

Hoofdstuk 2

Beleidssterreinen in het MIRT

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft - vanuit de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en de Agenda Vitaal Platteland - de relevante beleidssterreinen van de ministeries van VROM, VenW, EZ en LNV, die de basis vormen van de projecten en programma's in het MIRT. Er wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd en welke maatregelen daarvoor worden ingezet.

2.2 Realiseren van complexe ruimtelijke opgaven en kwaliteit

2.2.1 Algemeen

Vooral in en bij de verstedelijkte gebieden waar de druk op de ruimte en het leefmilieu het grootst is, komen een aantal ruimtelijke uitdagingen bij elkaar waardoor complexe gebiedsopgaven ontstaan. Een integrale aanpak op alle overheidsniveaus is nodig om zowel nu als in de toekomst te zorgen voor de kwaliteit van de leefomgeving. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling vraagt om samenhangende, integrale gebiedsontwikkeling ingebed in (boven)regionaal afgestemde planontwikkeling. Integrale gebiedsontwikkeling helpt kwaliteit te verhogen en faciliteert efficiënt ruimtegebruik. Mede ter bevordering van deze ontwikkeling geeft het rijk op basis van de Nota Ruimte prioriteit aan de ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken en van de veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. In dat licht maakt het

rijk waar nodig en mogelijk afspraken met de regio over:

- de gecoördineerde inzet van rijksinstrumenten en -middelen;
- de vroegtijdige afstemming van rijksinvesteringen in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur op de regionale afspraken;
- facilitering van de samenwerking en planvorming.

Het rijk wil deze afspraken vastleggen in gezamenlijke agenda's van rijk en regio: de gebiedsagenda's. In deze agenda's worden de ambities van rijk en regio met betrekking tot de integrale ruimtelijke ontwikkeling voor de korte en middellange termijn vastgelegd. Daarbij wordt tevens aangegeven wat rijk en regio gezamenlijk doen. Deze agenda's vormen de basis voor de bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio's en voor de daaruit voortvloeiende afspraken die in het MIRT worden vastgelegd. Dit betekent dat de huidige, op de regio gerichte agenda's (zoals de ontwikkelagenda's van de nationale stedelijke netwerken, de samenwerkingsagenda's vanuit de netwerkanalyses P/RVVP's en de gebiedsdocumenten ten behoeve van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020) worden geïntegreerd. Het rijk wil in de komende periode met de regio's veel energie investeren in het tot stand brengen van deze gebiedsagenda's zodat deze benut kunnen worden voor het MIRT 2010.

Daarnaast bevordert het rijk de integrale gebiedsontwikkeling door onder meer een

gerichte en selectieve inzet van het Nota Ruimtebudget. Ook investeert het rijk in de stimulering van de kwaliteit in ruimtelijke planvorming en doorwerking van het nationaal ruimtelijk beleid. Dit betekent onder meer de afstemming tussen rijksbesluitvorming over infrastructuur, openbaar vervoer, groen, natuur en regionale ontwikkelingsagenda's. Zo wordt er in het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) gewerkt aan integrale ontwikkelingsplannen voor de toekomstige halteplaatsen van de HSL/T en hun omgeving. Het gaat hierbij om het station Amsterdam Zuidas en de centraal stations van Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda. Doel is dat deze stations en hun omgeving toplocaties worden voor wonen, werken en voorzieningen om daarmee de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Daarnaast zet het rijk ter bevordering van de transformatie met kwaliteit van centrumstedelijke locaties het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK). Alle 37 projecten, waarvan het merendeel is gelegen in het stedelijk gebied, zijn voor wat betreft de rijksbetrokkenheid overgegaan van uitwerkingsfase (planstudiefase) naar realisatiefase. Voorbeelden hiervan zijn Arnhem Rijnboog en Leeuwarden Nieuw Zaailand. Voor een aantal projecten staat de integrale ontwikkeling van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling centraal, zoals de A2-passage Maastricht, de W4 Masterplan-Leiderdorp en Spoortunnel Delft.

In het verlengde van de Nota Ruimte en de

Programma Randstad Urgent: Sterke Randstad, sterk Nederland

Met de ondertekening van afspraken voor 35 projecten hebben kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's op 27 oktober 2007 het startschot gegeven voor het programma 'Randstad Urgent'. Randstad Urgent is een dynamisch programma waar jaarlijks projecten aan toegevoegd of van afgevoerd kunnen worden. Met Randstad Urgent zetten de betrokken bestuurders samen de schouders onder de aanpak van de problemen in de Randstad. Knopen doorhakken en besluiten nemen, daar gaat het om. Zo moet de Randstad internationaal weer een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. Wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Daarom: sterke Randstad, sterk Nederland.

De 35 projecten (zie kaart 2.1) die momenteel (september 2008) in het programma Randstad Urgent zijn opgenomen worden via een vernieuwende werkwijze aangepakt. Per project is een bestuurlijk duo (rijk en regio) verantwoordelijk voor het behalen van de afgesproken mijlpalen. Tevens is per project een ambassadeur benoemd die het duo scherp moet houden op de voortgang. Het gaat er om met bestuurlijke druk in plaats van drukte de bestuurlijke filevorming aan te pakken. Meer informatie op: www.randstadurgent.nl

in dat kader ingediende moties Lemstra (EK 29435, nr. D) is – als onderdeel van het Programma Randstad Urgent (zie tekstbox 1) – een integrale langetermijnvisie voor de Randstad opgesteld (Randstad 2040). Randstad 2040 bevat keuzes van het kabinet voor de lange termijn om bij te dragen aan een duurzame en concurrerende Europese topregio. Met een aantal uitvoeringsallianties wordt reeds invulling gegeven aan deze langetermijnvisie (zie tekstbox 2).

Ruimtelijke kwaliteit wordt vaak beïnvloed door de aanwezigheid van infrastructuur. Wegen, spoorwegen en vaarwegen en de daarin opgenomen kunstwerken zijn karakteristieke beeldelementen in het landschap. Deze verbindingen bepalen in hoge mate ruimtelijke en economische ontwikkelingen en in samenhang daarmee het aanzicht van stad, dorp en landschap. Vooral langs snelwegen is goed zichtbaar hoe het samenspel tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling en beschikbare ruimte kan leiden tot het vollopen van gebieden met bebouwing en tot een afname van ruimtelijke kwaliteit. Bijzondere landschappen en panorama's verdwijnen, de variatie van stad en land komt onder druk te staan en ook de afwikkeling van het autoverkeer wordt door voortgaande dichtslibbing van gebieden gehinderd. Integraal gebiedsgericht (na)denken over de kwaliteit van infrastructuur en ruimte biedt kansen om deze

negatieve spiraal te doorbreken en de kwaliteit van weg en omgeving te verbeteren.

Het rijk heeft in de structuurvisie voor de snelwegomgeving, getiteld 'Zicht op Mooi Nederland' zijn visie gegeven op de relatie tussen de snelweg en zijn omgeving. Met deze structuurvisie wordt voortgebouwd op het programma Routeontwerp van snelwegen. Doel is om de ruimtelijke kwaliteit van de snelweg en zijn omgeving te verbeteren (zie tekstbox 3). Specifiek wordt aandacht besteed aan het behoud van snelwegpanorama's, vanwege de kwetsbaarheid van het open zicht op de landschappelijke kwaliteiten. Het is van belang dat de overheden op basis van gedeelde visies werken aan de snelweg en/in de omgeving. Provincies worden gestimuleerd om integrale visies op de snelwegomgeving te ontwikkelen. De bestaande routeontwerpen dienen hierbij als voorbeeld.

2.2.2 Nota Ruimtebudget

Voor de uitvoering van de Nota Ruimte is voor de periode tot en met 2014 € 1 miljard beschikbaar gesteld. Het budget is bedoeld voor complexe integrale gebiedsontwikkelopgaven, die een nationale betekenis hebben en een aanzienlijke mate van rijksbetrokkenheid vragen. De integrale opgaven betreffen, naast versterking van de concurrentiepositie, vraagstukken van duurzaamheid, klimaatadaptatie, versterking van het landschap, verbetering van

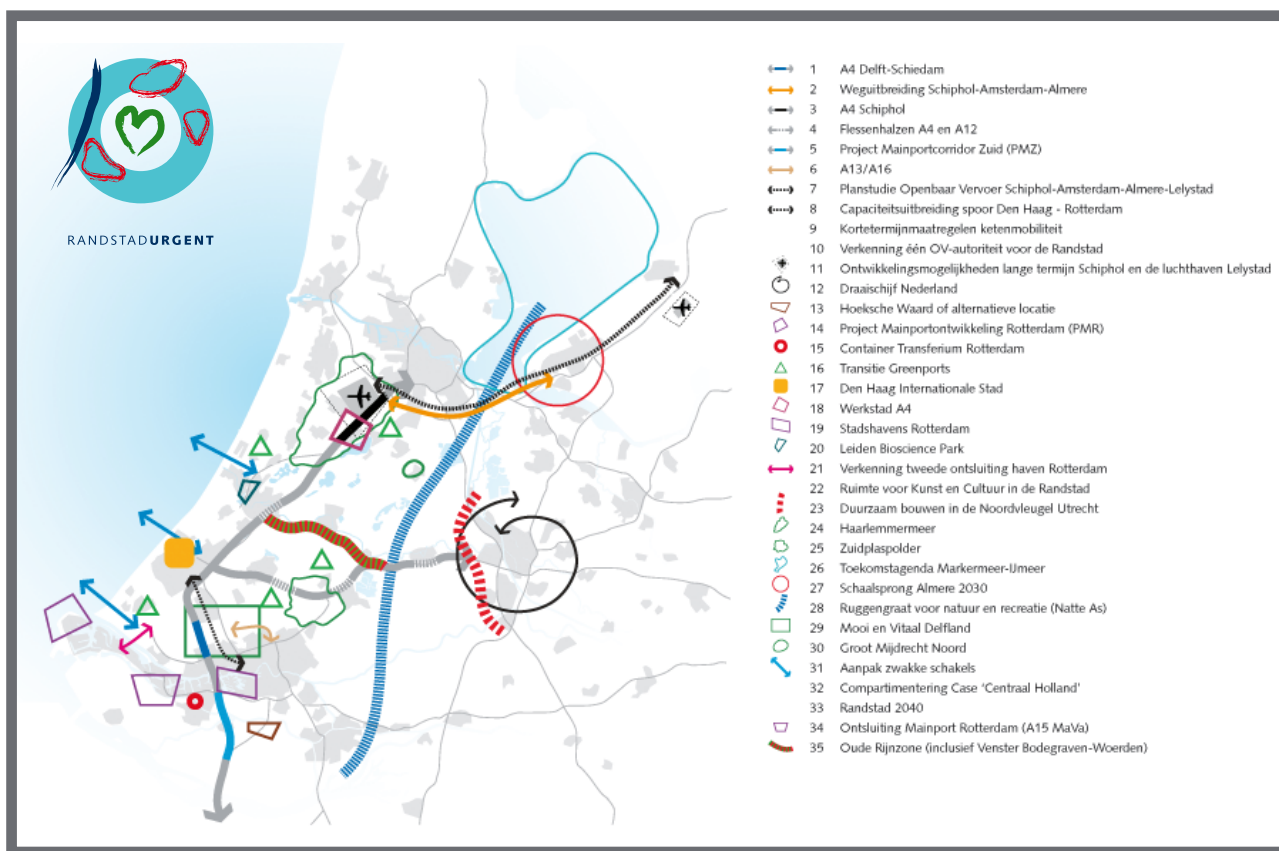
de infrastructuur en binnenstedelijke herstructurering. In hoofdstuk 5 is per project omschreven welke opgaven er precies spelen. Het kabinet streeft naar versterking van de samenhang en kwaliteit in de besluitvorming, zodat zowel nu als in de toekomst wordt gezorgd voor een hoge kwaliteit van de leefomgeving en efficiënt gebruik van de ruimte. Om in aanmerking te komen voor het Nota Ruimtebudget moeten enkele fasen worden doorlopen. Het gaat om de verkenningsfase (waarin onder meer een kosten-batenanalyse moet worden uitgevoerd en getoetst), uitwerking/planstudiefase (uitwerking en beoordeling van de businesscase), besluitvormingsfase en de uitvoeringsfase. Deze procedure wordt overigens samen met de andere ruimtelijke rijksspelregels geharmoniseerd in het nieuwe MIRT spelregelkader.

Het kabinet heeft 23 integrale gebiedsprojecten geselecteerd voor het Nota Ruimtebudget, onderverdeeld in zes gebiedsopgaven:

- *Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere*: Noordelijke IJ-oever, Schaalsprong Almere 2030 en Gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer;
- *Leiden-Rotterdam-Antwerpen*: Stadshavens Rotterdam, Den Haag Internationale Stad, Mooi en Vitaal Delfland, Zuidplaspolder en (als alternatief voor de Hoeksche Waard) Nieuw Reijerwaard in Ridderkerk en Westelijke Dordtse Oever in Dordrecht;
- *Groene Hart en Veenweiden*: Oude Rijnzone, Westelijke Veenweiden (inclusief Groot Mijdrecht Noord) en Nieuwe Hollandsche Waterlinie;
- *Zuidoost Brabant-Noord Limburg*: Eindhoven A2 zone, Brainport Eindhoven en Greenport Venlo (Klavertje 4);
- *Kust- en Rivierengebied*: IJsseldelta (Kampen), IJsselsprong (Zutphen), Waterdunen en Nijmegen omarmt de Waal;
- *Overige nationale stedelijke netwerken en greenports*: Groningen Centrale Zone, Apeldoorn Kanaalzone, Maastricht Belvédère, Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo, Den Bosch Spoorzone en Transitie Greenports (7 deelprojecten).

Voortgang Nota Ruimtebudget

Met de uitvoering van deze projecten wordt invulling gegeven aan de kabinetsdoelstelling



Kaart 2.1 Overzicht projecten in het programma Randstad Urgent (september 2008)

om tot een duurzame ruimtelijke inrichting van Nederland te komen. Voor vijf projecten is de bijdrage reeds toegekend. Het betreft Noordelijke IJ-oeveren, Den Bosch, Transitie Greenports, Greenport Venlo (Klavertje 4) en Scheveningen Boulevard (onderdeel van Den Haag Internationale Stad). Het kabinet stelt dit jaar voor nog enkele projecten de bijdrage vast. Voor de meeste overige geselecteerde projecten zal eind 2008 de verkenningsfase zijn afgerond. Eind 2009 heeft het kabinet naar verwachting voor praktisch alle projecten de bijdrage uit het budget vastgesteld. De communicatie, kennisontwikkeling en –overdracht ten aanzien van de betekenis van de Nota Ruimtebudgetprojecten voor de verschillende ruimtelijke doelstellingen wordt de komende periode actief opgepakt.

2.3 Mobiliteit binnen grenzen van leefbaarheid en veiligheid

2.3.1 MobiliteitsAanpak

In de beleidsbrief Netwerkaanpak uit 2007 (TK 29644 en 29984, nr. 85) is een Mobiliteitsvisie

aangekondigd. De regionale netwerkanalyses en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) worden in deze Mobiliteitsvisie samengebracht.

In 2008 is dit omgedoopt tot de MobiliteitsAanpak, omdat deze term beter aansluit bij de doelstellingen van het project, te weten:

- Aangeven wat er sinds de Nota Mobiliteit veranderd is, waardoor extra inspanningen op mobiliteitsgebied noodzakelijk zijn, met name voor de kortere termijn;
- Aangeven welke maatregelen genomen worden om bestaande (Nota Mobiliteit) en nieuwe doelstellingen (Coalitieakkoord) te halen;
- Perspectief bieden op een mobiliteitsstelsel van hoge kwaliteit met een kwalitatieve uitwerking voor de periode 2020 - 2028.

De MobiliteitsAanpak is uitdrukkelijk niet een nieuwe Nota Mobiliteit: de Nota Mobiliteit blijft het uitgangspunt voor het beleid tot 2020. De afgelopen jaren is de congestie

echter sterker toegenomen dan de groei van de mobiliteit. Het congestieniveau in Nederland is nu al op het niveau waarvan gedacht werd dat dat pas in 2010 bereikt zou worden. Dit komt doordat het systeem aan zijn capaciteitsgrenzen raakt. De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit staan hierdoor onder druk. Zonder aanvullende acties zal de kwaliteit richting 2012 alleen maar verslechteren. Tegelijkertijd is de ambitie om op de langere termijn een mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit te realiseren. De MobiliteitsAanpak is een verdere stap in het samenwerkingsproces tussen rijk en regio, dat begonnen is met de Nota Mobiliteit. De MobiliteitsAanpak is het antwoord op de uitdagingen die de regionale netwerkanalyses en LMCA's signaleerden. Het is geen scenariostudie of een uitgebreide analyse op de verkeer- en vervoersituatie in Nederland, maar een plan van aanpak hoe de mobiliteitsopgave het hoofd geboden kan worden. De uitwerking van de hoge ambitie in de MobiliteitsAanpak kan gezien worden als de uitwerking van Randstad 2040 op het gebied van mobiliteit, waarbij heel Nederland wordt

Langetermijnvisie Randstad 2040

De voornaamste aanleidingen voor de langetermijnvisie Randstad 2040 zijn de opgaven op het gebied van klimaat en duurzaamheid en de zorg voor de concurrentiepositie. Niet alleen verschuift het economische zwaartepunt in een aantal opzichten naar China en India, ook is er sprake van steeds heviger wordende internationale concurrentie tussen steden en stedelijke regio's in West-Europa. De positie van de Randstad is daarbij niet onbedreigd. Tegelijkertijd is de ruimtelijke opgave de komende dertig jaar omvangrijk en complex. Dit was voor de Eerste Kamer mede aanleiding om het kabinet te vragen een langetermijnvisie op te stellen als aanvulling op de Nota Ruimte.

De ruimtelijke keuzes zijn gebaseerd op vier leidende principes:

- *Leven in een klimaatbestendige groenblauwe delta;*
- *Kwaliteit maken door sterke wisselwerking groen, blauw en rood;*
- *Wat (inter)nationaal sterk is, sterker maken;*
- *Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid.*

Steden (en hun directe omgeving) staan weer centraal, waarbij wordt ingezet op verdergaande bundeling, verdichting en verbetering van kwaliteit van leven. Het kabinet stelt voor de internationale kracht niet alleen de steden en kwaliteit van leven centraal, maar gaat ook uit van onze grote havens, Schiphol en Greenports en kiest ervoor in te zetten op innovatie en meer toegevoegde waarde. De verschillende internationale krachten van de regio Amsterdam en de specifieke krachten van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht moeten optimaal worden benut. Daarbij hoort de inzet op verbindingen tussen havens, het luchthavennetwerk en het versterken van verbindingen vanuit Schiphol - Amsterdam naar het zuiden en oosten. Klimaatbestendigheid is een cruciale voorwaarde. De robuuste groenblauwe structuur die onder meer Groene Hart, IJsselmeergebied en Zeeuwse Delta met elkaar verbindt, geldt als een raamwerk voor de verstedelijking.

In het kader van de langetermijnvisie is met een aantal uitvoeringsallianties invulling gegeven aan de oproep om visievorming en uitvoering parallel en niet volgtijdelijk te laten plaatsvinden. Vooruitlopend op de keuzes van het kabinet zijn al enkele samenwerkingsrelaties verkend rondom nieuwe uitvoeringsinitiatieven. Het gaat om de volgende allianties:

- *Metropolitane Parken*
- *Knooppunt- en centrumontwikkeling*
- *Stad van recht, vrede en veiligheid*
- *Samenwerking tussen zeehavens*
- *Stedelijke transformatie*

Daarnaast onderzoekt het kabinet de wenselijkheid van een verkenning naar 'Randstad Sleutelprojecten' voor de periode na 2020. Meer informatie op: www.randstad2040.nl

gedekt en alle modaliteiten (spoor, regionaal OV, wegen, vaarwegen) worden betrokken.

Gebiedsgericht in plaats van knelpuntgericht

De Nota Mobiliteit agendaert een integrale gebiedsgerichte benadering in plaats van een louter knelpuntgerichte benadering, om op de inhoudelijke opgave te kunnen aansluiten. Hierbij wordt gekeken naar oplossingen (ook

multimodaal) voor knelpunten die aansluiten bij de regionale opgaven en mogelijkheden, zonder het landelijke beeld en belang uit het oog te verliezen. Daarvoor is het rijk van plan om gebiedsagenda's te introduceren. Zo komt er per regio een gebiedsgerichte agenda waarin rijk en regio met elkaar samenwerken op de samenhang tussen infrastructuur en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

2.3.2 Spoorwegen

Het gaat goed met het spoorvervoer in Nederland. De klanttevredenheid neemt toe en de punctualiteit stijgt. In 2007 is het treinvervoer bij de NS met 3% gestegen. Daarmee is de groei over de periode 2005-2007 in totaal 13% (gemiddeld 4,3% per jaar). Voor 2008 wijzen de eerste tekenen op een voortgaande groei en een stijgende punctualiteit.

Actieplan Groei op het spoor

Het kabinet heeft € 203 miljoen beschikbaar gesteld voor uitvoering van het Actieplan Groei op het Spoor. Het betreft een pakket van maatregelen om de ambitie van 5% groei per jaar van het personenvervoer per trein in Nederland in deze kabinetsperiode binnen bereik te brengen. Het Actieplan bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Voor- en natransport: onder andere 7.500-10.000 P+R plaatsen en 20.000 fietsstallingsplaatsen
2. Informatievoorziening: onder andere reis-informatie op en rond stations
3. Treinaanbod: onder andere meer treinen in daluren en spits
4. Kaartjes en kennismaking: onder andere treinkaart voor pas-afgestudeerden en treintraining
5. Spreiding van mobiliteit: onder andere mobiliteitsmanagement

De maatregelen uit het Actieplan worden voor een groot deel uitgevoerd in deze kabinetsperiode. In de jaren 2008 en 2009 wordt ongeveer de helft van de beschikbare middelen ingezet.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

De LMCA-spoor heeft inzichten gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van deze LMCA-spoor is geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit aanpassing vereist voor hogere marktverwachtingen tot 2020 en dat zich meer knelpunten in infrastructuurcapaciteit voordoen dan eerder voorzien.

In de beleidsbrief Netwerkaanpak uit 2007 (TK 29644 en 29984, nr. 85) is de spoorambitie voor de periode tot 2020 opgenomen. Deze ambitie bevat de volgende speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste

3

Ruimtelijke kwaliteit snelwegomgeving

De maatschappelijke verontwaardiging over de verrommeling van het snelweglandschap is de afgelopen jaren duidelijker geworden. Daarbij is de snelweg één van de meest intensief gebruikte openbare ruimten in Nederland, reden waarom de ruimtelijke kwaliteit hier extra aandacht verdient. De ontwikkeling van infrastructuur kan echter ook een belangrijke katalysator zijn voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van (vaar)weg en omgeving. Het project Routeontwerp is naar aanleiding van de derde architectuurnota 'Ontwerpen aan Nederland' (TK 27450, nr. 1) gestart om deze kans te verkennen. Het heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit van snelweg en omgeving te vergroten door integrale en gebiedsgerichte samenwerking.

Routeontwerp

Een route is het ensemble van een snelweg en zijn omgeving. Het is als het ware een kralenketting door ons land, die een karakteristieke samenhang vertoont op het schaalniveau van de route als geheel, de weg zelf en de verschillende gebieden en plekken op en langs de weg. Met Routeontwerp wordt door de schalen van route, weg, gebied en plek heen een samenhangende kwaliteit gerealiseerd. Dat gebeurt in een open planproces met belanghebbende partijen en wordt vastgelegd in de volgende producten:

- a) routevisie: document waarmee beoogd wordt kwaliteit te realiseren en een volhoudbare basis biedt om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige veranderende omstandigheden. De routevisie is een gezamenlijk product van belanghebbende partijen.*
- b) wegvisie: richtinggevend document voor de aanpassing van wegtrajecten en kunstwerken op basis van architectonische specificaties voor geluidschermen, viaducten, verlichting en dergelijke.*
- c) gebiedsvisies: documenten waarin per relevant gebied de kwaliteitsambities voor de samenhang in de dwarsrichting van weg en omgeving zijn geformuleerd, bijvoorbeeld het versterken van contrasten tussen landschappen of de profilering van een stad naar de snelweg toe.*
- d) plekvisies maken het mogelijk om markante punten op de weg of in gebieden langs de weg te creëren die de samenhang en identiteit van weg en omgeving benadrukken.*

De vier schaalniveaus spelen in onderling verband een cruciale rol in het routeontwerp. Wegbeheerders en gebiedspartijen zorgen voor kwaliteitsborging van de vormgevingskwaliteit van de weg en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. In hun primaire werkprocessen dragen zij de verantwoordelijkheid om gezamenlijk op een competente, efficiënte en effectieve wijze ruimtelijke kwaliteit te organiseren. Meer informatie op: www.routeontwerp.nl

trajecten in de Randstad. Het betreft zes intercity's per uur op de drukste trajecten in de brede Randstad en maatwerk voor Sprinters, alsmede het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

- Samenhangende regionale OV-systemen, waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt met goede aansluitingen op het overige OV en de andere modaliteiten.
- Kwalitatief goede reistijden naar de lands-

delen, tevens in te vullen via maatregelen uit het pakket reistijdverbeteringen.

- Toekomstvast routestrategie voor het goederenvervoer, die aansluit bij de behoeften van het groeiende goederenvervoer en personenvervoer en die ruimte schept op het bestaande net voor meer personentreinen.

Bij frequentieverhogingen op trajecten met spoorbruggen over belangrijke vaarwegen

wordt rekening gehouden met het economisch belang en de potentie van de binnenvaart.

Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Deze middelen zijn als volgt verdeeld: OV-SAAL (€ 1,35 miljard, prijspeil 2007), en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (€ 3,15 miljard). De middelen voor PHS zijn inclusief de spoorse maatregelen voor Noord-Nederland (€ 160 miljoen uit motie Koopmans, TK 27658, nr. 41) en een aanvullende bijdrage aan de spoortunnel Delft ter voorbereiding op toekomstige vier-sporigheid (€ 61 miljoen).

Spoorse doorsnijdingen

Met het eind 2006 toekennen van budget aan 61 aanvragen van verschillende gemeenten, is het programma voor Spoorse doorsnijdingen van het vorige kabinet afgerond en worden de projecten uitgevoerd. Dit kabinet heeft besloten om aan dit programma een vervolg te geven in de vorm van een tweede tranche Spoorse doorsnijdingen. Hiervoor heeft het kabinet € 142 miljoen ter beschikking gesteld. Onder meer op basis van een evaluatie van de eerste tranche wordt bepaald of de regeling Spoorse doorsnijdingen voor de tweede tranche aanpassing behoeft of ongewijzigd kan blijven. De insteek van de tweede tranche is om in een beperkte doorlooptijd tot toekenning van middelen aan projecten te komen.

Overig

In 2008 zijn voor de spoorambities op diverse andere terreinen stappen gezet, waarvan er onderstaand een aantal worden genoemd. Zo is besloten om uit het amendement Van Hijum/Dijkema (TK 30 800 A, nr. 18) voor reistijdverbetering van, naar, binnen en tussen de landsdelen € 37 miljoen in te zetten voor infrastructurele maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard. Het resterende deel van het amendement is gereserveerd voor mogelijkheden om met 160 km/u te rijden op baanvakken die daarvoor reeds geschikt zijn. Hierover moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden. Daarnaast is voor het project Zuiderzeelijn overeenstemming bereikt met Noord-Nederland over het zogenaamde Regiospecifiek Pakket, bestaand uit economische en bereikbaarheidsprojecten. Tenslotte heeft het kabinet voor het Randstad Urgent project

OV-SAAL besloten over een investeringspakket aan korte termijn maatregelen van in totaal bijna € 600 miljoen.

2.3.3 Wegen

Anders Betalen voor Mobiliteit

Een van de belangrijkste ambities van dit kabinet is de introductie van Anders Betalen voor Mobiliteit in de vorm van een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. In november 2007 is hierover een kabinetsbesluit genomen (TK 31305, nr. 1). Binnen de in het Coalitieakkoord gestelde randvoorwaarden wordt in 2011 kilometerbeprijzing voor het vrachtvervoer geïntroduceerd. In de periode 2012-2016 wordt kilometerbeprijzing gefaseerd voor het personenvervoer ingevoerd.

Op 3 juli 2008 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de omzetting van de bestaande autobelastingen – het eurovignet, de aanschafbelasting (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) – in een kilometerprijs. Om schokeffecten te voorkomen wordt de BPM gefaseerd omgezet. Door te betalen per gereden kilometer worden de lasten eerlijker verdeeld over de weggebruikers, doordat betaald wordt naar gebruik in plaats van bezit. Voor weggebruikers die relatief weinig, schoon en zuinig autorijden zullen de lasten dalen. Gedurende het proces richting volledige afbouw van de bestaande autobelastingen en de daaraan gekoppelde ingroei van het wagenpark in het systeem van de kilometerbeprijzing zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. De netto opbrengsten van de kilometerbeprijzing vloeien via het Infrastructuurfonds terug naar de infrastructuur zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds. Daarnaast wordt gestart met testen en de opzet voor de basis-backoffice voor de kilometerprijs (beschikbaar budget € 167 miljoen) en de Mobiliteitsprojecten (beschikbaar budget € 100 miljoen).

Tijdens de testfase wordt ervaring opgedaan met grote aantallen gebruikers gericht op de werking van het systeem en wordt bezien of aanscherping van de functionele eisen nodig is. Op weg naar de invoering van de

kilometerprijs worden, vanaf 2009, Mobiliteitsprojecten uitgevoerd met als doel nog voor de start van de introductie van de kilometerprijs voor personenauto's ervaring op te doen met gedragsprikkelers die weggebruikers stimuleren om de spits te mijden en relevante technieken en aanvullende diensten te ontwikkelen die van pas komen bij de uitvoering van het systeem van de kilometerprijs. Hiervoor worden regioconvenanten afgesloten. Dit gebeurt in samenhang met de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Aanleg en benutting

De mobiliteit groeit stevig en daarmee ook de vervoersprestatie van het Nederlandse wegennet. Er wordt meer dan 13% extra kilometers op het hoofdwegennet afgelegd dan in 2000. De bereikbaarheidsproblemen (in voertuigverliesuren) over de weg stijgen sinds 2003 harder dan de verkeersomvang. De wegcapaciteit bereikt haar grenzen en de kwetsbaarheid van het wegennet neemt toe. Onverwachte omstandigheden, zoals hevige regen en ongevallen, leiden veelal tot extra files boven op de reguliere files. De reistijd wordt onzekerder, de betrouwbaarheid neemt af en de vertraging en de maatschappelijke kosten lopen op. De ambitie in de Nota Mobiliteit is daarom de filezwaarte in voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992.

Voor het wegenprogramma liggen er voor de komende tijd enkele prioriteiten. Allereerst moeten de (plan)studies, die vertraging hebben opgelopen (onder meer veroorzaakt door de luchtproblematiek) alsnog zo snel mogelijk worden afgerond. Uitgangspunt is dat vertraging in het uitvoeringsprogramma zoveel mogelijk wordt beperkt en waar mogelijk ingelopen. In lijn met de kabinetsreactie (TK 29385, nr. 18) worden de adviezen van de Commissie Versnelling besluitvorming infrastructuurele projecten toegepast.

Ten tweede zal het programma Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Het gaat om projecten die veelal op de belangrijkste knelpunten uit de filetop 50 liggen. In de afgelopen jaren zijn een groot aantal projecten gerealiseerd. Voor de resterende projecten geldt dat deze grotendeels tijdens de huidige kabinetsperiode worden

afgerond. De herziening van de Spoorwet wegverbreding, die in 2008 bij de Tweede Kamer wordt ingediend, helpt om deze projecten snel te realiseren.

Ten derde wordt er in het kader van Randstad Urgent in 2009 ingezet op het behalen van concrete resultaten. Het kabinet verwacht bijvoorbeeld tijdens deze kabinetsperiode standpunten in te nemen over de A4 Delft-Schiedam en de A13/A16/A20 Rotterdam. Ook is de planning dat de uitvoering van het project Mainportontwikkeling Rotterdam start. Met regionale partijen wordt gewerkt aan consistente en snelle besluitvorming over samenhangende projecten in de regio Amsterdam-Almere (projecten Schaalsprong Almere 2030, A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en Toekomst Markermeer-IJmeer). Ook neemt het kabinet besluiten over Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio in samenhang met bereikbaarheidsmaatregelen en over de toekenning van rijksbijdragen voor diverse projecten uit het Nota Ruimtebudget.

Eind 2007 is de LMCA Wegen afgerond. Dit is een actualisering van de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit. Bezien is voor welke trajecten extra inspanningen nodig zijn om de ambities uit de Nota Mobiliteit te kunnen halen, boven op het realisatie- en planstudieprogramma uit het MIT 2007 en Anders Betalen voor Mobiliteit. Er is gewerkt met twee scenario's voor mobiliteitsgroei: een hoog en een laag scenario. Uit de analyse komen per groeiscenario knelpunten op trajecten naar voren. Voor een aantal knelpunten is tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008 afgesproken een integrale gebiedsverkenning te starten, waaronder de verkenningen Haaglanden, As Leiden-Katwijk en de Ruit Rotterdam.

Begin 2008 heeft het kabinet het beleidskader Benutten aan de Kamer gestuurd (TK 31305, nr. 4) Het beleidskader is uitgewerkt in actielijnen en ingezet wordt op een meer programmatieke werkwijze. Daardoor worden investeringswensen voor benutting meer structureel afgewogen en inzichtelijk gemaakt. Ook is een concreet maatregelenpakket voor de periode 2009-2012 opgesteld voor een bedrag van € 200 miljoen, waarbij de focus ligt op het aanpakken van de filetop 50 locaties en



aansluitingen tussen snelwegen en regionale wegen. Daarnaast worden proeven uitgevoerd naar nieuwe mogelijkheden zoals dynamische snelheden, sturend verkeersmanagement op de Ring Amsterdam (A10), en de verkeersonderneming in de regio Rotterdam.

2.3.4 Vaarwegen

Nederland beschikt over een uitgebreid hoofdvaarwegennet, dat de belangrijkste economische kerngebieden (waaronder de zeehavens), het onderliggend vaarwegennet en het trans-Europese vaarwegennet met elkaar verbindt. Het kabinet streeft naar het versterken van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie en naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. Daarvoor neemt het rijk maatregelen om de onderhoudsachterstanden op de vaarwegen weg te werken en specifieke bereikbaarheidsknelpunten in geval van een duidelijk maatschappelijk en economisch belang op te lossen. Bij de fasering van deze maatregelen wordt in de eerste plaats uitgegaan van de urgentie van oplossing van het betreffende knelpunt vanuit vervoerkundige en economische optiek. Daarbij heeft het oplossen

van knelpunten op de hoofdverbindingssassen uit de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit prioriteit. Voor de zeehavens geldt dat de prioriteit ligt bij de Mainport Rotterdam.

De LMCA vaarwegen (2007) heeft aangetoond dat de focus niet alleen op een goed vaarwegennet moet liggen. Een belangrijke sleutelfactor is de beschikbaarheid van natte op- en overslagmogelijkheden. Daarom heeft het kabinet voor de periode 2008 - 2011 in totaal € 62 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. Om in aanmerking te kunnen komen voor een bijdrage stellen de provincies en stadsregio's een regionale netwerkanalyse op, op basis waarvan voorstellen voor quick wins worden geformuleerd. Daarbij dragen de provincies en stadsregio's zelf ook 50% van de totale kosten. De quick wins moeten worden onderbouwd door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse op hoofdlijnen. Over de toekenning van de quick wins vindt besluitvorming plaats in het najaar van 2008. Tenslotte heeft het kabinet middelen gereserveerd voor het invoeren van dynamisch verkeersmanagement op de vaarwegen.

2.3.5 Luchtkwaliteit

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd. Desondanks voldoet Nederland op dit moment niet overal aan de EU-norm voor fijn stof (PM10, vanaf 1 januari 2005 van kracht). Naar verwachting zal ook de EU-norm voor stikstofdioxide (NO₂, vanaf 1 januari 2010 van kracht) op sommige plaatsen overschreden worden. De Nederlandse overheid heeft drie redenen om te werken aan een betere luchtkwaliteit. Allereerst is een goede luchtkwaliteit van groot belang voor de gezondheid van mensen. Ten tweede kunnen op dit moment ruimtelijke projecten die leiden tot een (verdere) overschrijding van de normen niet doorgaan. Ten derde kan Nederland in gebreke worden gesteld vanwege het overschrijden van de Europese normen.

Het probleem van luchtkwaliteit wordt zowel nationaal als internationaal aangepakt. Een belangrijke ontwikkeling voor 2008 en de daarop volgende jaren is de uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is de uitwerking van het rijk, de provincies en de gemeenten van zowel de nieuwe Nederlandse wetgeving als de nieuwe Europese richtlijn. Het NSL brengt maatregelen voor luchtkwaliteit en ruimtelijke projecten samen. Concrete, kosteneffectieve maatregelen moeten er voor zorgen dat de luchtkwaliteit in Nederland verder verbetert, zodat Nederland, mits het voldoet aan de voorwaarden die de Europese Commissie stelt aan het verkrijgen van derogatie, tijdig aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoet. Het gaat hierbij zowel om generieke als om lokale en locatiespecifieke maatregelen. Voor de aanpak van luchtkwaliteit heeft het rijk in totaal € 1,5 miljard beschikbaar gesteld.

De internationale inzet van Nederland op het terrein van luchtkwaliteit blijft gericht op verdere aanscherping van het Europees en internationaal bronbeleid, aangezien dit het beste uitzicht biedt op een structurele oplossing van de luchtkwaliteitproblematiek.

2.3.6 Geluid

Naast de uitvoering van de Wet Geluidhinder bij aanleg, reconstructie en sanering, zet het rijk in de periode 2011-2020 in op de extra aanpak van knelpunten boven de 65 dB (Lden) bij rijkswegen en 70 dB (Lden) bij

spoorwegen. Voor deze extra saneringsoperatie (die de komende periode wordt voorbereid) is € 650 miljoen gereserveerd. Vooruitlopend hierop worden in de periode tot 2011 woningen langs een aantal weg- en spoorweglocaties gesaneerd door middel van innovatieve maatregelen. Deze innovatieve maatregelen vloeien voort uit het innovatieprogramma geluid (IPG). Door het IPG hebben innovaties als tweelaags ZOAB, modulaire schermen, raildempers en akoestisch slijpen hun doorbraak bereikt. Deze innovaties worden op veel locaties waar geluidmaatregelen nodig zijn toegepast en blijken daar passende alternatieven voor meer en hogere geluidsschermen. Uit onderzoek blijkt dat het IPG in de toekomst leidt tot een meer efficiënte inzet van de beschikbare middelen voor geluidmaatregelen. Zonder het IPG zouden voor het realiseren van de geluidbeleidsdoelen van het rijk honderden miljoenen euro's extra nodig zijn. Het IPG is in nauwe samenwerking tussen VenW, VROM, RWS en ProRail in 2002 gestart en eind 2007 afgesloten. In de staande organisatie wordt nu verder gewerkt aan innovaties en implementatie van nieuwe maatregelen. Voor de weg heeft het stimuleren van het grootschalig toepassen van stille banden en het doorontwikkelen van stille wegdekken prioriteit. Voor spoor heeft de grootschalige ombouw van lawaaiig goederen- en reizigersmaterieel topprioriteit. Om deze ombouw te stimuleren wordt voor spoor in 2008 een geluidgedifferentieerde prestatieregeling ingevoerd, zodat er een positieve, financiële prikkel richting vervoerders (en via hen richting eigenaren van materieel) uitgaat om hun lawaaiig materieel om te bouwen.

In het kader van de uitvoering van de richtlijn Omgevingslawaai zijn in 2007 geluidskarten vastgesteld, waarin de huidige geluidssituatie langs alle rijkswegen en langs de hoofdspoorwegen met een intensiteit van meer dan 60.000 treinen per jaar is opgenomen. In 2008 zijn voor dit deel van de infrastructuur actieplannen opgesteld en vastgesteld, waarin onder meer wordt aangegeven hoe de te hoge geluidbelastingen worden teruggebracht. Op wetgevingvlak zal naar verwachting eind 2008 een wetsvoorstel voor de derde fase van de modernisering van de Wet Geluidhinder bij de Tweede Kamer worden ingediend. Het wetsvoorstel introduceert een systeem

van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de rijkswegen en hoofdspoorwegen. Deze geluidproductieplafonds moeten continue door de infrabeheerder worden nageleefd en indien nodig geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Tot slot zet het rijk zich internationaal in voor het aanscherpen van verschillende geluid(emissie)eisen voor banden en voertuigen. De Europese Commissie heeft mede door het werk van VROM en VenW een voorstel neergelegd om de geluidseisen aan autobanden aan te scherpen.

2.4 Watermanagement en klimaatbestendige inrichting van Nederland

2.4.1 Algemeen

Het klimaat zal de komende eeuwen ingrijpend veranderen. Zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren en grotere extremen in neerslag (wateroverlast én droogte) zullen grote gevolgen hebben voor met name het riviereengebied en de laag gelegen kustgebieden. Daarnaast ligt er vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) een grote opgave om ook de waterkwaliteit te verbeteren. Om Nederland veilig en leefbaar te houden zijn daarom concrete maatregelen nodig. De uitstoot van broeikasgassen zal tot het uiterste beperkt moeten worden om omvang en tempo van de veranderingen te beperken. Een aantal verschuivingen in het mondiale klimaatstelsel zijn echter niet te voorkomen. Een klimaatbestendige inrichting vereist verdediging, veerkracht en aanpassingsvermogen. Verdediging is nodig om extreme omstandigheden te kunnen weerstaan. Veerkracht is vereist om snel te kunnen herstellen zodra de omstandigheden weer normaal zijn. Onzekerheden over met name de omvang en tempo van klimaatverandering vragen daarnaast een goed aanpassingsvermogen. Het rijk zal meer investeren in een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Het advies van de Deltacommissie (na zomer 2008), dat gaat over duurzame veiligheid op de lange termijn, is hier richtinggevend voor. Het rijk agendeert het klimaatbestendig maken van de ruimtelijke inrichting onder meer via het nationaal programma Adaptatie Ruimte en Klimaat (ARK) en het Nationaal Waterplan, waarin het

geactualiseerde beleid voor waterveiligheid wordt opgenomen. Deze manier van denken is ook terug te vinden bij (de korte termijn maatregelen uit) het programma Randstad Urgent en de (lange termijn) visie Randstad 2040. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke ontwikkelingen op het gebied van waterbeleid geschetst met invloed op het investeringsprogramma tot en met 2020.

2.4.2 Hoogwaterbeschermingsprogramma

De bescherming tegen overstromingen is voor Nederland essentieel: de belangrijkste economische centra liggen beneden zeeniveau. Hier woont ook het overgrote deel van de Nederlandse bevolking. Een goede bescherming tegen overstromingen is daarom een absolute voorwaarde en permanente opgave. Uit de resultaten van de wettelijke tweede toetsing van de primaire waterkeringen blijkt dat een deel van deze keringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. In september 2007 heeft de staatssecretaris van VenW een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma aan de Tweede Kamer gestuurd (TK 18106, nr. 103). Dit programma is erop gericht om alle afgekeurde waterkeringen uit de eerste en tweede wettelijke toetsing weer aan de normen van de Wet op de Waterkering te laten voldoen. De komende jaren worden maatregelen uitgevoerd aan dijken, dammen en kunstwerken in de Randstad, langs het Markermeer, in de Hollandse en Zeeuwse delta, langs de Waddenzee, in het riviereengebied en aan de Afsluitdijk. Het kabinet heeft, bovenop het reeds eerder in het Infrastructuurfonds gereserveerde budget, in het kader van het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven' € 1.160 miljoen gereserveerd om het geactualiseerde Hoogwaterbeschermingsprogramma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering wordt de komende jaren in tranches naar de VenW-begroting overgeboekt. Met de actualisatie van het waterveiligheidsbeleid wordt voorts bezien of voor de langere termijn de normen nog passen bij de te beschermen waarden. In het Nationaal Waterplan zal hier nader op worden ingegaan.

2.4.3 Waterbeheer

Een substantieel deel van de Nederlandse waterlichamen is op dit moment van onvoldoende kwaliteit voor een duurzaam gebruik. De Kaderrichtlijn Water (KRW) vraagt om

maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit. In 2009 moet het zogeheten stroomgebiedbeheersplan naar de Europese Commissie worden gestuurd. In dit plan wordt uiteengezet hoe Nederland gaat voldoen aan de vereisten van de Kaderrichtlijn. Door de maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit op effectieve en efficiënte wijze te koppelen aan de doelstellingen ter bestrijding van de wateroverlast én de doelstellingen op het gebied van natuur, landschap en stedelijke herstructurering kunnen de totale maatschappelijke kosten worden verlaagd en de baten worden verhoogd. Daarom heeft het kabinet voor de verbetering van het waterbeheer (kwaliteit en kwantiteit) extra middelen in het FES gereserveerd. De middelen worden in de eerste jaren van de kabinetsperiode besteed aan een (stimulerings)programma gericht op synergie en innovatie bij de KRW en het Waterbeleid 21e eeuw (WB21). De inzet op synergie is gericht op een tijdige en effectieve opstart van de benodigde fysieke ingrepen in het landelijk en stedelijk gebied. De inzet op innovatie beoogt via systeemvernieuwing te komen tot betere en betaalbare oplossingen. De huidige, generieke maatregelen zijn duur en hebben vaak een (te) laag rendement. Met de impuls voor innovatie worden publieke en private partijen gestimuleerd om snel met nieuwe praktijkgerichte uitvoerbare oplossingen te komen die zowel voor de korte als langere termijn een hoog rendement opleveren. De daarbij te ontwikkelen kennis en ervaring kan ook worden geëxporteerd. Vanaf 2011 zullen de gereserveerde extra middelen worden ingezet voor de uitvoering van KRW maatregelen in rijkswateren. Het gaat om maatregelen, gericht op sanering van waterbodems, het herstel van zoet-zout verbindingen en de verbeterde inrichting van de rijkswateren.

2.5 Slim en efficiënt ruimtegebruik voor wonen en werken

2.5.1 Verstedelijking

Ten aanzien van de woningbouw zijn er belangrijke ontwikkelingen die om herbezinning van de huidige aanpak (voornamelijk kwantitatieve woningbouwafspraken) vragen. Zo nemen de regionale verschillen in bevolkingsontwikkeling toe. In regio's met een krimpende bevolking en in regio's met een ontspannende woningmarkt worden

renovatie, herstructurering en vervangende nieuwbouw gaandeweg belangrijker dan het vergroten van de woningvoorraad. In regio's met voortdurende bevolkingsgroei is juist een verdere uitbreiding belangrijk. Deze ontwikkelingen geven aanleiding om te gaan werken aan integrale verstedelijkingsafspraken waarmee naast kwantiteit juist ook de kwaliteit van de stedelijke ontwikkeling wordt gewaarborgd.

Aan nieuwe woningen en de omgeving waarin deze staan worden steeds veelomvattender kwaliteitseisen gesteld door burgers en overheden. Er is een blijvend grote mismatch tussen vraag en aanbod. Het gaat hierbij onder meer om woningtypen (eengezins, gestapeld), woonmilieus (groenstedelijk, centrumstedelijk), betaalbaarheid en toegankelijkheid. Bij de woonomgeving gaat het om de bereikbaarheid, het groen in de straat, de buurt en nabij de stad, de voorzieningen in de wijk en een gezonde leefomgeving. Daarnaast formuleren overheden scherpe ambities ten aanzien van veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Het kabinet wil in het kader van duurzaamheid een zwaarder accent op een schone, gezonde en veilige leefomgeving, slim en efficiënt ruimtegebruik, duurzame energie, het tegengaan van verrommeling en het vergroten van de kwaliteit van het landschap, een klimaatbestendige ruimtelijke inrichting en een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling. Voorts bevordert het kabinet zuinige omgang met energie, het gebruik van hernieuwbare materialen en een goede fysieke toegankelijkheid van woningen voor ouderen. Door deze forse kwantitatieve en kwalitatieve opgaven wordt, zeker in de gebieden met een blijvend hoge ruimtedruk, de complexiteit van de verstedelijkingsopgaven én van de oplossingen groter, ook in termen van uitvoerbaarheid en financiering. De relatief gemakkelijke en goedkope bouwlocaties binnen en buiten de stad zijn inmiddels wel benut. Nu resten de plekken waar uiteenlopende belangen en ruimtevragers, wettelijke eisen en daaruit voortvloeiende bouwbeperkingen samenkomen. In 2009 wil het rijk bestuurlijke afspraken maken over de verstedelijkingsopgaven voor de periode 2010-2020 (zie tekstbox 4).

2.5.2 Bedrijventerreinen

De aanwezigheid van voldoende bedrijventerreinen is een belangrijke voorwaarde voor een

duurzame economische ontwikkeling, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. In het recente verleden is per jaar gemiddeld 1.000 ha nieuw bedrijventerrein aangelegd en 300 ha geherstructureerd. De laatste cijfers geven aan dat 32% van de bestaande bedrijventerreinen is verouderd (31.000 ha bruto) en dat daarvan momenteel ongeveer 10.000 ha wordt geherstructureerd. De doorlooptijd van herstructurering is echter (te) lang. De ambitie is het aantal hectares waarvan de herstructurering wordt voltooid, vanaf 2008 te verhogen zodat vanaf 2010 jaarlijks minimaal 1.000 à 1.500 ha wordt opgeleverd. Bij de planning en uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen gaat het om betere regionale afstemming en meer aandacht voor kwaliteit. Het rijk wil met de provincies concrete afspraken maken over regionale afstemming en behoefteeraming.

Het rijk heeft in 2004 het Actieplan 'Bedrijventerreinen 2004-2008; samenwerken aan uitvoering' uitgebracht (TK 29 200 XIII, nr. 46). Dat is een uitvoeringsonderdeel van de Nota Ruimte. In dat Actieplan worden de generieke en specifieke lijnen van het beleid over bedrijventerreinen uiteengezet. Een belangrijk bestanddeel daarin is de realisatie van Topprojecten, de 49 bedrijventerreinen van nationaal belang. Er zijn Topprojecten herstructurering en Topprojecten nieuwe terreinen. Het rijk faciliteert de realisatie van Topprojecten, onder andere met de Uitvoeringsregeling TOPPER (herstructurering). De realisatiedoelstelling van het Actieplan in 2012 is 3.500 ha voor herstructurering en 7.000 ha voor nieuwe Topprojecten. Daarnaast is in 2007 de brief Agenda Bedrijventerreinen 2008-2009 aan de Tweede Kamer gezonden (TK 31200 XI en 29435, nr. 73). In de brief geeft het rijk aan dat een consequente toepassing van de SER-ladder van belang is voor een zorgvuldige en efficiënte planning van bedrijventerreinen. Ook is de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen ingesteld. De Taskforce zal in september 2008 adviseren over de aanpak van de herstructureringsopgave, en daarbij zowel de financiële als niet-financiële instrumenten betrekken.

Er is een intensieve relatie tussen bedrijventerreinen en de infrastructuur. Om goederen van en naar de terreinen te brengen is een adequate infrastructuur noodzakelijk. Voor het

Het proces naar verstedelijkingsafspraken in 2009

Bij het maken van verstedelijkingsafspraken over de periode 2010-2020 wordt gestreefd naar integrale en regio-specifieke afspraken. Integraal betekent meer gebiedsgericht en het in samenhang bekijken van alle ruimtelijke thema's, woningbouw, bereikbaarheid, waterberging, regionaal groen, milieumaatregelen en bedrijfsterrinen. Bovendien zal naast kwantiteit meer aandacht zijn voor kwaliteit en oog voor regio-specifieke aspecten, waaronder krimp.

Politieke besluitvorming door het kabinet over de wijze van inzet van rijksmiddelen voor de verstedelijkingsopgave vindt plaats in het kader van de begrotingsvoorbereiding volgend jaar. Een afwegingsbasis wordt geboden met de uitgevoerde verkenningen van de totale investeringsopgave op het gebied van verstedelijking in de periode 2010-2020 (antwoord op de motie van Heugten c.s. (TK 31200 XI, nr. 28)), alsmede met het onderzoek naar alternatieve financieringsvormen voor nieuwbouw en stedelijke vernieuwing. Daarin wordt met een kritische blik gekeken hoe de bestaande verhoudingen tussen de financiële inbreng van het rijk, de gemeenten, de corporaties en marktpartijen en naar slimme (private) financierings-oplossingen van de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2020 anders kan worden vormgegeven. Op deze wijze wordt onderzocht hoe de bestaande middelen doelmatiger kunnen worden ingezet. Tenslotte spelen de inmiddels per regio opgestelde gebiedsdocumenten, met daarin de ambities en knelpunten vanuit de regio, mogelijk een rol.

Het rijk werkt ondertussen samen met de regio's aan de regionale agenda voor de in 2009 te maken verstedelijkingsafspraken. Dat gebeurt op basis van regionale gebiedsdocumenten en de op hoofdlijnen neergelegde rijksinzet bij verstedelijking die daarmee regionaal verbijzonderd wordt. Deze rijksinzet is enerzijds inhoudelijk, onder andere op basis van vigerend beleid (de grote nota's) en anderzijds instrumenteel. De instrumentatie van de rijksinzet kan bestaan uit wet- en regelgeving, kennisontwikkeling en -verspreiding en concrete bijdragen van het rijk door middel van grond, vastgoed en (generieke of specifieke) financiering.

In 2009 volgen de regionaal gedifferentieerde verstedelijkingsafspraken via een tweetal bestuurlijke rondes die worden afgestemd met de bestuurlijk overleggen MIRT. Waar de afspraken betrekking hebben op een rijksbetrokkenheid bij ruimtelijke projecten of gebiedsontwikkeling, krijgen deze een plek in het MIRT Projectenboek.

woon-werkverkeer van en naar bedrijventerreinen vraagt de ontsluiting per openbaar vervoer de aandacht.

In het Beleidsprogramma is in de enveloppe Regionaal Economisch Beleid (sterke regio's) geld vrijgemaakt voor de ondersteuning van regionale knelpunten van nationaal belang en voor herstructurering van bedrijventerreinen. De toegang van grootstedelijke regio's wordt verbeterd door effectieve en kleinschalige maatregelen te nemen (onder andere afstemming reisinformatie en verbetering aansluitingen hoofdwegen en onderliggend wegennet). Naast investeringen in het ruimte-

lijk domein, samenhangend met infrastructuur, kan vanuit deze enveloppe worden bijgedragen aan ander type projecten zoals innovatieprojecten. Met Pieken in de Delta ondersteunt het kabinet regionale clusters van bedrijven en kennisinstellingen, die de potentie hebben mee te draaien met de internationale top. In enkele regio's is verbetering van de bereikbaarheid en beschikbaarheid van grootschalige werklocaties nodig om de economische topositie te versterken of te behouden.

2.6 Landschap en natuur

2.6.1 Algemeen

Het landschap heeft belangrijke waarden voor de samenleving. De verschillende landschappen hebben een eigen identiteit en kwaliteit en vertegenwoordigen belangrijke cultuurhistorische, architectonische, ecologische, recreatieve en esthetische waarden. Een aantrekkelijk landschap biedt volop kansen voor welzijn en economie. Het landschap ontwikkelt mee met de veranderende eisen die aan de omgeving worden gesteld. De landbouwproductie is steeds intensiever en grootschaliger geworden, mensen eisen ruimte op om te wonen, te werken en te recreëren. Nieuwe ontwikkelingen, zoals windmolens en waterberging, geven het landschap een ander aanzien. Dat is van alle tijden. Maar die ontwikkelingen gaan anno 2008 zo snel en zijn zo alomtegenwoordig, dat veel mensen het gevoel hebben in een continue verbouwing te zijn terechtgekomen. Openheid komt steeds vaker in het gedrang, terwijl tegelijkertijd de uitdagingen voor de toekomst groot zijn. Klimaatverandering, demografische ontwikkeling, duurzame energie en globalisering zullen het aanzien van het Nederlandse landschap ingrijpend veranderen. Tegen deze achtergrond is het van belang om nieuwe landschappen met kwaliteit te ontwikkelen.

De Agenda Landschap (zie tekstbox 5) geeft aan hoe het rijk tegen deze ontwikkelingen aan kijkt, waarbij drie opgaven zijn gedefinieerd die worden gefaciliteerd: het omgaan met de schaarse ruimte, het creëren van draagvlak en het financieren van het landschap. Het rijk concentreert zijn aandacht op de ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) zonder daarbij zijn rol bij het garanderen van basiskwaliteit voor heel Nederland te veronachtzamen. Binnen de RHS zijn de volgende gebieden van belang: Nationale landschappen, Ecologische Hoofdstructuur, Nationale Snelwegpanorama's en Rijksbufferzones.

De rijksdoelen worden voor een belangrijk deel gerealiseerd via de inzet van de gedecentraliseerde middelen van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Daarnaast wordt bekeken hoe met het Innovatieprogramma Mooi Nederland een impuls kan worden gegeven aan regionale en lokale initiatieven. In het kader van de Samenwerkingsagenda

Mooi Nederland wordt geïnventariseerd welke ongewenste bebouwing er bestaat en gepland is en welke mogelijkheden er zijn om deze te saneren. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Nationale Landschappen

In de Nota Ruimte zijn 20 Nationale Landschappen benoemd. Voor deze landschappen geldt als doel het behouden, beheren en versterken van de unieke landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en het vergroten van de recreatieve-toeristische betekenis. Met het beschrijven en lokaliseren van kernkwaliteiten is het mogelijk om de integratie van beleidsdoelen voor Nationale Landschappen, Snelwegpanorama's en Rijksbufferzones in die gebieden waar deze overlappen, in één sturend ruimtelijk kader op te nemen (AMvB Ruimte). Ruimtelijke kaders alleen zijn echter onvoldoende. Rijk en provincies moeten de waarde van deze landschappen ook op andere manieren voor het voetlicht brengen, zodat bestuurders, burgers en ondernemers het unieke karakter en de kansen die Nationale Landschappen herbergen, meewegen in hun besluitvorming. De provincies werken het beleid uit en begrenzen de landschappen. Het rijk wil de provincies helpen met de kennis, voorlichting en promotie die daarvoor nodig is. Dit jaar heeft het Interprovinciaal Overleg (IPO) het initiatief genomen voor een gezamenlijke provinciale aanpak op deze terreinen. Het rijk wil deze aanpak door middel van cofinanciering ondersteunen.

Rijksbufferzones

Het rijk zet samen met provincies en gemeenten al 50 jaar lang in op het behoud van groene ruimte binnen de stedelijke netwerken. De behoefte aan groene ruimte in en nabij de stad om te ontsnappen aan de stedelijke drukte en te kunnen ontspannen is evident. In de Randstad en in Zuid-Limburg is een deel van deze groene ruimte aangeduid als Rijksbufferzone, met als doel deze groene gebieden in het stedelijk netwerk duurzaam in stand te houden (niet verstedelijken) en de (dag)recreatieve functie van deze gebieden te verbeteren. Deze kunnen daarmee naast hun grotendeels agrarische functie ook gaan functioneren als 'regioparken' voor de stedelijke netwerken. Enkel restricties

5

Agenda Landschap

Doel en strategie

Centrale doelstelling van de Agenda Landschap is dat de waardering van het Nederlandse landschap in 2011 is toegenomen, en dat mensen zich thuis voelen in hun landschap. Om dit te bereiken wordt ingezet op 'Landschappelijk Verantwoord Ondernemen'. Ondernemen wordt in dit verband ruim opgevat en is niet enkel het domein van bedrijven, maar heeft betrekking op iedereen die iets wil ondernemen ten behoeve van het landschap. Het kan gaan om activiteiten van burgers, overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Natuurlijk is er voor de rijksoverheid een voorbeeldrol weggelegd, maar ook van andere overheden wordt een bijdrage verwacht. Om de ondernemingszin voor landschap in de maatschappij te voeden, identificeert het kabinet de volgende opgaven.

Opgave A: Zorgvuldig omgaan met de ruimte

Schaarse ruimte vraagt om het maken van duurzame en integrale keuzes en het stellen van grenzen. Bebouwing moet in evenwicht met het groen, daarnaast moet de toegankelijkheid en recreatieve mogelijkheden vergroot worden. De vraag is hoe de ruimtedruk en landschapskwaliteit samen kunnen gaan en hoe dit op gebiedsniveau gerealiseerd kan worden. Planologische duidelijkheid is nodig voor gewenste ontwikkelingen in waardevolle landschappen. Het actief aan de slag gaan met de stadsranden, onontkoombare ontwikkelingen aantrekkelijk maken vanuit landschappelijk perspectief, het vereenvoudigen van het (ruimtelijk en financiële) kader voor gebiedsontwikkeling en het genereren van ruimtelijke investeringen die neerslaan in concrete projecten bieden mogelijkheden.

Opgave B: Landschap van en voor iedereen

De opgave voor de overheid is om burgers (die op veel manieren, met soms tegengestelde belangen, betrokken zijn bij het landschap) duidelijk te maken dat iedereen een steentje kan bijdragen aan het landschap. Dit kan door meedoen, meedenken en/of meebetalen. Ook bedrijven kunnen veel doen aan het landschap. De agrarische ondernemer (bezit 60% van het land) heeft van oudsher een rol in het landschapsonderhoud. Nieuwe ontwikkelingen zorgen voor nieuwe ondernemers in het landelijk gebied zoals de recreatieondernemer die voor de uitoefening van zijn bedrijf afhankelijk is van de landschappelijke omgeving. De opgave is om het beheer en onderhoud van landschapselementen aantrekkelijk te maken voor een brede categorie ondernemers.

Opgave C: Landschap duurzaam financieren

Hoewel particulieren in belangrijke mate via donaties, giften en contributies rechtstreeks bijdragen aan de financiering van natuur en landschap, wordt verreweg het grootste deel van de uitgaven gefinancierd door de overheid. Probleem is dat diegene die baat heeft bij het landschap vaak niet de persoon of instantie is die de kosten draagt. In voorbeeldgebieden wordt gewerkt aan nieuwe manier van financiering op het regionale niveau. Op nationaal niveau is er een Taskforce werkzaam op het gebied van duurzame financiering van het landschap (zie ook 2.6.3).

opleggen om deze gebieden als agrarische open ruimte te behouden is niet voldoende. Het is belangrijk dat deze gebieden ook betekenis krijgen en gebruikt en gewaardeerd worden door de 'stedeling'. De invoering van

de nieuwe Wet ruimtelijke ordening maakt dat er gekeken moet worden naar de wijze waarop het beleid voor de Rijksbufferzones doorwerking kan vinden in de plannen van andere overheden.

Landschap en recreatie

Het aanbod en de diversiteit van gebieden en plaatsen voor dagrecreatie is niet toereikend om tegemoet te komen aan de maatschappelijke behoefte en wens om te ontspannen. De toegankelijkheid van het landelijk gebied voor recreatief gebruik is nog onvoldoende en staat bovendien onder grote druk met name in de Randstedelijke gebieden. Daarom wil het rijk het landelijk gebied aantrekkelijker en toegankelijker maken. Het accent in het beleid ligt op het creëren van dagrecreatiemogelijkheden met name in en om steden, de Nationale Landschappen en de verbetering van de recreatieve toegankelijkheid door middel van het realiseren van landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen. Verder wordt het aanleggen van wandelpaden over agrarisch land gestimuleerd. De rijksmiddelen voor landschap en recreatie zijn ondergebracht in het ILG. Over de inzet van deze middelen zijn afspraken gemaakt in de bestuursovereenkomsten 2007-2013.

2.6.2 Natuur

Nederland beschikt op veel plaatsen over een schitterende natuur. Dit is onder meer het geval in gebieden als de Waddenzee en de Veluwe, die ook in internationaal opzicht belangrijk zijn.

De biodiversiteit wordt echter bedreigd. Niet alleen in Nederland maar wereldwijd: diersoorten, plantensoorten en micro-organismen worden in hun voortbestaan bedreigd, zodat de biologische verscheidenheid verschaalt. Dit is zorgwekkend, omdat de biodiversiteit de basale processen reguleert die het leven op aarde mogelijk maken: de productie van schone lucht en biomassa, het in stand houden van voedsel-, stikstof- en waterkringlopen en het klimaatsysteem. Biodiversiteit vervult daarnaast een economische functie in onder andere de landbouw, bosbouw, visserij en biotechnologie. Bovendien is de biodiversiteit van invloed op de kwaliteit van leven doordat de omgeving mooier wordt en mensen kunnen genieten van flora en fauna. De Nederlandse regering voert vanaf 1990 gericht beleid om de biodiversiteit te beschermen. Het belangrijkste onderdeel van dit beleid is de vorming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De EHS is een ecologisch netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden. Door

verbindingen tussen de natuurgebieden aan te leggen, kunnen dieren en organismen zich over een groter gebied verspreiden zodat genetische uitwisseling tussen populaties kan plaatsvinden. Daarmee neemt de kans op uitsterven af. Voor het opheffen van barrières op de migratieroutes is het Meerjarenprogramma Ontsnippering van kracht. Het kabinet heeft als doelstelling om in 2018 in totaal 728.500 ha EHS gerealiseerd te hebben. Tevens zijn 162 gebieden aangewezen als Natura 2000 gebied. Dit zijn gebieden waarvoor Nederland in Europees verband een bijzondere verantwoordelijkheid heeft. Deze gebieden vallen in belangrijke mate samen met de EHS. Mede met het oog op het realiseren van de EHS zijn in 2006 bestuursovereenkomsten 2007-2013 ILG afgesloten tussen de provincies en het rijk (TK 29576, nr. 30). Hierin is vastgelegd hoe de rijksmiddelen zijn toegedeeld en welke prestaties de provincies hiervoor leveren. Met deze overeenkomsten ligt de regie over de voortgang van de EHS bij de provincies.

2.6.3 Landschappelijk verantwoord ondernemen: Duurzaam financieren van landschap

Het kabinet heeft in februari 2008 een Taskforce in het leven geroepen die zal adviseren over financieringsvormen van investeringen in en onderhoud van het landschap. In het verlengde van een inventarisatie van mogelijke financieringsvormen voert de Taskforce een verkenning uit naar draagvlak voor en kritieke succesfactoren van de meest kansrijk geachte financieringsvormen en geeft zij advies over het proces van implementatie.

In maart 2008 zijn Amstelland, Binnenveld, Groene Woud en Ooipolder als voorbeeldgebieden voor investeren in landschap aangewezen. In deze gebieden is sprake van concrete plannen voor de inrichting en het beheer van het landschap en van netwerken van landschapselementen. Daarnaast zijn partijen, die van belang zijn voor de verknoping van kosten en baten, bij de voorstellen betrokken. Dit betreft overheden, maar ook regionaal bedrijfsleven, agrariërs, banken en maatschappelijke organisaties. De voorbeeldgebieden hebben ervaring op vergevorderde plannen met één of meer financieringsvormen waarbij ook private partijen betrokken zijn. Uitgangspunt is dat binnen drie jaar een zichtbare ver-

betering van het landschap verwacht wordt en dat er uitzicht is op duurzaam beheer.

Het rijk gaat deze projecten faciliteren om samen met deze gebieden ervaring op te doen in de verknoping van kosten en baten van landschap en om nieuwe financieringsconstructies toe te passen. Mede op basis van de ervaringen in de voorbeeldgebieden zal het kabinet een besluit nemen over de verdere aanpak en een opschaling van de inzet. Het advies van de Taskforce speelt daarbij uiteraard ook een belangrijke rol.

2.7 Duurzame en vitale landbouw

2.7.1 Vitale land- en tuinbouw

Een vitale land- en tuinbouw is als producent van kwalitatief goede en veilige producten en als beheerder van het landelijk gebied van belangrijke economische betekenis voor Nederland. De bedrijven hebben een economisch duurzaam perspectief en een duurzame bedrijfsvoering nodig om deze rol ook in de toekomst te kunnen blijven vervullen. Het rijk wil daarom de positie van de primaire landbouw versterken door via structuurverbetering optimale condities te scheppen en ontwikkelingsmogelijkheden te bieden. Het rijk faciliteert de agrarische sector bij de versterking van ruimtelijke inrichting van grondgebonden landbouwbedrijven via het ILG. Door verbetering en vergroting van landbouwkavels kunnen de bedrijven beter en concurrerder produceren.

2.7.2 Greenport Nederland

Met het concept Greenport Nederland worden de succesfactoren van het tuinbouwcomplex in Nederland verder uitgebouwd en de concurrentiepositie van de sector versterkt. Het concept gaat uit van een ruimtelijke concentratie. Het voorziet in een versterking van de ruimtelijke structuur door herstructurering van verouderde gebieden, een goede logistieke infrastructuur, het tegengaan van het verspreid vestigen van glastuinbouw en het bundelen van verspreid liggende glastuinbouw. De integrale herstructureringsopgave voorziet ook in ruimte voor andere functies zoals natuur, recreatie, groenvoorziening en in voorkomende gevallen woningbouw. Een goede landschappelijke inpassing zal hierbij een randvoorwaarde vormen.

Als concentratiegebieden zijn binnen het concept Greenport Nederland vijf greenports en tien projectmatige landbouwontwikkelingsgebieden glastuinbouw (LOG's) aangewezen. De vijf greenports zijn Zuid-Hollands Glasdistrict; Aalsmeer en omgeving; Venlo; Duin- en Bollenstreek en Boskoop. De LOG's vervullen een belangrijke rol om overloop uit bestaande

Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg) levert de veelheid aan functies, waaronder intensieve veehouderij, spanningen op in het landelijke gebied. Ook is de natuur daar kwetsbaar.

Om de gebruiksmogelijkheden van de bodem veilig te stellen en een duurzaam watersysteem te behouden (waar nodig te herstellen), zijn reconstructieplannen ontwikkeld.



glastuinbouwgebieden en de vestiging van nieuwe bedrijven op te vangen. Het rijk heeft tien LOG's aangewezen: Zuidplaspolder, Berlikum, Emmen, Grootslag, Californië/Siberië (Venlo), Luttelgeest, Bergerden, Kampen, Dinteloord en Terneuzen. Voor de vitaliteit van het tuinbouwcomplex is een goede verbinding tussen de greenports en de LOG's van groot belang. Uit het Nota Ruimtebudget zijn middelen toegekend voor de ontwikkeling van de greenports. De inrichting van de LOG's wordt ondersteund met middelen uit de Stimuleringsregeling Duurzame Glastuinbouwgebieden (STIDUG).

2.7.3 Reconstructie Zandgebieden

Met name in de zandgebieden in Oost- en Zuid-Nederland (provincies Overijssel,

Deze plannen dienen om het woon-, werk- en leefklimaat en de economie een positieve impuls te geven. Ook krijgt de intensieve veehouderij perspectief voor ontwikkeling. Het uiteindelijke doel is het realiseren van een goede ruimtelijke structuur voor duurzame landbouw, duurzame waterhuishouding, de natuur en het milieu.