

## Nota Ruimte: samenvatting

---

### 1.0. INLEIDING

#### 1.1. Inleiding

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Een overzicht van de voornaamste doelen die het rijk hanteert, is in een bijlage aan de nota toegevoegd. De bij de nota horende uitvoeringsagenda biedt inzicht in de belangrijkste bij het beleid horende ruimtelijke investeringen en uitvoeringsacties.

In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

#### 1.2. Nota Ruimte en andere rijksnota's

De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de Actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte. Naast de Nota Ruimte zal nog een klein aantal andere PKB's worden gemaakt. Zo zullen voor de Waddenzee en het Rivierengebied gebiedsspecifieke uitwerkingsnota's worden opgesteld: de PKB Derde Nota Waddenzee en de PKB Ruimte voor de Rivier.

#### 1.3. Voorgeschiedenis

Het kabinet brengt de Nota Ruimte uit als kabinetsstandpunt (deel 3) van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag lagen (Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en Tweede Structuurschema Groene Ruimte/SGR2), werden uitgebracht door het kabinet Kok-II. Tijdens de regeerperiode van het kabinet Kok-II is ook gewerkt aan het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Alle drie deze nota's doorliepen de procedure van een PKB; geen ervan is echter tijdens deze kabinetsperiode vastgesteld. Met de Nota Ruimte worden de lopende (PKB-)procedures van de Vijfde Nota en het SGR2, en de daarin nog geldende versies, integraal afgerond, zodat de aandacht zich kan gaan richten op de uitvoering van het beleid.

Het is vooral de manier van sturing, het 'hoe', die is veranderd ten opzichte van de eerdere voornemens en niet zozeer de beleidsinhoud, het 'wat'. De belangrijkste doelstellingen, beleidsconcepten en uitgangspunten die in eerdere beleidsvoornemens werden aangekondigd, zijn door dit kabinet overgenomen. Het is vooral het aantal en het type instrumenten dat is bijgesteld. De eerdere beleidsvoornemens, geformuleerd in de beide PKB delen 1, bieden voldoende speelruimte om de door het kabinet in de Nota Ruimte gewenste accentverschuivingen door te voeren. De inspraakreacties naar aanleiding van het beleidsvoornemen zijn nog onverkort relevant en in dit nieuwe kabinetsstandpunt van de Nota Ruimte meegewogen. Hetzelfde geldt voor de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de gevoerde bestuurlijke overleggen. Ook de uitgevoerde toets van de gezamenlijke planbureaus, de uitgevoerde toets op emancipatie-effecten van het beleid en het WRR-advies 'Ruimtelijke Ontwikkelingspolitiek' hierbij nadrukkelijk betrokken, evenals de door het vorige kabinet uitgebrachte Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Minder Haagse regels, meer ruimte voor decentrale afwegingen, meer 'ontwikkelingsplanologie' en minder 'toelatingsplanologie' was door velen ingebracht. Ook is er door de veranderde economische vooruitzichten en de leefbaarheidsproblemen in de grote steden aanleiding om de inspraakreacties die daarvoor aandacht vroegen, meer gewicht te geven dan voorheen. Door velen werd een heldere en daadkrachtige rijksvisie gemist, evenals de benodigde samenhang in het rijksbeleid en de uitvoering daarvan. De Nota Ruimte, met de daarin verwoorde 'rijksbrede' visie en de daarbij horende uitvoeringsagenda, is het antwoord van dit kabinet op deze kritiek. Ten opzichte van het beleidsvoornemen wordt het aantal regels dat het rijk aan anderen oplegt verminderd, de ruimte voor decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers vergroot. De regievoerende rol van provincies wordt versterkt. Het kabinet onderkent dat er tussen provincies verschillen zijn en dat die, met de toegenomen ruimte voor decentrale afwegingen, groter kunnen worden. Maar als ten minste de basiskwaliteit gewaarborgd is, kunnen zulke verschillen voor Nederland als geheel ook aantrekkelijk zijn.

In een bijlage bij de Nota Ruimte worden de beleidsaanpassingen ten opzichte van de eerdere beleidsvoornemens uitgebreid verantwoord.

### 2.0. BELEIDSDOELLEN

## 2.1. Inleiding

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

## 2.2. Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland

De haperende economie en de steeds grotere internationale concurrentie nopen ons om de economische kracht en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Ruimtelijke knelpunten voor economische groei worden in de Nota Ruimte zoveel mogelijk weggenomen. Aanbod van aantrekkelijke vestigingsplekken, ook voor de schakels in de agrarische keten, en aanpak van de verkeerscongestie zijn hiervoor doorslaggevend. Knelpunten doen zich vooral voor in de grote steden en de mainports, waar hoogproductieve economische activiteiten plaatsvinden en agglomeratievoordelen kunnen worden benut.

De integrale planning die de Nota Ruimte voorstaat, moet er ook voor zorgen dat de innovatieve mogelijkheden en potenties van vooraanstaande kennisclusters in regio's als Eindhoven, Wageningen, Groot-Amsterdam, Zuidvleugel, Utrecht, Twente en Groningen ten volle kunnen worden benut. Op grond van de internationaal zeer vooraanstaande positie op het gebied van onderzoek en ontwikkeling (research & development) is de regio Eindhoven/Zuidoost-Brabant in deze nota als 'brainport' opgenomen. Aangezien veel kennisclusters en innovatiecentra langs de A2 (Amsterdam,-Maastricht) liggen, wordt deze snelweg ook wel aangeduid als 'kennisas'.

## 2.3. Krachtige steden en een vitaal platteland

De sociaal-economische en leefbaarheidsproblemen in de grote en middelgrote steden vragen om een passend antwoord van het rijk. De tweedeling tussen rijke en arme stadsdelen, maar ook tussen een relatief arme, multiculturele stad en een relatief welvarend, autochtoon ommeland, vraagt om een scala aan maatregelen. Een deel daarvan is ruimtelijk van karakter.

Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Vooral in de stad zijn meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Dit voorkomt de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Daarbij geldt dat de steden de problemen niet in hun eentje aankunnen. Omliggende gemeenten moeten niet alleen in de 'lusten' maar ook in de 'lasten' van de stad delen. Zo is het belangrijk dat zij een aandeel leveren aan de huisvesting van minder draagkrachtigen.

Waar de stedelijke problemen vooral op het niveau van steden en buurgemeenten spelen, liggen de kansen op langere termijn grotendeels op een hoger schaalniveau: dat van de (nationale) stedelijke netwerken. Samenwerking, afstemming en taakverdeling tussen steden en stedelijke regio's zijn van groot belang. Hetzelfde geldt voor behoud van het stedelijk draagvlak voor voorzieningen en van voldoende stedelijke 'massa' en de daarbij horende economische agglomeratievoordelen.

Ook in meer landelijke gebieden vraagt een aantal ontwikkelingen om een passend, deels ruimtelijk, antwoord. Het aantal agrarische bedrijven neemt af en de leefbaarheid en vitaliteit van verschillende gebieden gaat achteruit. In combinatie met de gevolgen van klimaatverandering en bodemdaling zijn deze ontwikkelingen van grote invloed op het ruimtegebruik, het water- en bodembeheer en de ecologische en landschappelijke ontwikkeling. Het kabinet biedt in de Nota Ruimte de ruimtelijke voorwaarden voor een vitaal platteland.

## 2.4. Borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden

Op verschillende plaatsen in Nederland is zichtbaar dat het landschap 'verrommelt' en versnipperd. Zelfs gebieden die tot het werelderfgoed worden gerekend, worden soms aan het zicht onttrokken of overwoekerd door nieuwe bebouwing. Maar ook zijn er kansen om nieuwe ruimtelijke waarden te ontwerpen. De Nota Ruimte biedt de ruimtelijke randvoorwaarden voor de waarborging en ontwikkeling van deze natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

## 2.5. Borging van de veiligheid

De afgelopen jaren is gebleken dat de veiligheid tegen overstromingen beter moet worden gewaarborgd. Behalve zeespiegelrijzing worden ook grotere extremen in neerslag- en droogteperioden verwacht. Voeg daarbij de bodemdaling, vooral in het toch al laaggelegen westen van Nederland, en het is duidelijk dat ingrijpende aanpassingen in het watersysteem en de waterhuishouding nodig zijn. Dit heeft ook consequenties voor de agrarische bedrijfsvoering en de manier waarop nieuwe verstedelijking wordt vormgegeven. In de Nota Ruimte wordt 'water' als een structurerend principe aangemerkt, dat integraal onderdeel wordt van de ruimtelijke planvorming.

Daarnaast hebben rampen ten gevolge van risicovolle activiteiten, zoals de vuurwerkramp in Enschede, duidelijk gemaakt dat ook de externe veiligheid in ons land niet altijd voldoende is gewaarborgd. Het beleid in de Nota Ruimte draagt ook bij aan goede ruimtelijke voorwaarden om de veiligheid voor burgers te vergroten. Hiertoe hoort ook de sociale veiligheid.

## 3.0. STURINGSFILOSOFIE

### 3.1. Inleiding

In zijn ruimtelijke visie en doelstellingen gaat het kabinet uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen rijk en decentrale overheden. In het verleden werd het rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in afzonderlijke nota's verwoord. Dit kabinet kiest ervoor het rijksbeleid zoveel mogelijk in één nota onder te brengen. Eén Nota Ruimte helpt de overlap tussen de verschillende beleidsterreinen en het aantal aparte nota's terug te dringen, biedt meer helderheid en zorgt voor meer samenhang in het beleid en de uitvoering daarvan.

### 3.2. Strategische nota op hoofdlijnen

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het rijk heeft niet de wijsheid in pacht, laat staan alle oplossingen klaarliggen. Het rijk gaat minder 'zorgen voor' anderen en meer 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Het is de taak van het rijk om andere overheden te voorzien van een goede 'gereedheidskist' voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen, en verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

In de Nota Ruimte wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende manieren van sturen. Hoe sterk het rijk stuurt, hangt af van de verantwoordelijkheid die het heeft voor het betreffende onderwerp. Bij de ruimtelijke beleidsopgaven en doelen, maar ook bij de uitwerking daarvan, is aangegeven in welke mate en op welke manier het kabinet zich daarmee wil bemoeien.

Voor alle onderwerpen in de nota is het rijk tenminste verantwoordelijk voor het systeem. De Nota Ruimte bevat de 'procesarchitectuur' voor de decentrale overheden, maar waar het gaat om de basiskwaliteit is het rijk zelden resultaatverantwoordelijk. Waar nationale belangen in het geding zijn, kan regie van het rijk nodig zijn. In een aantal gevallen is het rijk dan zelfs resultaatverantwoordelijk. Ook kiest het rijk voor een selectieve, directe betrokkenheid bij concrete ruimtelijke inrichtingsopgaven rond de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, waarmee vaak grote investeringen gemoeid zijn. Bij strategische opgaven die verband houden met de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur is het rijk in elk geval 'partner'. Waar veel onderdelen van deze hoofdstructuur samenkomen of elkaar kruisen, zoals in de Randstad, is de rijksbemoeienis het grootst.

De Nota Ruimte vormt ook het ruimtelijk kader voor alle ruimtelijke investeringen van het rijk en andere overheden, zoals die aan de orde kunnen komen in sectorale beleidsdocumenten.

### 3.3. Basiskwaliteit en nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur

In de Nota Ruimte wordt duidelijk welke waarden overall tenminste gegarandeerd worden - de 'basiskwaliteit' - en voor welke ruimtelijke structuren het rijk een grotere verantwoordelijkheid heeft: de nationale 'Ruimtelijke Hoofdstructuur'. Alle beleidsuitspraken van het rijk in de Nota Ruimte zijn met één van die twee begrippen te verbinden.

De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water, en het groen in en om de stad.

Bij de basiskwaliteit kan het gaan om inhoudelijke of procesmatige eisen, maar ook om meer financiële principes. Zo geldt bij ruimtelijke afwegingen en nieuwe decentrale plannen en projecten dat negatieve effecten niet mogen worden afgewenteld op het bestaande ruimtegebruik of op functies als water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer zorgt voor opheffing van veroorzaakte knelpunten ('veroorzakersbeginsel') en de rekening niet automatisch bij het rijk deponeert. Dat is een logische consequentie van het gezonde uitgangspunt om kosten en baten zoveel mogelijk in één hand te houden.

Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In de Nota Ruimte geeft het rijk voor de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en de basiskwaliteit aan welke de daarbij te betrekken kwaliteiten zijn. Op nationaal niveau zorgt het kabinet hiermee voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Decentrale overheden zorgen daarvoor op hun schaalniveau. Daarnaast stellen Nederlandse en internationale verdragen en regels soms eisen die ruimtelijk van belang zijn. Dit is de 'wettelijke' basiskwaliteit. Het kabinet wil overigens andere overheden stimuleren om zo mogelijk op gebieden als milieu en veiligheid, maar ook landschappelijke kwaliteit en ruimtelijk ontwerp, méér dan alleen basiskwaliteit te realiseren.

De gebieden en netwerken die het kabinet van nationaal belang acht, vormen samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Daar streeft het rijk in het algemeen naar méér dan basiskwaliteit. De nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur is in de Nota Ruimte selectiever dan in het eerdere beleidsvoornemen van de Vijfde Nota. Het rijksbeleid en de uitvoering daarvan worden daarmee toegespitst. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het met name om de economische kerngebieden, mainports, brainports en greenports, nieuwe sleutelprojecten, hoofdverbindingssassen en de nationale stedelijke netwerken. Met betrekking tot water, natuur en landschap bestaat de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur uit de grote rivieren, het IJsselmeergebied, de Kust, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingsgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en robuuste ecologische verbindingen, werelderfgoedgebieden en nationale landschappen.

De hogere ambitie die het rijk hier heeft, komt vooral in de uitvoering tot uitdrukking. Krachtige voorbeelden zijn de (onder andere financiële) rijksinzet voor de beide mainports, de vormgeving van de Amsterdamse Zuidas en de andere vijf nationale sleutelprojecten, en de Ecologische Hoofdstructuur.

### 3.4. Lagenbenadering en ruimtelijke kwaliteit

We kunnen ons de ruimte voorstellen als opgebouwd uit drie 'lagen': ondergrond (water, bodem en het zich daarin bevindende leven), netwerken (alle vormen van zichtbare en onzichtbare infrastructuur) en occupatie (ruimtelijke patronen tengevolge van menselijk gebruik). Elke laag is van invloed op de ruimtelijke afwegingen en keuzen met betrekking tot de andere lagen.

Te lang hebben we in Nederland 'afzonderlijk' nagedacht over de ontwikkeling van verstedelijking, intensieve landbouw en andere occupatievormen, zonder daarbij voldoende rekening te houden met de eisen die de andere lagen stellen. De ontwikkeling van de intensieve veehouderij op de zandgronden en van grootschalige verstedelijking in de laaggelegen veenweidegebieden zijn daarvan sprekende voorbeelden.

Ook water stelt indringende voorwaarden aan een duurzaam vestigingsbeleid. Trage trends als zeespiegelrijzing, verhoogde waterafvoeren en neerslagtoename, dwingen tot een omslag in het denken. We moeten veel meer rekening gaan houden met de eigenschappen en functies van de ondergrond en de netwerkenlaag en de structurerende betekenis van beide lagen. In de planvorming moeten de processen in de verschillende lagen meer met elkaar in verband worden gebracht. Hiermee kunnen conflicten tussen ruimtegebruikers worden voorkomen, maar kan ook meer samenhang in maatregelen worden bereikt. Ingrepen kunnen immers verschillende beleidsdoelen dienen.

Plannen die oog hebben voor de drie lagen en de voorwaarden die zij aan het ruimtegebruik stellen, kunnen daarmee toekomstgericht, duurzaam en 'bruikbaar' zijn. De lagenbenadering gaat dan ook goed samen met de verschillende aspecten van ruimtelijke kwaliteit: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Het kabinet wil in heel Nederland de ruimtelijke kwaliteit verbeteren door de basiskwaliteit te waarborgen en waar mogelijk te vergroten, en door extra aandacht te geven aan de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De concrete uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit wordt door provincies en gemeenten per situatie bepaald.

## 4.0. INSTRUMENTEN EN UITVOERING

### 4.1. Inleiding

Het kabinet kiest in de Nota Ruimte voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen. Met andere woorden: het kabinet legt meer de nadruk op 'ontwikkelingsplanologie' en minder op 'toelatingsplanologie'. Medeoverheden, maatschappelijke organisaties, burgers en marktpartijen worden nadrukkelijk uitgenodigd mee te denken en mee te doen om te komen tot gebiedsgerichte en breed gedragen regionale en lokale visievorming en beleidsuitvoering.

Overheden moeten zich daarbij meer gaan opstellen als partner van ondernemende mensen en bedrijven, en de dynamiek versterken in plaats van deze tegen te gaan door een veelheid aan regels. Dit draagt bij aan een betere benutting van ruimtelijke mogelijkheden en een verbetering van gebiedskwaliteiten. Op deze manier kan tegelijkertijd de Nederlandse ontwerptraditie op het gebied van landschap, stedenbouw en architectuur worden voortgezet.

Beperkingen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden door het rijk alleen gesteld als een nationaal belang in het geding is. Het kabinet zal tenminste eens per twee jaar (bij voorkeur in het kader van de elke twee jaar te actualiseren Uitvoeringsagenda Nota Ruimte) bezien of de geboden beleidsruimte in de praktijk voldoende is.

### 4.2. Aanpassing van wetten en grondbeleid

Voor een goede uitvoering van de Nota Ruimte is een gedegen wettelijk instrumentarium nodig. De Wet op de ruimtelijke ordening wordt aangepast en zal daarmee nog beter aansluiten bij de sturingsfilosofie van de nota. Ook de Wet inrichting landelijk gebied (WILG) zal (als opvolger van de landinrichtingswet) evenals het grondbeleid een goede uitvoering mogelijk maken.

### 4.3. Uitvoering en financiering

Verschiedende investeringsregelingen dragen bij aan de realisatie van de doelen van de Nota Ruimte, zoals het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV-2) en het te ontwikkelen Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Het ISV-2 wordt versoerd: het aantal doelen waarover het rijk prestatieafspraken wil maken, wordt verminderd en de doelen worden gepreciseerd. In het ILG zal een groot aantal afzonderlijke regelingen en financieringsarrangementen voor de landelijke gebieden worden gebundeld.

Gelijktijdig met de Nota Ruimte verschijnt de Agenda Vitaal Platteland als uitwerking van het beleid voor de economische, ecologische en sociaal-culturele aspecten van het platteland. De hieruit voortvloeiende investeringsprioriteiten en de andere middelen die van belang zijn voor het landelijk gebied, worden opgenomen in het bijbehorende meerjarenprogramma. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zal worden opgevolgd door de Nota Mobiliteit, waarin het kabinet zich wat betreft de ruimtelijke strategie baseert op de Nota Ruimte. In de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven en het Actieplan Bedrijventerreinen worden, in aansluiting op deze nota, ruimtelijk-economisch beleid en de daaruit voortvloeiende investeringsprioriteiten uitgewerkt.

### 4.4. Internationale context

Nederland is ruimtelijk-economisch steeds sterker verbonden met andere landen, vooral de Europese. Natuurgebieden en watersystemen vallen meestal niet samen met staatsgrenzen, en burgers en bedrijven verplaatsen hun activiteiten steeds gemakkelijker naar het buitenland. De vraag naar ruimte voor economische functies in Nederland hangt samen met internationale economische veranderingen. De ruimtevraag ten behoeve van de mainports is daar een goed voorbeeld van. Op dezelfde manier vertalen de gevolgen van internationale economische groei of recessie zich in de vraag naar kantoorruimte in Nederland, zoals op de Amsterdamse Zuidas.

Ruimtelijk beleid in Nederland moet rekening houden met deze internationale context en anticiperen op internationale ontwikkelingen. Zo moet de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur worden aangesloten op de belangrijkste Europese structuren, waaronder de Trans-Europese netwerken en de Europese ecologische hoofdstructuur.

## **5.0. BUNDELING VAN VERSTEDELIJING EN INFRASTRUCTUUR**

### **5.1. Inleiding**

Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Daarbij hecht het rijk grote waarde aan samenwerking tussen gemeenten bij gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en vervoer.

### **5.2. Nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden**

Nederland ontwikkelt zich tot een 'netwerksamenleving' en een 'netwerkeconomie'. Enerzijds schrijdt de individualisering voort, anderzijds raken al die individuen steeds sterker met elkaar verbonden in tal van netwerken. Deze ontwikkeling heeft ook op ruimtelijk gebied grote gevolgen. Tussen steden en stedelijke gebieden ontstaat steeds meer samenhang. Het kabinet juicht deze ontwikkeling in de richting van 'stedelijke netwerken' toe. Samenwerking binnen zulke netwerken vergroot het draagvlak voor voorzieningen en diensten en opent mogelijkheden voor een optimale omgang met de schaarse ruimte.

Om op deze trend in te spelen benoemt het rijk zes nationale stedelijke netwerken. De ontwikkeling van deze netwerken krijgt prioriteit. Hetzelfde geldt voor een dertiental economische kerngebieden, die grotendeels binnen deze netwerken gelegen zijn. De nationale stedelijke netwerken zijn: Randstad Holland, Brabantstad, Zuid-Limburg, Twente, Arnhem-Nijmegen en Groningen-Assen. Drie economische kerngebieden liggen buiten deze stedelijke netwerken: Wageningen-Ede-Veenendaal-Rhenen, Venlo en Vliссingen-Kanaalzone.

Nationale stedelijke netwerken zijn grote(re) en kleinere steden, gescheiden door open ruimten. De samenstellende steden en centra vullen elkaar aan en versterken elkaar, zodat zij samen meer te bieden hebben dan elk afzonderlijk. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de nationale stedelijke netwerken een nieuwe bestuurslaag gaan vormen. De samenwerking tussen de overheden binnen het netwerk is vrijwillig, flexibel en pragmatisch. Het rijk verwacht dat de gemeenten afspreken hoe ze het bundelingsbeleid zullen vormgeven, in overleg met de provincies en de WGR-plusregio's.

Binnen elk nationaal stedelijk netwerk geeft het rijk indicatief een aantal gebieden aan waar de verstedelijking wordt gebundeld. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten leggen deze bundelingsgebieden vast in hun plannen en werken het verstedelijkingsbeleid verder uit. Het is niet de bedoeling dat de bundelingsgebieden helemaal verstedelijken. Weliswaar ligt de nadruk op verstedelijking, maar er moet ook ruimte worden gepland voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw. In de bundelingsgebieden moeten stad en land in samenhang worden ontwikkeld.

### **5.3. Mainports, brainports en greenports**

Nederland heeft twee mainports: de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven. Daarbij gaat het niet alleen om het haven- en luchthavengebied zelf, maar ook om de 'mainportregio' daaromheen, met zijn grootstedelijke en internationale vestigingsmilieu. Het economisch belang en de ruimtedruk rond beide mainports vragen om coördinatie door het rijk.

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Bedrijven en kantoren kunnen zich in de directe nabijheid van Schiphol vestigen als zij 'luchthavengerelateerd' zijn. Dit wordt ingegeven door het belang van bereikbaarheid, veiligheid en de toekomstige ruimtebehoefte van Schiphol zelf.

Verder acht het kabinet het onwenselijk dat onder intensieve vliegroutes nieuwe stedelijke gebieden tot stand komen. Concreet betekent dit dat er buiten de vastgelegde Vinex- en Vinac-locaties geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld binnen en

aan de 20 Ke-contour, behorend bij het vijfbanenstelsel. Om voor de toekomst voldoende ruimte vrij te laten voor ontwikkeling van Schiphol, kunnen ook onder de vliegroutes bij Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder geen nieuwe woningbouwlocaties worden ontwikkeld.

Voor de toekomst van de Rotterdamse haven heeft het kabinet plannen ontwikkeld in de PKB-plus Mainportontwikkeling Rotterdam. Daarin zijn de ruimtelijke reserveringen en randvoorwaarden vastgelegd om slagvaardig te kunnen reageren op marktontwikkelingen in de komende decennia.

Om tegemoet te komen aan de vraag naar 300 hectare havengerelateerde bedrijventerreinen, acht het rijk het noodzakelijk ruimte te bieden in de noordrand van de Hoeksche Waard. Daarnaast wil het rijk de mogelijkheid openhouden voor vestiging van grootschalige chemische bedrijven op de Tweede Maasvlakte, met randvoorwaarden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wat betreft onderzoek en ontwikkeling (research en development) is de regio Eindhoven/Zuidoost-Brabant vooraanstaand. Het locatiebeleid en het beleid voor centrumvorming in de nationale stedelijke netwerken ondersteunt de ontwikkeling van zowel deze brainport als van andere kennis- en innovatieclusters. De Nota Gebiedsgerichte Economische Perspectieven werkt dit verder uit.

Naast de twee mainports en de brainport kent Nederland een vijftal 'greenports': gebieden waar de kennisintensieve tuinbouw en agribusiness zich concentreert. Vanuit internationaal economisch perspectief vindt het rijk het van belang dat de tuinbouwfunctie in deze locaties van internationaal belang behouden blijft en versterkt wordt.

## 5.4. Hoofdverbindingssassen

Het rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur voor weg-, spoor- en watervervoer en streeft ernaar op de hele hoofdinfrastructuur basiskwaliteit te bieden. Op grond van het ruimtelijk beleid richt het rijk zich daarbij vooral op de hoofdverbindingssassen tussen de beide mainports (en de mainportregio's) en de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. Deze hoofdverbindingssassen vormen de ruggengraat van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het beleid voor de hoofdverbindingssassen wordt verder uitgewerkt in de Nota Mobiliteit. Waar knelpunten om oplossingen vragen, geeft het rijk prioriteit aan de oplossing van knelpunten op de hoofdverbindingssassen, en daarbinnen met name de triple-A verbindingen A2, A4 en A12.

Met een snelle openbaarvervoersverbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen wordt een verbetering van de bereikbaarheid van het noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd. Daarmee kan niet alleen de economische ontwikkeling van het noorden worden bevorderd, maar kan ook Almere een gelijkwaardiger positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad krijgen. Voor een dergelijke verbinding zijn vier alternatieven mogelijk, waarvan er twee als voorkeursalternatieven zijn aangemerkt (magneetzweefbaan en hogesnelheidslijn) en twee als terugvaloptie (intercity en Hanzelijn-plus). Voor de Zuiderzeelijn start het rijk in aansluiting op deze nota een planstudie. In deze planstudiefase wordt een geïntegreerde tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure doorlopen. De eerste fase is een aanbesteding in de vorm van een prijsvraag. Marktpartijen worden in de prijsvraag uitgenodigd om plannen te ontwikkelen voor een magneetzweefbaan of hogesnelheidslijn. Deze plannen moeten voldoen aan vooraf vastgestelde financiële randvoorwaarden en functionele eisen. Voor de prijsvraag is tevens voor het trajectdeel Schiphol-Almere een IJmeervariant als optie in beeld. Bij het wegwerken van het faseverschil van Noord-Nederland met de andere delen van Nederland kan de Zuiderzeelijn, evenals de andere hoofdverbindingssassen (A6/A7 en A28), een belangrijke rol spelen.

## 5.5. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Tussen de grote industrie- en havengebieden in de economische kerngebieden en in het aangrenzende buitenland worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit vervoer kan spanningen opleveren tussen ruimte, economie, milieu en veiligheid. Het rijk zal in aansluiting op de Nota Ruimte reguleringssystematieken opstellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Tevens worden vervoersoorten en transportverbindingen aangewezen waarvoor geldt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet onmogelijk wordt gemaakt.

Afhankelijk van de maatschappelijke kosten en baten moet een evenwicht worden bepaald tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Daartoe worden langs infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, veiligheidszones aangehouden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Verder wordt via het ruimtelijk-economisch beleid en het milieubeleid bijgedragen aan beperking en bundeling van transportstromen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal zodanig moeten worden beheerst dat het binnen de gegunde risicoruimte blijft. Daarbij gaat de voorkeur uit naar marktconforme sturing door middel van verhandelbare rechten, prijsbeleid en dergelijke.

In het wegvervoer zal tussen het vervoersbelang en het ruimtelijk belang een balans moeten worden gevonden door onder andere 'herrotering'. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en via buisleidingen zorgt voor betrekkelijk weinig knelpunten.

## 5.6. Bedrijventerreinen

Nederland staat voor de opgave ruim 21.000 hectare bedrijventerrein, ruim een vijfde deel van het huidige areaal, te herstructureren. Knelpunten zijn vaak bodemsanering, bereikbaarheid, bedrijfsverplaatsing, onveiligheid en criminaliteit. De ervaring leert echter dat herstructurering maar in zeer beperkte mate terreinwinst oplevert. Tot en met 2020 is daarom naar verwachting nog ruim 23.000 hectare nieuw bedrijventerrein nodig. Het rijk zal zich daarbij extra inzetten voor grote en complexe bedrijventerreinen, de 'topprojecten', die binnen de economische kerngebieden liggen. Het rijk acht de aanleg van

bedrijventerreinen in de Hoeksche Waard (300 hectare) en Moerdijkse Hoek (600 hectare) van nationaal belang voor een duurzame economische groei.

## 5.7. Groen in en om de stad

Stadsbewoners zoeken steeds vaker 'groene' recreatiemogelijkheden in en om de stad. De mogelijkheden daartoe hebben echter geen gelijke tred gehouden met deze toename in de vraag: in de nationale stedelijke netwerken is de ontwikkeling van recreatievoorzieningen achtergebleven bij de verstedelijking. Het rijk vindt het daarom van belang dat de betrokken overheden voldoende ruimte reserveren voor groengebieden en andere recreatiemogelijkheden om de stad, en dat duurzame recreatieve landschappen ontstaan en worden behouden.

Een specifieke rol is daarbij weggelegd voor de voormalige rijksbufferzones. Deze gebieden zijn in het verleden aangewezen om de stadsgewesten ruimtelijk van elkaar te scheiden en sindsdien gevrijwaard van grootschalige bebouwing. Naast hun belangrijke 'buffer'functie hebben deze gebieden een toenemende rol gekregen als recreatiemogelijkheid voor de stedelijke bevolking. Gezien de grote tekorten op dit gebied is het belangrijk dat het accent nog meer komt te liggen op dagrecreatie. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in deze gebieden mogelijk, mits de landschappelijke en recreatieve kwaliteiten daardoor niet worden aangetast.

De verantwoordelijkheid voor deze transformatie van de bufferzones ligt bij de provincies, WGR-plusregio's en samenwerkende gemeenten. Wel heeft het rijk een stimulerende rol en zal het rijk het planologisch regime voor de voormalige bufferzones toetsen. Het rijk zal de eerder gemaakte investeringsafspraken voor de bufferzones nakomen. In het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland wordt de inzet van rijks gelden verder uitgewerkt.

## 6.0. BASISKWALITEIT VOOR STEDEN, DORPEN EN BEREIKBAARHEID

### 6.1. Inleiding

Het kabinet streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Bundeling staat daarbij voorop. Het rijk beperkt zich over het algemeen tot het aangeven van kaders en normen. Bij de uitvoering krijgen decentrale overheden meer ruimte. Wel toetst het rijk in een aantal gevallen of de normen in voldoende mate worden nageleefd.

### 6.2. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut.

Het rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het rijk een stimulerende rol. Ook toetst het of provincies en WGR-plusregio's het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in hun beleidsplannen opnemen.

Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden, waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen, waardoor de sociale samenhang onder druk komt te staan. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplancapaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid.

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen daar tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

Vooraf in eenzijdig samengestelde woonwijken met veel achterstandsgroepen en een lage woningkwaliteit moet ook de komende jaren worden vastgehouden aan de ambitie een flink deel van de uitbreidingsproductie binnenstedelijk te realiseren. Sociale spanningen en integratieproblemen kunnen daardoor worden verminderd en ontwikkelingskansen vergroot. Het rijk stimuleert revitalisering, herstructurering en transformatie van zowel (verouderde) wijken als bedrijventerreinen in het algemeen.

### 6.3. Locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen

Nederland kende de afgelopen jaren een locatiebeleid, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte. Dit 'ABC-locatiebeleid' en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging wordt vervangen door een integraal locatiebeleid dat verschillende doeleinden dient:

economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio's.

#### **6.4. Balans tussen rood en groen/blauw**

De kwantiteit en kwaliteit van het groen in en om de stad is de afgelopen tientallen jaren merkbaar verminderd. Mede door het beleid voor de compacte stad is veel groen verdwenen. Sportvelden en volkstuincomplexen zijn vaak naar de stadsrand verplaatst, 'groene' plekken bebouwd. Door de hoge grondprijzen hebben nieuwe wijken vaak een hoge woningdichtheid en weinig groen. In en rond de steden bestaat door dit alles een groot tekort aan groene en blauwe recreatiemogelijkheden. Bovendien voldoet het aanwezige groen vaak niet aan de huidige kwaliteitseisen: in veel gevallen is het versnipperd en matig toegankelijk.

#### **6.5. Water en verstedelijking**

Bij de bundeling van de verstedelijking moet optimaal worden aangesloten op het watersysteem. Door rekening te houden met het ruimtelijk waterbeleid kunnen provincies en gemeenten bij de inrichting van stedelijk gebied nadelige effecten op het grond- en oppervlaktewater voorkomen. Dit is als verplichting opgenomen in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) en inhoudelijk vormgegeven in de Nota Ruimte.

#### **6.6. Bundeling van infrastructuur**

Door de toename van het personen- en goederenvervoer zal de congestie op de Nederlandse wegen bij ongewijzigd beleid in 2020 zijn verdubbeld. De concurrentiepositie van Nederland zou daarmee ernstig in gevaar komen. Het rijk wil de bereikbaarheid via het hoofdwegennet dan ook over de hele linie verbeteren. Het bundelingsprincipe neemt daarbij een belangrijke plaats in. De groei van de mobiliteit zal op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, hoofdverbindingen worden geconcentreerd. Ook capaciteitsuitbreiding zal zoveel mogelijk daar tot stand komen. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger kosten-batenverhouding bij knelpunten op andere verbindingen.

Door de toename van (verspreide) bebouwing begint Nederland, gezien vanaf de weg of vanuit de trein, te lijken op één grote stad. Integraal gebiedsontwerpen kan dit voorkomen en afwisselende panorama's behouden of herstellen. Het rijk beschouwt een goede ruimtelijke inpassing van de hoofdinfrastructuur als een bijdrage aan de gewenste basiskwaliteit.

#### **7.7. Luchthavens, zeehavens en kennis- en innovatieclusters**

Naast Schiphol beschikt Nederland over een aantal regionale en kleine luchthavens. Voor deze luchthavens is een aanpassing van de Wet Luchtvaart gestart, waarbij de voor Schiphol gekozen systematiek model staat. In de Wet Luchtvaart zal een basiskwaliteit voor externe veiligheid worden geregeld. Na decentralisatie van taken en bevoegdheden staat het de provincies dan vrij om verdergaande beperkingen aan regionale en kleine luchthavens op te leggen.

Het zeehavenbeleid van het kabinet is gericht op versterking van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie. Daartoe voert het rijk een selectief investeringsbeleid en een voorwaardenscheppend beleid. Versterking van de marktomstandigheden en de internationale concurrentiekracht en heldere randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid staan daarbij voorop. Het is aan de betrokken overheden om binnen deze randvoorwaarden de gewenste groei en omvang van de zeehavengebieden te bepalen.

Daarbij moeten keuzen worden gemaakt in de besteding van publieke gelden en de benutting van beschikbare ruimte. Het rijk richt de investeringen allereerst op de maritieme toegang en op de bereikbaarheid te land, waarbij investeringen in de mainport Rotterdam voorrang krijgen boven investeringen in de havens die tot de andere economische kerngebieden behoren (Amsterdam en Vliissingen/Kanaalzone), die weer voorrang krijgen op investeringen in de overige havens.

De regio Eindhoven/Zuidoost Brabant is als brainport in de nota opgenomen. Nederland bezit daarnaast verschillende andere belangrijke kennis- en innovatieclusters. Vele daarvan (waaronder Groot-Amsterdam en Utrecht) liggen aan de autosnelweg A2, die om die reden ook wel 'kennisas' wordt genoemd. Maar ook Groningen, de Zuidvleugel van de Randstad en de driehoek Nijmegen-Enschede-Wageningen zijn in dit verband belangrijk. Het gaat bij kennisclusters om kennisuitwisseling en toepassing, onderzoek en ontwikkeling, kennisinstellingen en een goed opgeleide en diverse beroepsbevolking.

#### **8.8. Milieu en veiligheid**

Op het gebied van milieukwaliteit en veiligheid krijgen provincies en gemeenten meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk. Het rijk legt de basismilieukwaliteit vast in wet- en regelgeving en biedt kaders waarbinnen de decentrale overheden hun eigen afwegingen kunnen maken. Wel is daarbij van belang dat zij milieu- en veiligheidsaspecten vroegtijdig en geïntegreerd in de planvorming opnemen.

#### **7.0. MEEBEWEGEN MET EN ANTICIPEREN OP WATER**



## 7.1. Inleiding

De klimaatverandering heeft grote gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Om het hoofd boven water te houden zullen we moeten 'meebewegen' met water en moeten anticiperen op verwachte ontwikkelingen. Om de veiligheid tegen overstromingen te waarborgen geeft het rijk meer ruimte aan de grote rivieren en aan de kustverdediging. Maar ook in het algemeen moeten we water gaan beschouwen als een belangrijk structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte.

Dit betekent dat ruimtelijke keuzen nadrukkelijk moeten worden afgewogen op grond van kenmerken van watersystemen. Het ruimtelijk waterbeleid is erop gericht het watersysteem op orde te brengen en te houden, zoals overeengekomen in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Bij de uitwerking hebben rijk, provincies, gemeenten en waterschappen ieder hun eigen verantwoordelijkheden.

## 7.2. Ruimtelijk waterbeleid

Het ruimtelijk waterbeleid is gebaseerd op het principe 'meebewegen met en anticiperen op water'. Voor de uitwerking van dat beleid gelden de volgende uitgangspunten. Om de veiligheid tegen overstromingen te waarborgen, wordt langs de grote rivieren en de kust ruimte die al beschikbaar is voor water behouden. Waar nodig wordt extra ruimte gemaakt.

Ter voorkoming van problemen met de (grond)waterkwantiteit (teveel of te weinig) wordt de ruimte zo bestemd, ingericht en gebruikt dat water beter kan worden vastgehouden. Als dat niet voldoende is, worden maatregelen genomen om water te bergen. Pas in laatste instantie wordt zo nodig water af- of aangevoerd. Deze prioriteitenvolgorde wordt aangeduid als de 'drietrapsstrategie waterkwantiteit': vasthouden-bergen-afvoeren.

Om problemen met de (grond)waterkwaliteit te voorkomen wordt de ruimte zo bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is, worden schone en vuile waterstromen gescheiden gehouden. In laatste instantie is zuivering van verontreinigingen vereist. Dit is de 'drietrapsstrategie waterkwaliteit': voorkomen-scheiden-zuiveren.

Nadelige invloeden op het watersysteem die worden veroorzaakt door een ruimtelijke ingreep, worden 'waterneutraal' of 'waterpositief' gecompenseerd. Hiermee wordt een zodanige inrichting beoogd dat afwenteling van problemen met (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd.

Waar mogelijk wordt ruimte voor water gevonden door waterbeheer te combineren met andere functies. Zo biedt water goede mogelijkheden om de historische identiteit van steden en landschappen te versterken. Functiecombinatie is ook mogelijk met verbreding in de agrarische sector, delfstofwinning, natuurontwikkeling, zoetwaterbuffering, recreatie en wonen. Ook zijn waterwegen goed inpasbaar in het streven naar een duurzaam transportstelsel.

Deze uitgangspunten betekenen dat in ruimtelijke visies en plannen locatiekeuzen, inrichtings- en beheersmaatregelen nadrukkelijk op grond van waterhuishoudkundige argumenten worden afgewogen. Het belangrijkste instrument daarvoor is de 'watertoets'. Deze toets schrijft voor dat bij alle ruimtelijke plannen en besluiten de initiatiefnemer van meet af aan en in nauw overleg met de waterbeheerder de waterhuishouding in de afweging betreft. De resultaten van deze afweging worden beschreven in de plantoelichting: de 'waterparagraaf'. De waterbeheerder stelt samen met de initiatiefnemer de criteria voor de watertoets vast. De uitgangspunten van het ruimtelijk waterbeleid zijn daarbij richtinggevend. Met de watertoets kunnen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding worden voorkomen. Als dat niet mogelijk is, moeten de negatieve gevolgen worden gecompenseerd. Het rijk toetst provinciale en gemeentelijke plannen en besluiten op naleving van de watertoets.

Bij de uitwerking van het ruimtelijk waterbeleid spelen ook deelstroomgebiedvisies een belangrijke rol. Deze visies laten zien wat de ruimtelijke gevolgen zijn van het op orde brengen en houden van de regionale watersystemen. Gemeenten werken de deelstroomgebiedvisies uit in stedelijke waterplannen (uiterlijk 2006). Daarna leggen provincies en gemeenten de hiermee gemoeide ruimtelijke aanspraken voor de regionale watersystemen vast in hun provinciale beleids- en streekplannen (uiterlijk 2007) en in gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen. Het rijk ziet erop toe dat dit ook daadwerkelijk gebeurt.

## 7.3. Grote rivieren

De beleidslijn Ruimte voor de Rivier heeft als voornaamste doel ruimte te behouden voor het water van de Rijnakken (Nederrijn, Waal, IJssel, Lek) en de Maas. Deze beleidslijn fungeert als toetsingskader voor activiteiten in het winterbed van de grote rivieren. De beleidslijn, opgesteld na de hoogwaters van 1993 en 1995, is restrictief van karakter. Een meer ontwikkelingsgerichte opzet lijkt wenselijk. Op basis van een evaluatie zal het rijk in 2005 besluiten of, en zo ja hoe de beleidslijn kan worden aangepast.

Voor het gebied van de Rijnakken en voor de Maas benedenstreams van Hedikhuizen wordt het hier geschetste beleid uitgewerkt in de PKB Ruimte voor de Rivier. De rest van de Maas is onderdeel van de Integrale Verkenning Maas. De PKB Ruimte voor de Rivier dient, behalve het waarborgen van de veiligheid, nog een ander doel: verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het rivierengebied is ecologisch en landschappelijk immers van groot belang.

Nederland is voor een goede hoogwaterbescherming sterk afhankelijk van samenwerking met andere landen in de stroomgebieden van Rijn en Maas. Nederland en Frankrijk hebben het initiatief genomen om na te gaan welke mogelijkheden er zijn voor een Europese aanpak. De Europese Commissie gaat een voorstel voor een juridisch instrument opstellen. Het principe van niet-afwentelen dient daarbij voorop te staan.

## 8.0. INVESTEREN IN DE KWALITEIT VAN DE NATUUR

## 8.1. Inleiding

Rijk, provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor diverse soorten beschermde natuurgebieden: Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Natuurbeschermingswetgebieden en de Ecologische Hoofdstructuur, inclusief de robuuste ecologische verbindingen. De concrete uitvoering van de Ecologische Hoofdstructuur ligt in handen van de provincies; het rijk stelt geld en deskundigheid beschikbaar. Voor de Waddenzee geldt de vigerende PKB Waddenzee.

## 8.2. Robuuste ecologische verbindingen

De verwachte klimaatverandering zal gevolgen hebben voor de natuur en de soortensamenstelling in Nederland. Zuidelijke soorten zullen hun opwachting maken aan onze grenzen, inheemse soorten zullen noordwaarts trekken. Om deze verplaatsingen mogelijk te maken is het van belang ecosystemen aan elkaar te koppelen. De huidige Ecologische Hoofdstructuur is daarvoor te versnipperd. Daarom wordt als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur een twaalftal 'robuuste ecologische verbindingen' gerealiseerd: de Noordelijke Natte As, Drents plateau-Zuid-Twente, Veluwe-Noordoost-Twente, Veluwe-Utrechtse Heuvelrug, Veluwe-Achterhoek, de Westelijke Natte As, Biesbosch-Zeeuws-Vlaanderen, Oostvaardersplassen-Veluwe-Duitsland, Beerze, Schinveld-Mook, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Poorten van de Veluwe.

## 8.3. Beschermde natuurgebieden

In of in de nabijheid van beschermde natuurgebieden geldt het 'nee, tenzij'-regime. Nieuwe plannen, projecten of handelingen zijn niet toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Hiervan kan alleen worden afgeweken als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. In dat geval moet de initiatiefnemer maatregelen treffen om de nadelige effecten weg te nemen of te ondervangen, en waar dat niet volstaat te compenseren door het realiseren van gelijkwaardige gebieden, liefst in of nabij het aangetaste gebied. Het bevoegd gezag ziet erop toe dat dit ook werkelijk gebeurt.

## 8.4. Soortenbeleid

Ook buiten beschermde natuurgebieden kent Nederland veel natuur die het waard is om beschermd en ontwikkeld te worden. De helft van de plant- en diersoorten waarover in internationaal verband verplichtingen zijn aangegaan, heeft zijn leefgebied buiten de Ecologische Hoofdstructuur. Doordat overheden onvoldoende op de hoogte zijn van de aanwezigheid van deze soorten, krijgt die vaak pas laat in de planontwikkeling aandacht.

## 9.0. LANDSCHAP ONTWIKKELEN MET KWALITEIT

### 9.1. Inleiding

Nederland is meer dan andere landen een cultuurlandschap. Wat wij om ons heen zien, is voor het grootste deel in een proces van eeuwen door mensenhand ontstaan. De kwaliteit van dit landschap verdient dan ook een volwaardige plaats bij ruimtelijke afwegingen. Water speelt daarbij een belangrijke rol. Het Nederlandse landschap is immers voor een groot deel geënt op de loop van waterstromen.

### 9.2. Werelderfgoed

De eerste verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van het Nederlandse landschap ligt bij de provincies. Het rijk toetst of zij in hun streekplannen aandacht hebben besteed aan de landschappelijke kwaliteit. Een aantal waardevolle gebieden en gebouwen is echter aangemerkt als nationaal landschap en/of opgenomen op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Voor deze gebieden en gebouwen heeft het rijk een specifieke verantwoordelijkheid. De betreffende gebieden behoren dan ook tot de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

### 9.3. Nationale landschappen

Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Deze kwaliteiten moeten worden behouden, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt. Uitgangspunt is 'behoud door ontwikkeling': mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt (ja, mits principe) zijn binnen Nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Er is ruimte voor ten hoogste de natuurlijke bevolkingsgroei (migratiesaldo nul) en voor regionale en lokale bedrijvigheid.

Provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen. Het rijk zal het streekplan hierop toetsen. De begrenzing van het nationale landschap Groene Hart is door het rijk in de Nota Ruimte vastgesteld en moet door provincies worden overgenomen.

Met het oog op het specifieke karakter van de Stelling van Amsterdam, stelt de Nota Ruimte hier geen nadere eisen, naast de uit de status van werelderfgoed voortvloeiende verplichtingen en verantwoordelijkheden. Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat het rijk uit van het 'Linieperspectief Panorama Krayenhoff'.

## 9.4. Meer kansen voor het buitengebied

Het economisch draagvlak en de vitaliteit van de meer landelijke gebieden staan onder druk. Om daarin verlichting te brengen, wil het kabinet de mogelijkheden voor hergebruik en nieuwbouw in het buitengebied verruimen. Vrijkomende bebouwing kan worden omgezet in een woonbestemming of vestigingsruimte voor kleinschalige bedrijvigheid. Soms kan ook nieuwbouw wenselijk zijn. Zo kan woningbouw, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe landgoederen, geld opbrengen voor de aanleg van recreatie- of natuurgebieden ('rood voor groen') of voor het scheppen van waterbergingsruimte ('rood voor blauw').

## 9.5. Duurzame en vitale landbouw

De landbouw, de grootste grondgebruiker van Nederland, zit midden in een veranderingsproces. De verwachtingen van de samenleving op gebieden als voedselveiligheid, dierenwelzijn, natuur en milieu ontwikkelen zich snel. Tegelijk heeft de liberalisering van de wereldmarkt ingrijpende gevolgen.

Een economisch vitale grondgebonden landbouw is in de ogen van het kabinet van belang voor het beheer van het buitengebied. Door teruglopende inkomsten neemt dit soort bedrijven echter in snel tempo af. Van de provincies wordt verwacht dat zij in hun ruimtelijke plannen meer mogelijkheden scheppen voor een bredere bedrijfsvoering. Het rijk ondersteunt de veranderingen in de landbouw onder andere door ruimtelijke ontwikkelingen in de richting van duurzame productie te vergemakkelijken.

## 9.6. Greenports en landbouwontwikkelingsgebieden

In het bijzonder zet het rijk zich in voor versterking van het agrofoodcomplex en ontwikkeling van de kennisintensieve agribusiness. Het gaat daarbij vooral om niet-grondgebonden en kapitaalintensieve vormen van tuinbouw (glastuinbouw, permanente bloembollenteelt en pot- en containerteelt). Daarbij streeft het kabinet naar concentratie in vijf greenports: tuinbouwlocaties met een sterke en blijvende positie op de wereldmarkt. De greenports zijn het Zuid-Hollandse glasdistrict (Westland en Oostland), Aalsmeer en omstreken en het agrologistieke cluster Venlo voor de glastuinbouw, de Bollenstreek voor de bloembollenteelt en Boskoop voor de pot- en containerteelt.

Het rijk streeft naar bundeling van de niet-grondgebonden en kapitaalintensieve landbouw in duurzaam ingerichte en landschappelijk goed ingepaste landbouwontwikkelingsgebieden. De provincies dienen zulke gebieden aan te wijzen en in hun streekplan te begrenzen, en de ontwikkeling van deze vormen van landbouw erbuiten af te remmen. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de kracht van de bestaande landbouwontwikkelingsgebieden te versterken en de daarvoor benodigde ruimte te behouden. Het rijk toetst of provincies de bovenstaande uitgangspunten in hun streekplannen verwerken.

## 10.0. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN PER GEBIED

### 10.1. Inleiding

De Randstad, de Kust, de Waddenzee, de Zuidwestelijke Delta en het IJsselmeergebied zijn belangrijke onderdelen van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De ontwikkelingen in deze gebieden zijn gecompliceerd en verschillende onderdelen van de hoofdstructuur kruisen elkaar. Regie van het rijk is nodig, maar ook samenwerking en afstemming met decentrale overheden, internationale organisaties en andere partijen. Daarom worden de doelstellingen van de Nota Ruimte voor elk van deze gebieden uitgewerkt tot een samenhangend ontwikkelingsperspectief, waarin het kabinet de hoofdlijnen uitzet voor de ontwikkeling tot 2030. Ook voor de Noordzee wordt zo'n perspectief aangeboden. Alle betrokken instanties kunnen op basis hiervan het beleid per sector en per deelgebied uitwerken.

### 10.2. Randstad Holland

De Randstad Holland is het politieke, bestuurlijke, sociale en culturele hart én de belangrijkste economische motor van Nederland. Het is ook een gebied met zeer complexe ruimtelijke en bestuurlijke opgaven. De ruimtedruk is hoog en tal van functies strijden om de ruimte. De bereikbaarheid over de weg staat onder druk en er zijn verouderde stedelijke gebieden met grote ruimtelijke en sociale vernieuwingsopgaven. Er zijn ook investeringen nodig om de Randstad te beschermen tegen overstromingen als gevolg van zeespiegelstijging en bodemdaling.

De komende jaren investeert het rijk miljarden in de Randstad, vooral in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Daarnaast worden investeringen gedaan door de particuliere sector en door provincies en gemeenten. De kunst is dit ontwikkelingspotentieel optimaal te benutten door synergie te bereiken tussen alle betrokken partijen.

Het stedelijk netwerk van de Randstad valt samen met belangrijke onderdelen van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en speelt daarmee een grote rol bij de realisering van de doelen van de Nota Ruimte. In de nota wordt een samenhangend ontwikkelingsperspectief geschetst voor de Randstad als geheel, aangevuld met enkele specifieke beleidskeuzen van het rijk voor de Noordvleugel, de Zuidvleugel, de regio Utrecht en het Groene Hart. Op grond van deze hoofdlijnen kunnen de decentrale overheden het ruimtelijk beleid verder vormgeven. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken, en de eigen ruimte vraag binnen de Randstad op te vangen.

Om hun internationale positie te versterken, kunnen de twee belangrijke trekkers van de Randstad, de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven, zich binnen de vastgestelde wettelijke milieukaders verder ontwikkelen. Nieuwe verstedelijking wordt zo gepland dat de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainports er niet onnodig door worden beperkt. Ook worden knelpunten op de hoofdverbindingssassen met de mainports met voorrang aangepakt, onder andere door ontbrekende schakels aan te leggen, zoals de A4 tussen Delft en Schiedam.

Het beleid is erop gericht dat de Amsterdamse Zuidas uitgroeit tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven en instellingen en Groot-Amsterdam zich verder ontwikkelt als centrum van kennis en innovatie. Met aansluiting op het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen, worden daarnaast de stationsgebieden van Rotterdam, Den Haag en Utrecht geherstructureerd en ontwikkeld als hoogwaardige woon- en werkmilieus. De economische structuur van Rotterdam en omgeving moet veelzijdiger worden. Kansen voor verbetering liggen in de verdere ontwikkeling van het culturele aanbod en de zakelijke dienstverlening, vooral in de ICT-sector. De agrobédrijven van de greenports in het Westland, de Bollenstreek en Aalsmeer behouden en versterken hun positie op de wereldmarkt door herstructurering en een goede bereikbaarheid.

Becijferd is dat tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met een vraag naar ruim 8000 hectare bedrijventerreinen en ruimte voor 360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door 'verdichting' in bestaand stedelijk gebied. Vooral oude en achteruitgegangene stadswijken kunnen aan aantrekkelijkheid winnen door herstructurering en vernieuwing. Ook bedrijventerreinen voldoen niet altijd meer aan de huidige eisen. Soms is revitalisering een optie, maar in geval van functieverlies (zoals bij verouderde spoorwegemplacements, haven- en industriegebieden) kan transformatie in nieuwe woon- en werkgebieden een reële mogelijkheid zijn.

Het woon- en leefklimaat van de steden wordt ook verbeterd door het aanbieden van voldoende sport-, recreatie- en ontspanningsmogelijkheden in en om de stad. Ook de voormalige rijksbufferzones en strategische groenprojecten kunnen meer worden ingericht ten dienste van de groene (en blauwe) recreatie. De begrenzing van deze groengebieden is een verantwoordelijkheid van de provincies. Reeds lopende strategische projecten, zoals De Venen, Krimpenerwaard en Hollandsche IJssel, worden versneld aangepakt.

Het is onvermijdelijk dat ook buiten bestaande stedelijke gebieden woningen worden gebouwd. Wel worden deze nieuwe uitleglocaties zoveel mogelijk aangesloten op de steden en op bestaande verkeers- en vervoersvoorzieningen. Het accent zal liggen op de uitbreiding van groene woonmilieus: daarnaar bestaat de grootste vraag. Nieuwe verstedelijkingsrichtingen moeten integrale oplossingen zijn met betrekking tot wonen, werken, infrastructuur, water, groen en andere voorzieningen.

De Randstad onderscheidt zich onder andere van andere grote verstedelijkte gebieden in Europa door de aanwezigheid van het Groene Hart met zijn unieke recreatieve, landschappelijke en natuurkwaliteiten. Het Groene Hart wordt vaak gezien als het stille oog van een orkaan. Toch is dat beeld van verstilde rust eenzijdig. Het Hart herbergt twee zielen in één borst: het is ook een economisch vitaal gebied dat, om die vitaliteit te behouden, enige ontwikkelingsruimte nodig heeft. Voor het Groene Hart staat verbetering van de landschappelijke kwaliteit voorop: daarbij past geen grootschalige verstedelijking.

De vraag naar nieuwe woningbouwlocaties is het grootst in de Noordvleugel van de Randstad. Tegelijk is dat het gebied met de grootste economische dynamiek en diversiteit. Schiphol is een belangrijke economische motor, omringd door concentraties van logistieke en transportactiviteiten en internationale hoofdkantoren. De zoekruimte voor nieuwe woongebieden is in de Noordvleugel dan ook beperkt.

Ruimte voor verstedelijking moet grotendeels worden gevonden in het gebied Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Vooral Almere zal fors worden uitgebreid. Hoe groot deze uitbreiding zal moeten zijn, hangt af van de economische ontwikkeling en van de vraag of Amsterdam erin zal slagen zijn grote ambitie voor binnenstedelijk bouwen waar te maken. Lukt dat maar ten dele, dan zou mogelijk extra groei van Almere nodig zijn. Gezien de diverse onzekerheden heeft het kabinet ervoor gekozen uit te gaan van een middenvariant voor de groei van Almere tussen 2010 en 2030, met circa 40.000 woningen.

Dit vergt naar verwachting extra rijksinvesteringen in de verkeersvoorzieningen. Het rijk zal een planstudie starten naar de ontsluiting van Almere voor deze 'middenvariant' en voor een hogere groeivariant. De consequenties van een geringere groei dan de middenvariant worden eveneens meegenomen. In de planstudie zullen onder andere het uitweg-stroomlijntracé, doortrekking van de A6 naar de A9 en een IJmeerverbinding worden onderzocht. Het rijk zal op basis van de middenvariant een voorlopig besluit nemen over een financiële reservering voor verbetering van de ontsluiting van Almere. Uiterlijk in 2006 wordt bekeken of de uitgangspunten voor de keuze van de middenvariant nog steeds geldig zijn.

Ook aan de zuidkant van de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam is een ook uitbreiding van verstedelijkingsruimte gewenst. Bovendien moet daar ruimte worden geboden aan strategisch groen, natuur, water en bedrijventerreinen.

Voor de zone Haarlemmermeer e.o. is een nadere verkenning van de verstedelijkingsmogelijkheden nodig, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke beperkingen van Schiphol en de greenport Bollenstreek, benodigde woningbouw en water. De provincies Noord- en Zuid-Holland zullen in opdracht van het rijk in overleg met andere betrokkenen een integrale gebiedsuitwerking maken voor deze buiten het Groene Hart liggende zone.

Het kabinet besluit nog in 2004 over sluiting van het marinevliegkamp Valkenburg. Na sluiting zou ook op die plek verstedelijking mogelijk zijn, maar dan wel in lage dichtheden en in evenwicht met de opgaven voor groen en water.

In de Zuidvleugel wordt onder andere gebouwd in de bestaande steden. Het beleid van de betrokken decentrale overheden is erop gericht de bestaande infrastructuur (zowel spoor als weg, in onderlinge samenhang) beter te benutten, en derhalve een substantieel deel van de verstedelijkingsopgave nabij met name bestaande stations en infrastructuur te realiseren. Voor

grootschalige verstedelijking creëert het rijk ruimte in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (met name in en rond de Zuidplaspolder bij Gouda).

De provincie Utrecht werkt aan mogelijk grote stedelijke uitbreidingen, zoals Rijnenburg, binnen de randvoorwaarden van de Nota Ruimte. Bij de bouw moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden met de wateropgave. Verder mag de verstedelijking niet leiden tot knelpunten op verkeersplein Oudenrijn.

### **10.3. Kust**

Het rijk stelt zich voor de kust een dubbele doelstelling. Ten eerste moet de veiligheid tegen overstromingen worden gewaarborgd. Dit gebeurt door behoud en verbetering van het kustfundament (de 'drager' van de waterkerende duinen en dijken) en door versterking van acht prioritaire zwakke schakels in de zeewering: de zeevakken Den Helder-Callantsoog, Hondsbossche en Pettemer zeewering, waterkering Noordwijk, waterkering Scheveningen, Hoek van Holland-Kijkduin, Flaauwe Werk, Zuidwest-Walcheren en West-Zeeuws-Vlaanderen.

### **10.4. Waddenzee**

De Waddenzee is het grootste aaneengesloten natuurgebied van West-Europa en het grootste getijdengebied ter wereld. Ondanks allerlei veranderingen is het waddengebied een samenhangend geheel gebleven met een heel eigen karakter. Uniek is vooral de enorme weidsheid en openheid.

Het rijk zal in aansluiting op de Nota Ruimte het beleid voor de Waddenzee uitwerken in een aparte PKB, de Derde Nota Waddenzee. Het streven is deze nota nog in 2004 uit te brengen. Daarnaast zet het rijk zich in voor grensoverschrijdende bescherming van de Waddenzee, inclusief het Eems-Dollardgebied. De Nederlandse Waddenzee maakt immers deel uit van een internationaal uniek natuurgebied dat loopt van Den Helder tot aan de Deense kust.

### **10.5. Zuidwestelijke delta**

De Zuidwestelijke Delta beslaat de provincie Zeeland en aangrenzende delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant. Door de aanleg van de Deltawerken is de veiligheid tegen overstromingen verhoogd, maar op langere termijn zal de zeespiegelstijging in combinatie met een veranderende rivierafvoer van Rijn, Maas en Schelde (hogere afvoer in de winter, lagere in de zomer) nieuwe veiligheidsopgaven met zich meebrengen. Deze ontwikkelingen hebben ook invloed op de landbouw. Door de zeespiegelstijging kan de verzilting gaan toenemen. Daarnaast is de waterkwaliteit van een aantal bekkens zorgelijk.

### **10.6. IJsselmeergebied**

Het IJsselmeergebied heeft belangrijke functies op verschillende gebieden: veiligheid tegen overstroming, drinkwatervoorziening, natuur en cultuur, watersport en toerisme. De ruimtelijke druk op het IJsselmeer en de randmeren neemt daardoor toe. Om de diverse functies toch te behouden en te ontwikkelen, gaat het rijk zones instellen. In het zuidelijk deel wordt een dynamischer en intensiever ruimtegebruik mogelijk, het noorden wordt gereserveerd voor een meer gematigde ontwikkeling met rust en ruimte. In de Integrale Visie IJsselmeergebied (2002) van het rijk zijn deze plannen verkend.

### **10.7. Noordzee**

Op de Noordzee nemen menselijke activiteiten zodanig toe dat het kabinet voor het Nederlandse deel van dat gebied - voor het eerst - een nationaal ruimtelijk beleidskader biedt. Niet alleen de inhoudelijke problematiek maakt dat nodig, maar ook de bestuurlijke complexiteit.

## **11.0. SPECIFIEKE THEMA'S**

### **11.1. Inleiding**

De Nota Ruimte gaat afzonderlijk in op een vijftal specifieke beleidsthema's. Deze thema's worden belicht omdat zij ruimtelijke aspecten hebben waarmee een rijksbelang is gemoeid.

### **11.2. Bouwgrondstoffenvoorziening**

Voor de bouw van wegen en woningen heeft Nederland jaarlijks behoefte aan 150 miljoen ton bouwgrondstoffen. Zuinig en hoogwaardig gebruik van deze materialen is een eerste uitgangspunt van beleid. Ook is een maximale inzet nodig van alternatieve materialen, zoals hout. Het rijk en andere overheden vervullen hierbij een voorbeeldfunctie.

Waar mogelijk zal de winning van bouwgrondstoffen op land en in rijkswateren multifunctioneel moeten zijn. Kansen voor combinatie met natuurontwikkeling, recreatie, wonen aan het water en waterbeheer moeten worden benut. Dit is een van de onderdelen van de bouwgrondstoffentoets die gaat gelden voor nieuwe ruimtelijke plannen buiten bestaand bebouwd gebied. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten op de bouwgrondstoffenvoorziening en de geologische voorkomens van schaarse bouwgrondstoffen.

### **11.3. Militaire terreinen**

Het kabinet beschouwt militaire activiteiten als een nationaal belang, dat zich niet leent voor afweging door decentrale overheden. De ruimtebehoefte voor militaire activiteiten wordt in aansluiting op de Nota Ruimte vastgelegd in een aparte PKB, het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2).

Bij herbestemming van militaire terreinen en complexen wordt ernaar gestreefd cultuurhistorisch waardevolle gebouwen te behouden door toekenning van nieuwe functies.

### **11.4. Elektriciteitsvoorziening**

De elektriciteitsvoorziening in Nederland bevindt zich in een proces van privatisering en liberalisering, met uitzondering van het beheer van netwerken, waaronder hoogspanningsverbindingen. Het rijk heeft de taak voldoende ruimte te garanderen voor grootschalige elektriciteitsproductie en hoogspanningsleidingen. Daarnaast is het voor de voorzieningszekerheid, de efficiency en de inpassing van duurzaam opgewekte elektriciteit van belang dat het koppelnet waar nodig wordt uitgebreid en zodanig wordt aangepast dat uitwisseling met het buitenland en met windturbineparken in de Noordzee goed mogelijk is.

Het is de bedoeling dat in 2020 tien procent van de Nederlandse energiebehoefte op een duurzame manier wordt opgewekt. Het rijk heeft de verantwoordelijkheid om deze vormen van opwekking - voor zover nodig met specifieke stimuleringsmaatregelen binnen de geliberaliseerde markt - een kans te geven.

### **11.5. Aardgaswinning en -opslag**

Voor de energievoorziening vindt het rijk het van groot belang dat zo veel mogelijk aardgas uit de Nederlandse kleine velden wordt gehaald, zodat het volle potentieel aan aardgasvoorraden wordt benut. Opsporing, opslag en winning van aardgas zijn van groot belang voor de Nederlandse economie, voor de voorzieningszekerheid en voor de transitie naar een duurzame energiehuishouding.

### **11.6. Ruimtelijk beleid voor de ondergrond**

De bovenste laag van de bodem - de ondergrond - wordt steeds intensiever gebruikt voor ondergronds bouwen, meervoudig ruimtegebruik en infrastructuur. Ondergrondse hoofdtransportleidingen zijn van groot belang voor de Nederlandse industrie en voor de energievoorziening. Buisleidingvervoer is betrouwbaar en duurzaam en levert nauwelijks visuele hinder op. Wel zijn er veiligheidsrisico's en effecten op natuur en landschap. De toenemende drukte onder de grond kan bovendien tot knelpunten leiden bij de verdeling van beschikbare ruimte. De ontwikkeling van het buisleidingvervoer, die werd geregeld in het Structuurschema Buisleidingen, wordt belemmerd door de hoge kosten van kruisingen met andere hoofdinfrastructuur. Al met al is een betere en meer duurzame ordening van het ondergronds ruimtegebruik gewenst.

### **11.6. Drink- en industriewatervoorziening**

De openbare watervoorziening is een zorg van de overheid. Duurzame veiligstelling uit een oogpunt van volksgezondheid staat daarbij voorop. Het nationaal ruimtelijk beleid garandeert de beschikbaarheid van voldoende ruimte voor de winning van schoon grond- en oppervlaktewater, en de bescherming daarvan.

Grondwaterwinning is essentieel voor de watervoorziening. Aanvullend op het provinciaal milieubeleid zullen ook ruimtelijke instrumenten intensiever worden gebruikt om de brongebieden te beschermen. Provincies moeten de beschermingsgebieden voor bestaande en toekomstige waterwingebieden opnemen in hun streekplannen. Gemeenten moeten dit doorvertalen in het bestemmingsplan, met bijzondere aandacht voor de handhaving.