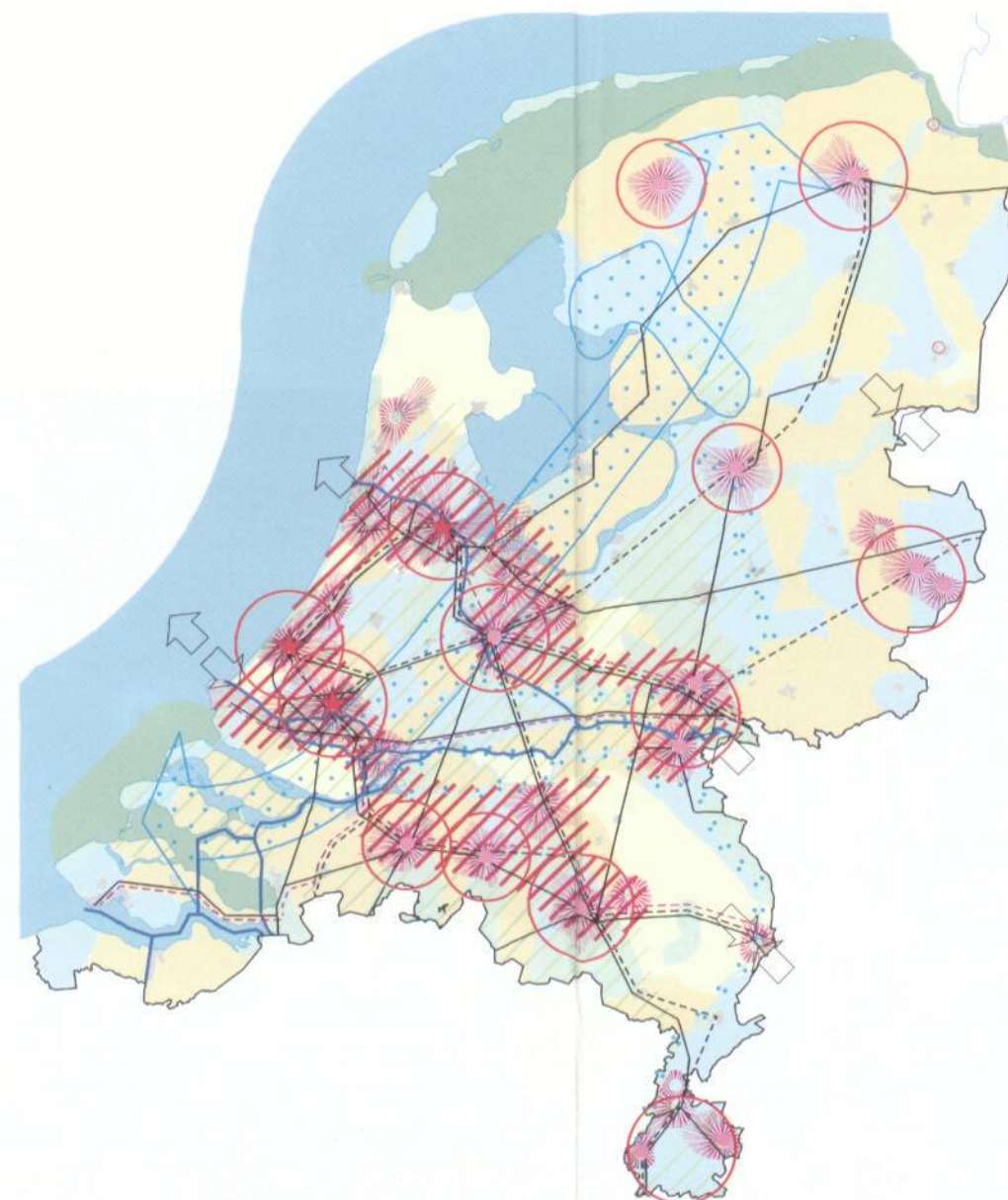
- nadere uitwerking
- ▨ ROM-gebied
- ▨ aandachtsgebied leefbaarheid platteland

RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR



schaal 1 : 2.000.000

RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF



REGIONALE UITWERKINGEN

