

ONTWERP STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 SAMENHANGENDE VISIE	9
1.1 HET ROER OM	9
1.2 VERTROUWEN IS DE BASIS	10
1.3 OPBOUW STRUCTUURVISIE	11
Kaart Nederland in Noordwest-Europa	12
2 ONTWIKKELINGEN EN AMBITIES 2040	13
2.1 (INTERNATIONALE) ONTWIKKELINGEN RICHTING 2040	13
Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting	13
Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht	15
Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang	17
Leefbare & veilige omgeving	19
Energieontwikkelingen en transitie	19
2.2 EEN AMBITIE VOOR CONCURRENTIEKRACHT, BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID & EN VEILIGHEID	21
Kaart ambitie Nederland 2040	22
3 VAN RIJKSDOELEN NAAR NATIONALE BELANGEN	23
3.1 VERSTERKEN VAN DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR VAN NEDERLAND	23
Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren	23
Kaart (inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren	24
Kaart ruimte voor elektriciteitsvoorziening	26
Ruimte voor elektriciteitsvoorziening	27
Kaart buisleidingen en ondergrond	28
Buisleidingen en ondergrond	29
3.2 VERBETEREN BEREIKBAARHEID: SLIM INVESTEREN, INNOVEREN EN INSTANDHOUDEN	30
De gebruiker centraal	30
Kaart hoofdwegennet	32
Slim Investeren	33
Kaart landelijk spoorwegennet	34
Innoveren door beter benutten en transitie naar duurzame mobiliteit	36
Kaart hoofdvaarwegennet	38
Instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud	39
3.3 WAARBORGEN KWALITEIT LEEFOMGEVING	41
Milieukwaliteit	41
Waterveiligheid en zoetwatervoorziening	41
Kaart hoofdwatersysteem, waterveiligheid en zoetwatervoorziening	42
Kaart erfgoed	44
Cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten	45
Natuur	45
Kaart natuur	46
Kaart ruimte voor militaire activiteiten	48
Ruimte voor militaire activiteiten	49
3.4 GOED SYSTEEM VAN RUIMTELIJKE ORDENING	49
3.5 EEN INTEGRALE AANPAK – EENVOUDIG, SNELLER EN BETER	50
Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur	52
3.6 DE NATIONALE RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR	53
4 GEBIEDSGERICHTE NATIONALE BELANGEN EN OPGAVEN	55
Kaart Noordwest-Nederland	54
4.1 NOORDWEST-NEDERLAND	55
Kaart Utrecht	56

4.2	UTRECHT.....	57
	Kaart Zuidvleugel / Zuid-Holland	58
4.3	ZUIDVLEUGEL/ZUID-HOLLAND.....	59
	Kaart Brabant en Limburg.....	60
4.4	BRABANT EN LIMBURG.....	61
	Kaart Oost-Nederland.....	62
4.5	OOST-NEDERLAND	63
	Kaart Noord-Nederland	64
4.6	NOORD-NEDERLAND	65
	Kaart Zuidwestelijke Delta	66
4.7	ZUIDWESTELIJKE DELTA	67
	Kaart Noordzee en kust	68
4.8	NOORDZEE EN KUST.....	69
5	VERANTWOORDING EN MONITORING.....	71
5.1	RELATIE STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE MET ANDERE RIJSSTRUCTUURVISIES.....	71
5.2	REIKWIJDTE	71
5.3	MONITORING.....	72
5.4	TOEZICHT	72
	REALISATIEPARAGRAAF	73
	BIJLAGE 1: OVERZICHT DOELEN EN NATIONALE BELANGEN SVIR.....	81
	BIJLAGE 2: OVERZICHT VERANDERING NATIONALE RUIMTELIJKE BELANGEN	83
	BIJLAGE 3: BANDBREEDTES WONINGBOUW (2010 – 2040)	90
	BIJLAGE 4: NATIONALE LANDSCHAPPEN, UNESCO WERELDERFGOED EN WEDEROPBOUWGEBIEDEN.....	91
	Kaart Nationale Landschappen	92
	Kaart Wederopbouwgebieden.....	93
	BIJLAGE 5: NAAR EEN OLYMPISCHE HOOFDSTRUCTUUR	94
	BIJLAGE 6: ESSENTIËLE ONDERDELEN NOTA MOBILITEIT DIE (GEWIJZIGD) VAN KRACHT BLIJVEN	96
	AFKORTINGENLIJST.....	101
	BEGRIPPENLIJST.....	103

SAMENVATTING

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

Nederland moet een land blijven waarin het goed wonen en werken is. Dat kan alleen als ons land zich economisch kan blijven meten met andere landen. Als onze steden en dorpen voldoende goede woningen hebben en net als onze werkgebieden goed bereikbaar zijn. Een goede toekomst veronderstelt ook dat mensen, gebouwen en goederen in onze laaggelegen delta veilig zijn tegen het water en de leefbaarheid in stad en land gewaarborgd is.

Nederland heeft ruimte nodig. Ruimte om te leven en te bewegen. Ruimte om economisch te kunnen blijven groeien. Ruimte voor burgers en bedrijven om initiatief te nemen. Het Rijk kan en wil niet alles zelf doen. Vertrouwen is de basis. Het roer moet daarvoor om. We geven ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geven ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Ontwikkelingen

Deze structuurvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen en uitdagingen.

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe. De snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, is voorbij. Weliswaar komen er de komende 25 jaar nog ruim één miljoen Nederlanders bij in de steden, voornamelijk in het westen van Nederland. Toch ondervindt ruim de helft van de gemeenten binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. In de meeste gebieden zal de behoefte aan meer kantoren, bedrijfslocaties en woonwijken een stuk kleiner zijn dan in de afgelopen decennia. Veroudering en leegstand zijn daarbij een steeds zichtbaarder probleem. De veranderende behoefte aan wonen en werken legt daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit voor kwantiteit. Dit maakt de financiële ruimte voor nieuwe plannen en projecten beperkt.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijft wel toenemen, vooral in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België.

Onze open economie raakt steeds meer verweven met die van sterke concurrenten als Duitsland, China en India. Willen we onze plek tussen de tien meest concurrerende landen ter wereld vasthouden, dan zullen we alle zeilen moeten bijzetten. Onze kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij de sectoren waar we sterk in zijn, zoals logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports.

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

Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel en moet ons land steeds meer rekening houden met extreme weersomstandigheden. Dan weer forse buien en wateroverlast; dan weer een periode van hitte en extreme droogte. Waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling.

De vraag naar elektriciteit en gas zal met onze economie blijven groeien. Voor de opwekking en het transport van energie (ook over onze grenzen heen) zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden. Duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie

verdienen daarbij speciale aandacht. Hun aandeel in de totale energievoorziening moet omhoog en zij hebben relatief veel ruimte nodig.

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

Oplossingen

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

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

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer komt ook bij provincies en gemeenten te liggen. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

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

Het Rijk snoeit in het woud van procedures en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Met eenvoudigere regels kan ons land jaarlijks vele miljoenen euro's besparen.

Ruimte in Nederland is niet los te zien van water. Met het Deltaprogramma hebben de gezamenlijke overheden een basis om te werken aan veiligheid tegen overstromingen, aan schoon water, aan beschikbaarheid van voldoende zoetwater en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling.

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

Het Rijk wil de beperkte beschikbare middelen niet versnipperen. Het investeert dáár waar onze nationale economie er het meest bij gebaat is, in de stedelijke regio's van Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet, zoals de Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue en Rotterdam-Zuid. Om nieuwe projecten

van de grond te krijgen zoekt het Rijk in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar vernieuwing van realisatie en financiering.

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op Investeren, Innoveren en Instandhouden. De ergste knelpunten in de bereikbaarheid worden met voorrang aangepakt. Dat betekent dat de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports en de belangrijkste verbindingen met onze buurlanden prioriteit krijgen. Om keuzes goed te onderbouwen, introduceert het Rijk een bereikbaarheidsindicator die laat zien welke investeringen de meeste toegevoegde waarde opleveren.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten: weg, spoor, lucht en water in samenhang met stedelijke ontwikkeling. Investeringsvinden dáár plaats waar het meeste rendement wordt bereikt voor het mobiliteitssysteem als geheel. Het gaat daarbij ook om de 'schakels' tussen verschillende vormen van transport en vervoer, zoals transferia en multimodale overslagpunten. De binnenvaart is van groot belang om een alternatief te bieden om de drukke wegen te ontlasten. Schepen moeten daarvoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren. Daarom streven we naar een wachttijd bij sluizen en bruggen op de rijkswaagen van maximaal 30 minuten.

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

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

We moeten innovatief omgaan met het benutten van onze infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. Het Rijk lanceert een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations.

Per stedelijke regio gaat een bestuurlijk trio aan de slag, bestaande uit bestuurders van Rijk en regio en een vooraanstaand vertegenwoordiger van het regionaal bedrijfsleven. Zij richten zich op zowel het versnellen van projecten als het aanjagen van het benuttingsprogramma.

Het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit en zet de gebruikers centraal. Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte zelf maatwerk te leveren. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

1 Samenhangende visie

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

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

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De forse bezuinigingsopgave maakt dat er scherp geprioriteerd moet worden. De financiële middelen zijn de komende jaren beperkt en private investeerders zijn terughoudender. Hierdoor vertragen projecten, worden deze heroverwogen of zelfs gestopt. Daarnaast werkt de huidige wijze van financiering van gebiedsontwikkeling niet meer. Nieuwe verdienmodellen en andere kostendragers zijn nodig om gebiedsontwikkeling weer van de grond te krijgen¹. Tegelijkertijd vragen grote opgaven op het gebied van concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid & veiligheid om rijksbetrokkenheid.

Tot 2020 realiseert het Rijk geplande investeringen met kracht in heel Nederland. Al geplande investeringen in het infrastructuurnetwerk worden gerealiseerd (bijvoorbeeld de A4 Delft – Schiedam en uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en integrale, grootschalige gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet (bijvoorbeeld de Zuidas, Brainport Avenue, de Nieuw Sleutelprojecten (zoals station Breda) en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam). Daarnaast worden nieuwe projecten opgestart (bijvoorbeeld de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol (SMASH) en het nationaal programma Rotterdam-Zuid). Voor de ambities richting 2040 zijn rijksinvesteringen slechts een van de instrumenten die worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities.

1.1 Het roer om

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen (zie bijlage 2 voor de veranderingen ten opzichte van de Nota Ruimte) en eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Het Rijk benoemt nog rijksdoelstellingen gericht op een goed

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

werkende woningmarkt voor heel Nederland. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Door het introduceren van een nieuwe bereikbaarheidsindicator wordt tevens meer regionaal maatwerk mogelijk. De brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer wordt overgeheveld naar de algemene fondsen. De uitvoering van het decentrale beleid voor de fiets, verkeersveiligheid en het regionaal openbaar vervoer wordt daarmee versterkt.

1.2 Vertrouwen is de basis

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal en doeltreffend aan te pakken. Een voorbeeld van een doeltreffende aanpak is de provinciale rol bij Nationale landschappen.

Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan met regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Deze afspraken maakt het Rijk met de regio integraal voor alle ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT aan de hand van de gebiedsagenda's van Rijk en regio. Ook met kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties vormt het Rijk indien nodig gerichte allianties.

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

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

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

Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;

- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

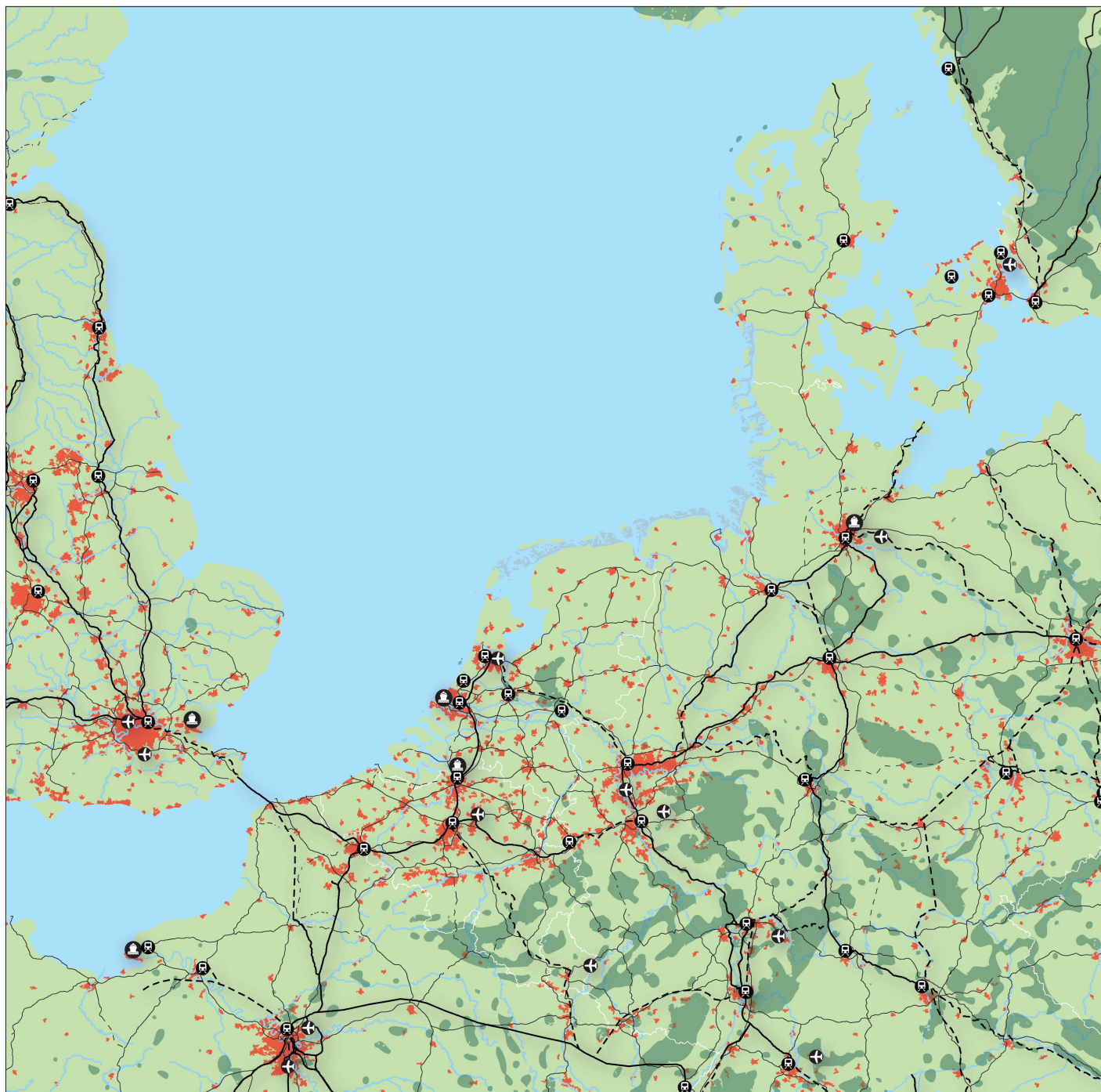
Deze drie criteria zijn leidend bij de in deze structuurvisie benoemde rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen. In de realisatieparagraaf is aangegeven wat het Rijk ter realisatie doet ('je gaat er over of niet').

1.3 Opbouw structuurvisie

De opbouw van deze structuurvisie is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en –beleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio². Tevens geeft dit hoofdstuk een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.

² De MIRT-regio's zijn Noordwest Nederland, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant- Limburg, Oost-Nederland, Utrecht, Noord-Nederland.

NEDERLAND IN NOORDWEST-EUROPA



Stedelijk gebied

Landelijk gebied

HSL/HST

Europees wegennetwerk

HSL station

Luchthaven

Haven

Zee

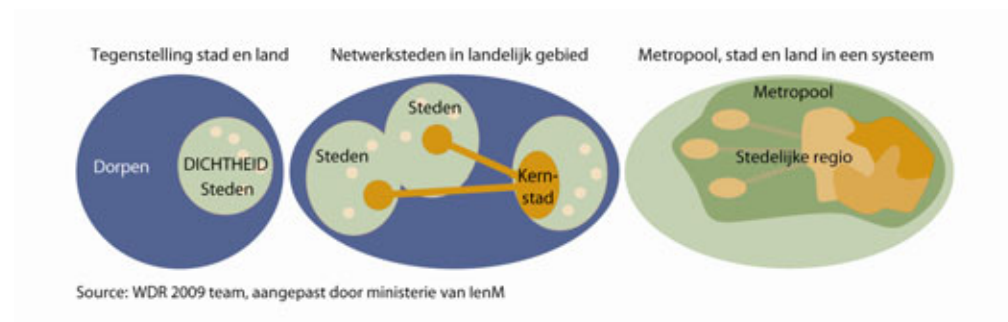
Wadden

Groot aaneengesloten areaal bos

Grens

2 Ontwikkelingen en ambities 2040

Nederland profiteert van zijn ligging in de grootste Delta van Noordwest Europa. Dit blijkt uit de aanwezigheid van knooppunten in internationale netwerken van innovatie, kennis, handel en diensten met goede verbindingen naar economische gebieden verder in Europa en de wereld. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's (zie figuur 1) in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Dit maakt Nederland sterk en onderscheidend in de wereld. Die samenhang van het internationale en regionale schaalniveau wil het Rijk behouden, laten groeien en versterken. De huidige ruimtelijke structuur van Nederland in Europa is te zien op de kaart hiernaast.



Figuur 1: Ontwikkeling naar stedelijke regio's³.

Dit hoofdstuk beschrijft de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040⁴. Op basis van deze ontwikkelingen formuleert het Rijk ambities voor 2040.

2.1 (Internationale) ontwikkelingen richting 2040

Urbanisatie, krimp, groei en stedelijke benutting

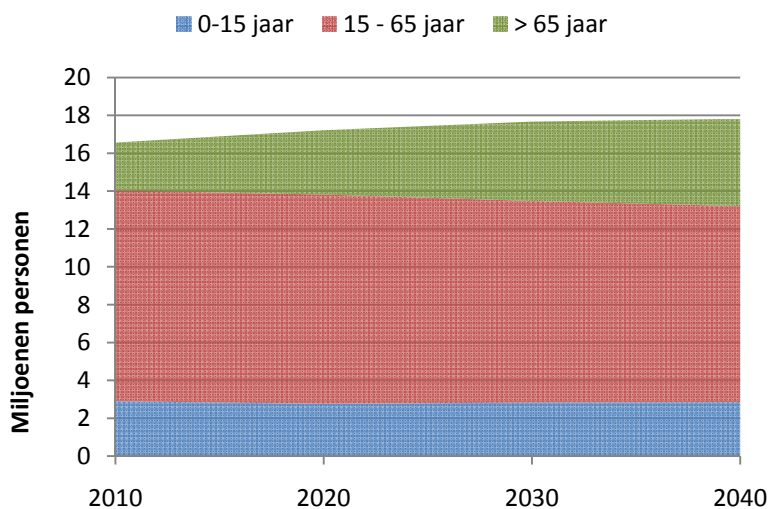
De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. En vanaf 2035 stagneert de bevolkingsgroei voor Nederland als geheel. Door deze ontwikkelingen verandert de samenstelling van de bevolking (zie figuur 2); de beroepsbevolking neemt af, het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe, de mobiliteit groeit en de stedelijke regio's groeien. Die ruimtelijke verschillen komen vooral tot uitdrukking doordat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden (zie figuur 3)⁵. Zo hebben in de nabije toekomst zes op de tien gemeenten te maken met teruglopende inwoneraantallen⁶.

³ The World Bank, *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, 2008, bewerking: Ministerie IenM.

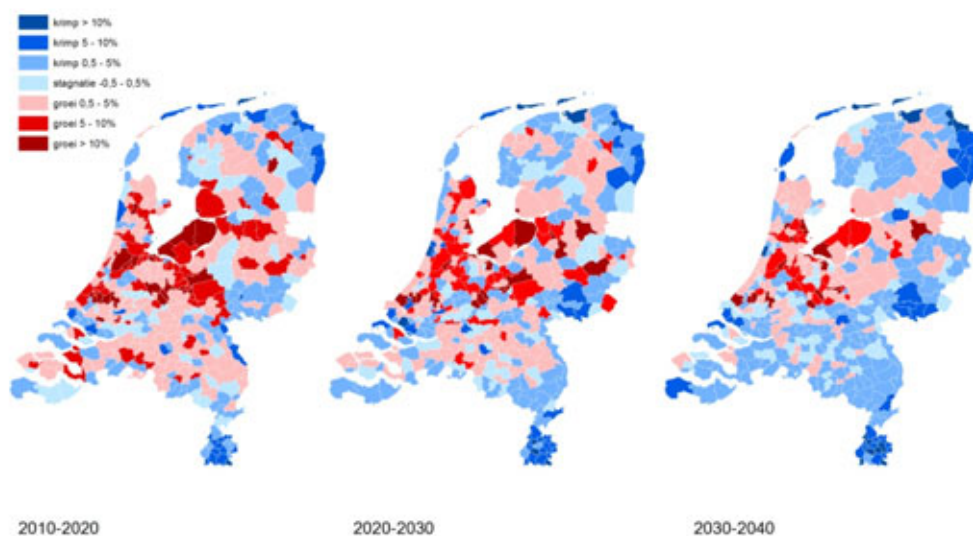
⁴ PBL, *Ruimtelijke opgaven in beeld, Achtergrondrapport bij de Ex ante evaluatie Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

⁵ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, *Mobiliteitsbalans en Krimp en Mobiliteit*, Den Haag 2010.

⁶ Sociaal en Cultureel Planbureau, *Actuele maatschappelijke ontwikkelingen 2010*, Den Haag 2011.



Figuur 2: prognose ontwikkeling bevolking 2010 – 2040⁷.



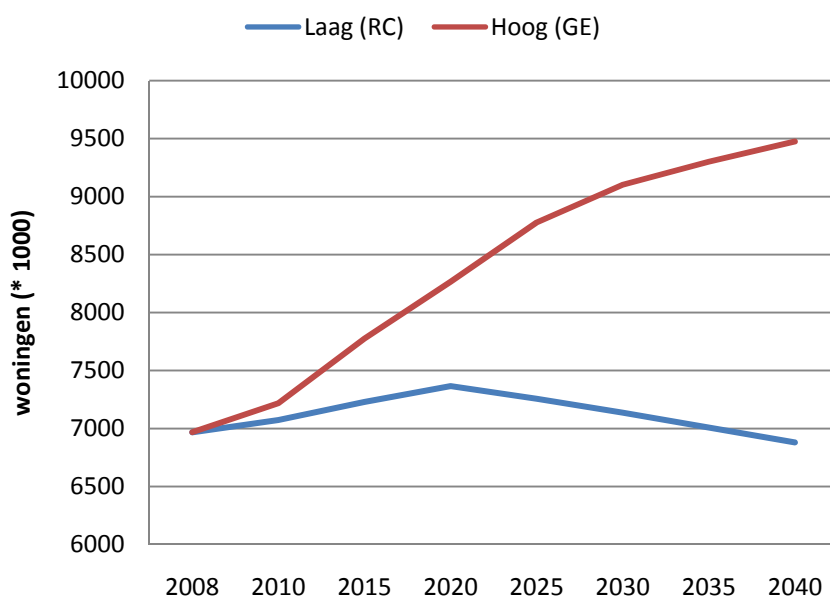
Figuur 3: Bevolkingsontwikkeling 2010-2025 en 2025-2040⁸.

Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). Dit geldt zowel in groei-, stagnatie- en krimpgebieden. Dat leidt in een aantal gevallen tot leegstand en verloedering. Dit vraagt om herstructurering en transformatie, het mogelijk maken van noodzakelijke functieveranderingen en het zorgvuldig omgaan met de ruimte. Het initiatief hiervoor ligt op decentraal niveau. Bij de transformatie in zowel groei- als krimpgebieden vragen de herbestemming en herontwikkeling van karakteristiek erfgoed bijzondere aandacht van decentrale overheden. Bij programmering van woningen, bedrijventerreinen en kantoren is het van belang dat wordt uitgegaan van de daadwerkelijke behoefte.

⁷ ABF Research, Primos 2011.

⁸ ABF Research, Primos 2011, bewerking: Ministerie IenM.

Groei van de woningmarkt met bijbehorende verstedelijkingsopgaven (bedrijventerreinen, infrastructuur, zeehaventerreinen of andere gebouwde voorzieningen) wordt nog verwacht rond Amsterdam/Almere, Utrecht, Den Haag, Leiden, Zwolle en delen van Noord-Brabant en Gelderland. Bevolkingskrimp is merkbaar aan de randen van ons land (Zuid-Limburg, delen van Zeeland en in Noordoost-Groningen). Het overige deel van Nederland (zoals Rotterdam en Twente) krijgt te maken met stabiliserende woningmarkten⁹. De bandbreedte van de behoefte aan woningen tot 2040 is zichtbaar in figuur 4^{10,11}. In gebieden met een sterker groeiende woningmarkt is, gekoppeld aan economische ontwikkelingen, ook de grootste groei van de mobiliteit te verwachten.



Figuur 4: verwachte totale woningbehoefte 2010 – 2040 (in duizendtallen) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario¹².

Door bevolkingskrimp komt het aanbod en draagvlak voor (lokale) voorzieningen onder druk te staan¹³. Dit vraagt inzet van decentrale overheden op de woningmarkt, het aanbod van voorzieningen en de economische vitaliteit in deze gebieden. Ook gebieden die in de toekomst met krimp te maken krijgen moeten hierop voorbereid zijn ('anticipeergebieden').

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

Economische ontwikkelingen en concurrentiekracht

Nederland heeft met zijn internationale oriëntatie en open economie een hoog welvaartsniveau opgebouwd. Een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van weg, spoor, water en lucht, met daarbinnen de mainports als belangrijke knooppunten is de basis voor die internationale concurrentiepositie. In de toekomst neemt door globalisering de openheid van de Nederlandse economie toe. Het volume van wereldhandel zal in de komende decennia verder groeien en er ontstaat meer balans in de goederenstromen tussen Europa, de Verenigde Staten en de opkomende economieën, met als koplopers Brazilië, Rusland,

⁹ ABF Research, Primos 2011.

¹⁰ Hierbij is gebruik gemaakt van de Welvaart- en Leefomgevingsscenario's van het Centraal Planbureau en de ruimtelijke vertaling daarvan door het Planbureau voor de Leefomgeving.

¹¹ zie bijlage 3 voor cijfermatige weergave.

¹² PBL, *Ruimtelijke Verkenningen*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

¹³ Regioplan Beleidsonderzoek, *Verkenning Rijksagenda Krimp en Ruimte*, Den Haag 2009.

India, Indonesië, China (de BRIIC-landen). Deze landen zijn in 2040 niet alleen de fabriek van de wereld maar ook steeds meer consument van producten uit Europa. Om hier van te profiteren is het nodig om de concurrentiekracht in Nederland te versterken. De bedrijfslevenbrief 2011¹⁴ en de EU 2020 strategie¹⁵ zijn daarbij belangrijke richtsnoeren.

Belangrijke innovatieve economische ontwikkelingskansen voor Nederland op internationaal niveau ziet het Rijk in negen topsectoren¹⁶: water, agro(logistiek) en food, tuinbouw, high tech systemen en materialen, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie. Daarnaast versterkt de topsector logistiek ook de positie van de andere sectoren in internationaal perspectief. Deze topsectoren concentreren zich veelal in de stedelijke regio's rond de mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost Nederland, de omliggende greenports¹⁷ (het netwerk Greenport Holland) en in de valleys (Food Valley in Wageningen, Energy Valley in Groningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft)¹⁸.

Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Deze structuur is enerzijds een beperking in de concurrentie met grootstedelijke regio's als Londen en Parijs (omdat het minder agglomeratievoordelen oplevert), maar maakt Nederland ook aantrekkelijk om in te vestigen en te investeren. Dit ook vanwege het brede palet aan voorzieningen en een relatief hoog opgeleide beroepsbevolking. Om de agglomeratievoordelen van deze ruimtelijke structuur meer te benutten dienen de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren in Nederland onderling en internationaal goed verbonden te zijn.

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

Mondiale logistieke ontwikkelingen zorgen voor een groei van de goederenstromen. Specifiek voor het grootste havencomplex van Europa (Rotterdam – Antwerpen) biedt dit kansen om de concurrentiekracht van de mainports en de logistieke sector te versterken. Hierdoor worden de waarden toevoeging in en het concurrentievoordeel van de Logistieke Delta versterkt¹⁹.

De mobiliteitsgroei in het goederenvervoer (weg, spoor en binnenvaart) is sterk afhankelijk van de (internationale) economische ontwikkeling. Bij lage economische groei (Regional Community) is tot 2030 sprake van stabilisatie. Bij hoge economische groei (Global Economy) is sprake van een sterke toename: 50 procent tot 2030. Het internationale vervoer via de belangrijkste achterlandverbindingen neemt bij een hoge economische groei in de periode na

^{14, 16} Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, *Naar de Top, hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid*, TK 32 637, nr. 1, Den Haag 2011.

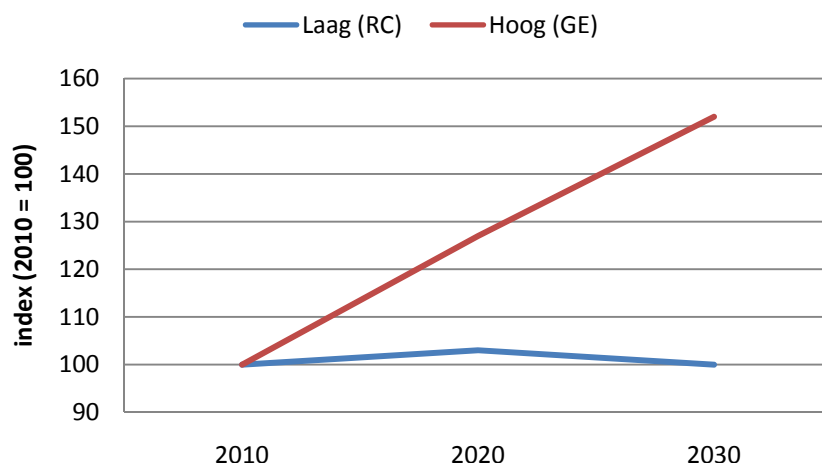
¹⁵ De EU2020 strategie is een afspraak tussen de lidstaten om het economisch herstel richting 2020 te bevorderen. Er zijn vijf doelstellingen afgesproken, waarvan de belangrijkste voor het ruimtelijke en mobiliteitssterrein de "20/20/20 klimaatdoelstelling" is: -20% broeikasgassen, +20% hernieuwbare energie, en een ambitie van +20% energie efficiëntie.

¹⁷ Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Boskoop en de Bollenstreek.

¹⁸ Planbureau voor de Leefomgeving, *De ruimtelijke structuur van de clusters van nationaal belang*, Den Haag 2010.

¹⁹ MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, *Dynamische Delta, visie en afsprakenkader MIRT-VAR*, Den Haag 2011.

2020 met bijna 20 procent toe. Absoluut gezien neemt de binnenvaart het meest toe, aangezien de grootste hoeveelheden internationaal goederenvervoer per binnenvaartschip vervoerd worden.



Figuur 5: Verwachte ontwikkeling goederenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van tonkilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v. 2010 (= 100)²⁰.

Los van de groei in het (inter)nationaal vervoer over land en binnenwater is er vanaf 2013 extra ruimte beschikbaar voor groei in het maritieme goederenvervoer met de komst van de Maasvlakte II. Bij gunstige economische ontwikkeling zal naast Rotterdam ook in de andere zeehavens de overslag sterk groeien, vooral van containers. Een dergelijke groei kan slechts gefaciliteerd worden als ook de daarbij behorende maritieme toegang en de achterlandverbindingen over spoor, weg en water de groei kunnen opvangen. Bereikbaarheid door de lucht wordt bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Daarbij geldt dat de mondiale vraag naar luchtvaart zal blijven groeien en behoud van de positie van Schiphol als mainport vereist dat de luchthavencapaciteit in Nederland zich mee ontwikkelt met deze groei.

Voor een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, zijn sterke stedelijke regio's nodig met een optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld.

Mobiliteitsgroei, de reiziger centraal en multimodale samenhang

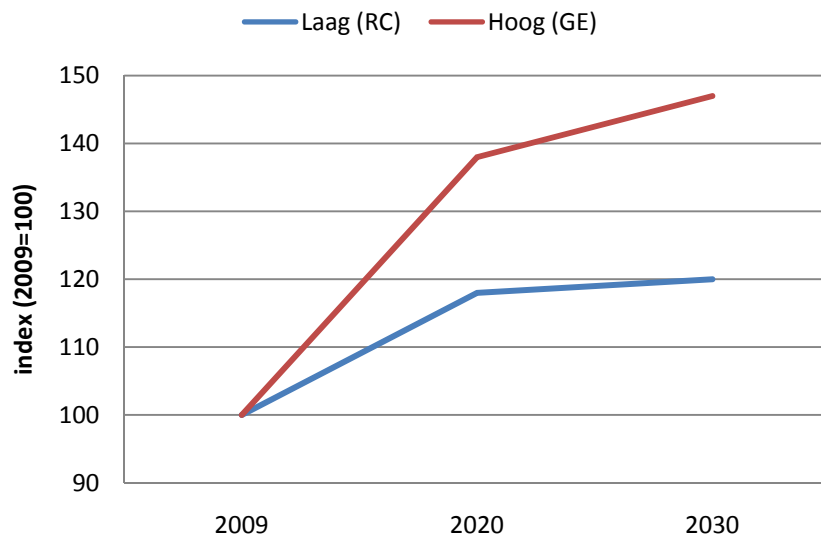
Groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen er voor dat de mobiliteit richting 2040 blijft groeien. Deze ontwikkelingen vinden gelijktijdig plaats met een groei van het autobezit en het autogebruik. Dit betekent dat ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt de mobiliteit nog groeit²¹. De mobiliteit groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen.

Tussen 2009 en 2020 wordt een generieke groei van het personenvervoer (zie figuur 6) verwacht met een bandbreedte tussen 20 (Regionale Community-scenario (RC)) en 40 procent (Global Economy-scenario (GE)). Tussen 2020 en 2030 is naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei. In de economisch belangrijkste stedelijke regio's zal de mobiliteit sterker toenemen dan in andere gebieden. Het autoverkeer groeit tot

²⁰ PBL et al., WLO scenariostudie, Den Haag 2006, bewerking KiM, NMCA, 2011.

²¹ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, *Krimp en Mobiliteit*, Den Haag 2010.

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



Figuur 6: Verwachte ontwikkeling personenmobiliteit in Nederland (alle modaliteiten, op basis van reizigerskilometers) volgens laag (RC) en hoog (GE) scenario, weergegeven als index t.o.v. 2009 (= 100)²².

Het openbaar vervoer per trein, bus, tram en metro groeit tot 2020 met 25 tot 30 procent. In de periode 2020-2030 is er sprake van een lichte daling in het RC-scenario en een lichte stijging in het GE-scenario. Deze ontwikkeling vindt niet gelijkmatig over het netwerk plaats. Daarom kan een gematigde groei op nationaal niveau toch tot een forse groei op specifieke verbindingen leiden. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit vooral sterk in de Randstad en op de corridors van en naar de Randstad. Het intercitygebruik neemt het sterkst toe in de Randstad en in mindere mate ook in Brabant en Oost-Nederland. Als gevolg van een hoge frequentie aan intercity's groeit het sprintervervoer in de Randstad nauwelijks. Desondanks is er wel sprake van een groei in het stadsvervoer. In de noordelijke provincies, Limburg en Oost-Nederland is er juist een sterke groei van het sprintervervoer en de gedecentraliseerde spoorlijnen. Het streekvervoer kent, met uitzondering van Brabant, niet of nauwelijks groei. Het gebruik van intercity's zal in de toekomst meer en meer het woon-werkverkeer betreffen en steeds minder het reizen met bijvoorbeeld sociaalrecreatieve motieven. Dat leidt tot een verschuiving naar reizen in de spits en naar de grote steden.

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

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

²² PBL et al., WLO scenariostudie, Den Haag 2006, bewerking KiM, NMCA, 2011.

Leefbare & veilige omgeving

Nederland heeft een goede milieukwaliteit en diverse unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden, waardoor Nederland aantrekkelijk is om in te wonen en werken. De eeuwenlange strijd tegen het water maakt dat Nederland de best beveiligde delta ter wereld is. Daarnaast kent Nederland kenmerkende cultuurlandschappen en stads- en dorpsgezichten die over de hele wereld bekend staan als typisch 'Nederland'. Deze unieke waarden dienen beschermd en behouden te worden.

De gevolgen van klimaatverandering zetten de bescherming tegen overstromingen en zoetwatervoorziening van Nederland onder druk²³. Hogere temperaturen leiden tot uitzetting van het zeewater en het smelten van gletsjers en ijskappen waardoor de zeespiegel stijgt. Ook ontstaan steeds vaker extremen: periodes met veel neerslag en piekafvoeren in de rivieren enerzijds en lange periodes van droogte, hitte en lage waterstanden anderzijds. Langere droogteperiodes kunnen leiden tot watertekorten voor landbouw en natuur (zoetwatervoorziening, verzilting), scheepvaart en energieopwekking (koelwater). Veengronden klinken in door ontwatering. Het klimaatbestendig maken van het watersysteem en de ruimtelijke inrichting vraagt om een integrale aanpak van de gezamenlijke overheden, waarbij de wateropgaven in samenhang worden bekeken met andere beleidsterreinen zoals natuur, landbouw, verstedelijking en economie²⁴.

De natuur in Nederland is verbonden met voedselproductie, waterveiligheid, zoetwatervoorziening, recreatie, (duurzame) energie opwekking, gezondheid en zorg. Het ecologische systeem op land en water vormt hiervoor de basis. Een goede milieukwaliteit en bescherming van natuurwaarden en biodiversiteit vraagt om het voorkomen en saneren van bodemvervuiling, het zorgvuldig inpassen van infrastructuur en stedelijke uitbreidingen, het verantwoord vervoeren van gevaarlijke stoffen en het voorkomen van luchtvervuiling en geluidsoverlast^{25,26}. Dit vraagt om eenvoudige regels die nauw aansluiten op het Europese instrumentarium. Het streven is om afwenteling van problemen te voorkomen en kringlopen van grondstoffen en afval te sluiten (cradle2cradle). Een leefbaar en veilig Nederland vraagt daarmee om het waarborgen van veiligheid, gezondheid, watersystemen, zoetwater, biodiversiteit en unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Energieontwikkelingen en transitie

Een toekomstbestendige energievoorziening is van vitaal belang voor de Nederlandse economie. Daarin speelt leveringszekerheid van energie (gas, elektriciteit) een cruciale rol. Deze is in Nederland van hoog niveau. De komende decennia groeit de vraag naar elektriciteit en gas in Nederland nog gestaag (uitgaande van GE-scenario)²⁷. Het opvangen van deze groei en het handhaven van het huidige hoge niveau van leveringszekerheid, vraagt om uitbreiding van het productievermogen en de energienetwerken. Daarnaast gaat de integratie van de Europese energiemarkt en van de energienetwerken door, waardoor de internationale elektriciteitsverbindingen nog belangrijker worden. Ruimtelijk vertaalt zich dit in een behoefte aan voldoende ruimte voor productie van elektriciteit en voor nieuwe hoogspanningsverbindingen.

Fossiele bronnen (gas, kolen) voorzien in de komende decennia voor een groot deel in de energiebehoefte van ons land. Maar deze bronnen zijn eindig. Door het schaarser worden van

²³ KNMI, *Klimaatverandering in Nederland: Aanvullingen op de KNMI'06 scenario's*, De Bilt 2009.

²⁴ PBL, *Onze Delta in beweging, Overwegingen bij een klimaatbestendige ontwikkeling van Nederland*, PBL i.s.m. Deltares, KNMI, VISTA, WUR, Kennis voor Klimaat, Klimaat voor Ruimte en UNUSCO-IHE. Den Haag 2011 (te verschijnen).

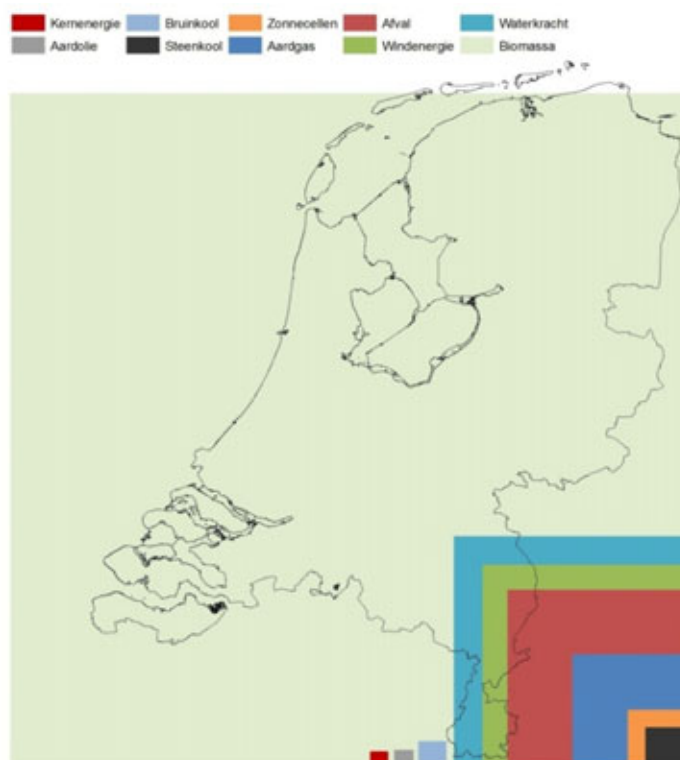
²⁵ PBL, *Balans van de leefomgeving*, Bilthoven/ Den Haag 2010a.

²⁶ PBL, *Natuurverkenning*, Den Haag 2011 (te verschijnen).

²⁷ CPB et al., *Welvaart en Leefomgeving (achtergronddocument)*, Den Haag 2006.

fossiele brandstoffen, CO₂-uitstoot, geopolitieke verhoudingen en een gelijktijdige verdere groei van de energievraag maakt het noodzakelijk om de aanwezige capaciteit aan energie op Europese schaal beter te benutten en ruimte te geven aan de transitie naar andere energiebronnen (wind, zon, biomassa, bodemenergie, geothermie) en -productiemethoden (kernenergie) in combinatie met het werken aan energiebesparing en energierecycling.

Deze ontwikkelingen brengen aparte ruimtelijke opgaven met zich mee, zoals voldoende ruimte voor windenergie. Dat leidt in een aantal gevallen ook tot spanningen, bijvoorbeeld bij de landschappelijke inpassing van grootschalig windvermogen. Deze transitie draagt bij aan de reductie van CO₂-uitstoot ten behoeve van verbetering van de milieukwaliteit. Dat de transitie naar duurzame energie een groot ruimtebeslag kent, is te zien in figuur 7. Zo is zichtbaar dat het voorzien in de hele Nederlandse energiebehoefte met bijvoorbeeld louter biomassa vraagt om een ruimtebeslag groter dan Nederland. Bij bijvoorbeeld windenergie gaat het om een ruimtebeslag groter dan de provincie Limburg.



Figuur 7: Reëel ruimtebeslag van verschillende energiebronnen op basis van de huidige energievraag, indien één bron het totale elektriciteitsverbruik zou dekken²⁸.

Voor CO₂-reductie heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan in het Witboek Transport 2011. De Routekaart 2050²⁹ is breder en verkent de specifieke uitdagingen en kansen voor Nederland die samenhangen met een transitie naar een klimaatneutrale economie. Specifiek voor de transitie naar een duurzame energievoorziening is een visie nodig op het ruimtegebruik ervan, in relatie tot andere ruimteclaims.

²⁸ H+N+S, *Kleine Energieatlas*, 2009, bewerking: Ministerie IenM.

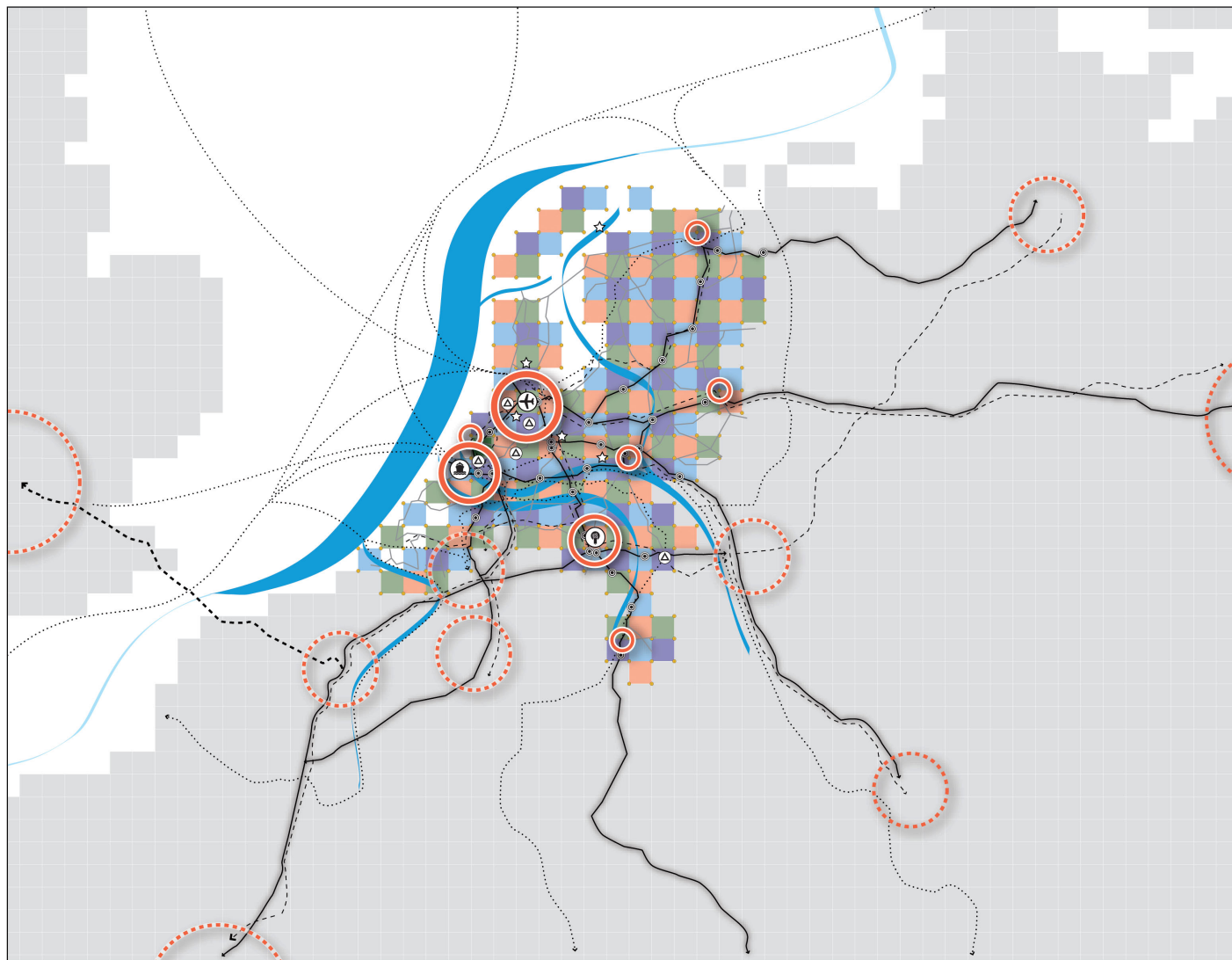
²⁹ Te verschijnen eind 2011.

2.2 Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid & en veiligheid

Om richting te geven aan de wijze waarop het Rijk de hiervoor genoemde opgaven oppakt, zet het een stip op de horizon: Nederland in 2040. Niet door middel van een vergezicht maar door heldere ambities (die op hiernaast afgebeelde kaart schematisch zijn weergegeven):

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

Om hier te komen is het nu nodig om te werken aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland. Hiervoor wordt in het volgende hoofdstuk de rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen geformuleerd voor de middellange termijn (2020/2028).



Ambitie Nederland 2040

Concurrerend

- Excellent vestigingsklimaat in stedelijke regio met topsectoren
- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Zuidoost Nederland
- Greenport
- Economisch centrum in het buitenland
- Robuust energienetwerk

Bereikbaar

- Weg
- Spoor
- Vaarweg
- Multimodaal knooppunt en ketenmobiliteit

Leefbaar en veilig

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

3 Van rijksdoelen naar nationale belangen

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. In de realisatieparagraaf zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. In paragraaf 3.5 is de rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening als afzonderlijk belang opgenomen.

3.1 Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

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

Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren

Om de ruimtelijk-economische structuur te versterken ontwikkelt het Rijk in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven en kennisinstellingen een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor de negen topsectoren. De meeste topsectoren concentreren zich in stedelijke regio's en dan vooral in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports³⁰.

Nationaal belang 1:
een excellent en internationaal
bereikbaar vestigingsklimaat in de
stedelijke regio's met een concentratie
van topsectoren

Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in deze regio's extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet waarin afspraken over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur in brede zin worden gemaakt met de decentrale overheden. Conform het coalitieakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue, Rotterdam-Zuid) zet het Rijk door. Ook gaat het om het versterken van de onderlinge relaties tussen verschillende sectoren door middel van slimme clustering, het vormen van allianties en het stimuleren van 'kruisbestuiving', zodat de topsectoren elkaar kunnen versterken.

Indien stedelijke regio's rondom topsectoren buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen

³⁰ De exacte begrenzing van deze stedelijke regio's wordt bepaald per gebiedsgericht programma.

(INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID VAN STEDELIJKE REGIO'S MET TOPSECTOREN



- Stedelijke regio met topsectoren
- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Zuidoost Nederland
- Greenport
- Zuidas
- Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
- HSL /ICE station
- Overige luchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationaal belang
- Binnenhaven van nationaal belang
- Voornaamste achterlandverbindingen
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet
- (Inter)nationaal spoorwegennet
- Hoge snelheids lijn
- Spoor met variabele snelheid
- Overig (inter)nationaal spoorwegennet
- Goederenspoor
- Vereenvoudigde topografie

noodzakelijk en mogelijk zijn. Daarnaast blijft het Rijk voor heel Nederland een integrale en gebiedsgerichte aanpak hanteren via het MIRT.

De programmering van verstedelijking wordt overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering – binnen de provinciale kaders – en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Vraaggericht programmeren en realiseren door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt. Provincies voeren – rekening houdend met de rijksdoelstellingen – de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang.

Het Rijk benoemt de rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt in Nederland: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Daarbij moet ook meer ruimte worden geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte, (collectief)particulier opdrachtgeverschap en meegroei-, mantel- en meergeneratiewoningen. Bij het voorzien in de woningbehoefte is van belang dat het aanbod ook in kwalitatieve zin aansluit op de vraag. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) maakt het Rijk afspraken binnen de gebiedsgerichte, programmatische aanpak over de programmering van verstedelijking. In deze stedelijke regio's worden de bestaande verstedelijkingsafspraken onderdeel van de integrale aanpak voor deze gebieden³¹. In de andere regio's is er geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de woningbouwprogrammering.

Aangezien de realisatie van de rijksdoelstellingen in regio's met een gespannen of zeer ontspannen woningmarkt complex is, ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen en wegnemen van belemmerende regelgeving. Het Rijk zet, samen met de decentrale overheden, de interbestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de gevolgen van bevolkingsdaling voort en maakt (in die gevallen waarin de noodzaak is aangetoond) regelgeving 'krimpbestendig'.

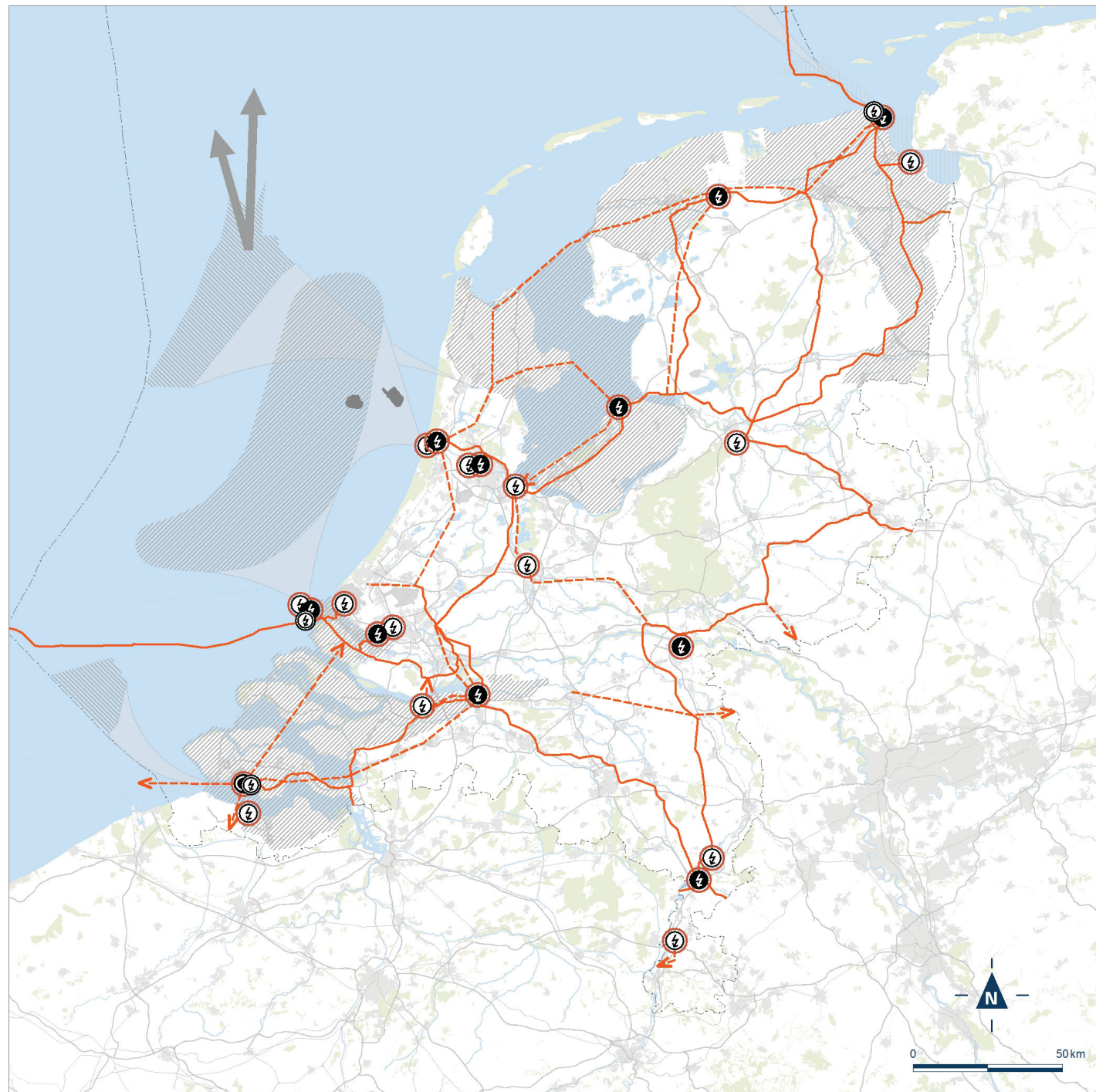
ICT- en mobiliteitsnetwerken, luchthavens en zeehavens

Onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur zijn de mobiliteitsnetwerken voor het vervoer van personen en goederen (zie paragraaf 3.2) en goede internationale ICT-verbindingen. Voor de burgerluchtvaart zijn de luchthaven Schiphol, de overige burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, de luchthavens Eindhoven (in burgermedegebruik) en Twente en het civiele luchtruim van nationale betekenis. Voor de luchthavens Eelde, Maastricht en Twente en de ruimtelijke beperkingen door buitenlandse luchthavens bekijkt het Rijk of het mogelijk is om het bevoegd gezag over te dragen aan de provincie. Voor de capaciteit en de veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht is het nodig om uitbreidingen te kunnen realiseren (zoals de parallelle Kaagbaan). Voor Schiphol vraagt dit om het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het 20 KE gebied.

Voor het goederenvervoer over water zijn de havens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis. Om optimaal te profiteren van de kansen en voor een sterke internationale positie, kunnen aanpassingen en vernieuwingen zoals bij de sluizen ter hoogte van Terneuzen, nodig zijn. Tevens vereist groei van goederenstromen ruimte voor de havens zelf, goede doorstroming op de achterlandverbindingen en het borgen van de veiligheid op vaarwegen.

³¹ De reeds gemaakte verstedelijkingsafspraken in de BO's MIRT van najaar 2010 voor deze stedelijke regio's worden daarbij zo nodig geactualiseerd. Voor de andere stedelijke regio's is het Rijk geen partij meer bij de bestaande verstedelijkingsafspraken.

RUIMTE VOOR ELEKTRICITEITSVOORZIENING



Hoofdnetwerk elektriciteitsvoorziening

-  Kerncentrale
-  Elektriciteitscentrale groter dan 500MW
-  Hoogspanningslijnen 220, 380 en 450 kV

Ruimte reserveren voor uitbreiding

-  Kerncentrale
-  Vestigingsplaats elektriciteitsproductie
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Kansrijk gebied windenergie
-  Aangewezen windenergiegebied
-  Gerealiseerd windturbinepark op zee
-  Zoekgebied windenergiekabels naar aanlandingspunt
-  Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

 Vereenvoudigde topografie



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

Ruimte voor elektriciteitsvoorziening

Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. Mensen en bedrijven hebben die zekerheid nodig. De opwekking en distributie van elektriciteit via een hoofdnetwerk van centrales en hoogspanningsleidingen is van nationaal belang. Niet alleen vanwege het nationale en provinciegrensoverschrijdende karakter van het hoofdnetwerk, maar ook gelet op het effect voor de individuele burger. De verdere integratie van de Europese energiemarkt maakt dat er een steeds groter beroep op internationale verbindingen wordt gedaan en hoogspanningsverbindingen mogelijk om uitbreiding vragen. Het Rijk wijst daarbij de tracés van hoogspanningsverbindingen (vanaf 220 Kilovolt) en locaties voor de opwekking van elektriciteit (vanaf 500 Megawatt) aan, en zorgt voor de inpassing hiervan.

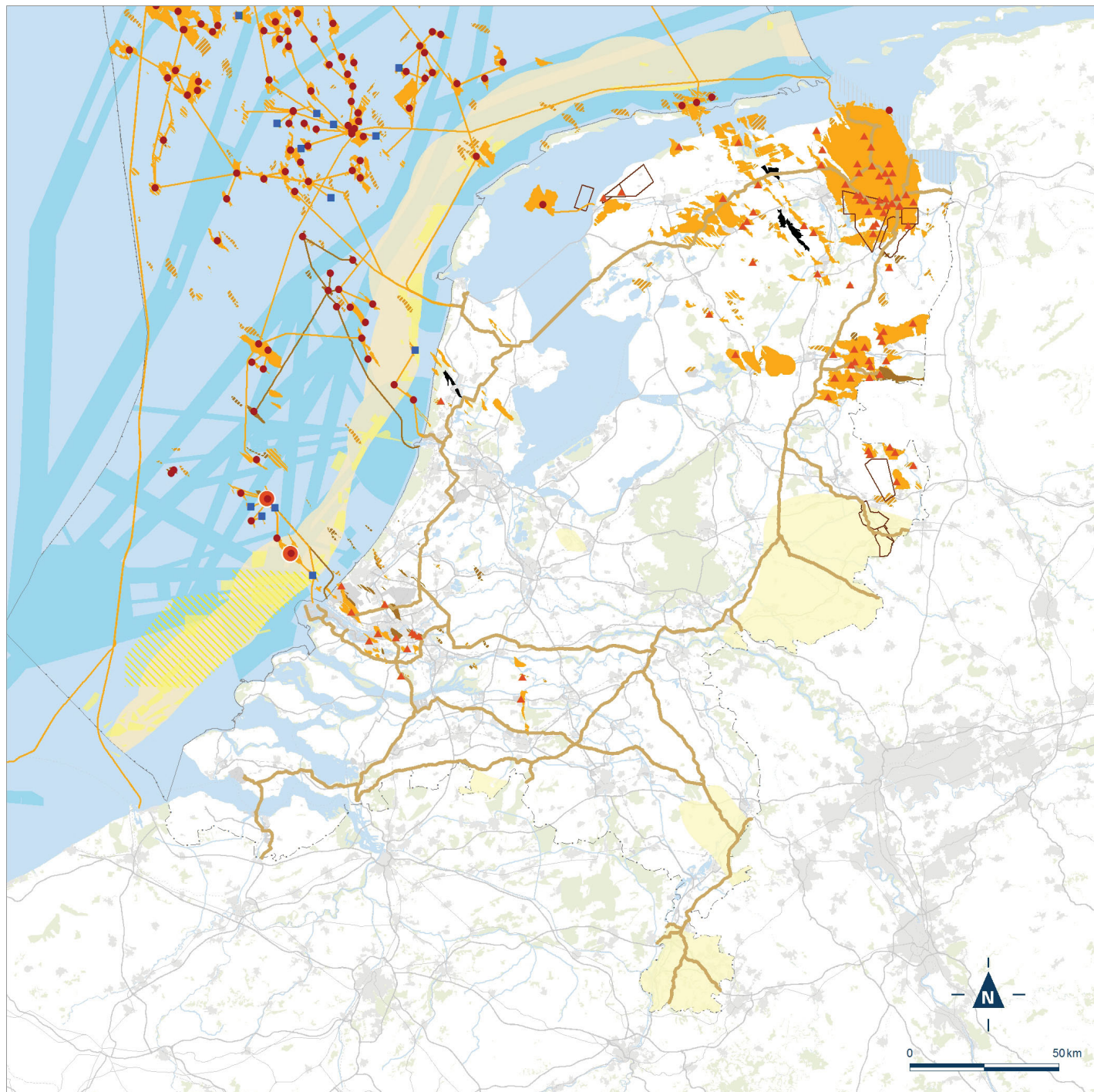
Nationaal ruimtelijk belang 2:
Ruimte voor het hoofdnetwerk voor
(duurzame) energievoorziening en de
energietransitie

De ruimtebehoefte en het beleid voor ruimtelijke inpassing voor de nationale elektriciteitsinfrastructuur zijn uitgewerkt in de PKB Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III). Het SEV III bevat de bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen vanaf 500 MW, de globale tracés van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning van 220 kV en het waarborgingsbeleid kernenergie. Dit waarborgingsbeleid zorgt er voor dat op de locaties Borssele, Eemshaven en Maasvlakte I een eventuele nieuwe kerncentrale mogelijk is.

Voor de economische ontwikkeling op de lange termijn is een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening nodig, zowel vanwege geopolitieke verhoudingen, uitputting van fossiele brandstoffen als de ambities voor beperking van de CO₂-uitstoot. Onderdeel van het nationaal belang is het in kaart brengen van de (toekomstige) ruimtelijke consequenties van (grootschalige) duurzame elektriciteitsopwekking. Bovendien moet de elektriciteitsinfrastructuur geschikt worden gemaakt voor meer decentrale opwekking van elektriciteit.

Rijk en provincies zetten in op het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee. Niet alle delen van Nederland zijn geschikt voor grootschalige winning van windenergie. Het Rijk zal daarom in de structuurvisie Wind op land in samenwerking met de provincies voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie op land aanwijzen. Voor deze voorkeursgebieden vormen provinciale reserveringen voor windenergie (binnen de op de kaart weergegeven kansrijke gebieden) de basis. Locaties voor windparken op zee (territoriale zone en Nederlandse Economische Exclusieve Zone) zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan. In het zoekgebied ten noorden van de Waddeneilanden uit het Nationaal Waterplan³² wijst het Rijk in deze structuurvisie het windenergiegebied "Eemshaven" aan. Dit betreft een partiële herziening van het Nationaal Waterplan, waarmee het zoekgebied in het Nationaal Waterplan vervalt (zie kaart op pagina 68). In 2015 wordt bezien in hoeverre voor de langere termijn (na 2020) nieuw ruimtelijk beleid en infrastructuur nodig is voor de verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee, waarbij kostenefficiëntie een rol speelt.

³² Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nationaal Waterplan*, Den Haag 2009: kaart 25.



BUISLEIDINGEN EN ONDERGROND

Delfstoffen:

- Gas: niet producerend
- Gas: producerend
- Gas: uitgeproduceerd
- Olie: niet producerend
- Olie: producerend
- Olie: uitgeproduceerd
- Ondergrondse gasopslag (anders dan CO₂-opslag)
- Conventionele steenkoolwinning mogelijk
- Zoutwinning (vergund)

Hoofdnetwerk buisleidingen:

- Gasleiding
- Olieleiding
- Buisleidingstroken (SV Buisleidingen)

Noordzee:

- Zandwinning Noordzee
- Reserveringsgebied zandwinning Noordzee
- Reserveringsgebied suppletie- en ophoozand
- Gehele Noordzee: zoekgebied CO₂-opslag, gas- en oliewinning en gasopslag
- Pilots CO₂-opslag Noordzee

Vereenvoudigde topografie

Productielocaties:

- Productielocatie
- Productieplatform
- Onderwaterplatform

