

Vierde nota over de ruimtelijke ordening



deel d: regeringsbeslissing

Op weg naar 2015



Vergaderjaar 1988-1989

SWOV

WETENSCHAPPELIJK
ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

Bibliotheek Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
T 070 - 3173333
F 070 - 3201261
E bibliotheek@swov.nl

20 490

Vierde nota over de ruimtelijke ordening

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER-PRESIDENT, MINISTER VAN ALGEMENE ZAKEN; EN VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUIS-VESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 december 1988

Hierbij zenden wij u ter goedkeuring de regeringsbeslissing over de Vierde nota over de ruimtelijke ordening. De Vierde nota doorloopt de procedure van de planologische kernbeslissing, zoals die is aangegeven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Staatsblad 1985, nr. 626).

Het beleidsvoornemen van de Vierde nota hebben wij u op 17 maart 1988 toegezonden (Tweede Kamer, vergaderjaar 1987-1988, 20 490, nrs. 1-2). De tweede ondergetekende heeft u het advies van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening over het beleidsvoornemen (Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 20 490, nrs. 7 en 8) en de Hoofdlijnen uit de inspraak (Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 20 490, nrs. 5 en 6) op 16 november 1988 doen toekomen. De verslagen van het over het beleidsvoornemen gevoerde bestuurlijk overleg worden u bij afzonderlijke brief toegestuurd. In de nota van toelichting hebben wij aangegeven op welke wijze wij rekening hebben gehouden met het advies, de inspraak en het overleg.

De Minister-President,
Minister van Algemene Zaken,
R. F. M. Lubbers

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieu-
beheer,
E. H. T. M. Nijpels

5+8805906

Vergaderjaar 1988-1989

20 490

Vierde nota over de ruimtelijke ordening

Nr. 10

REGERINGSBESLISSING

Inhoudsopgave

PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

- I Inleiding
- II Beleidskeuzes ten aanzien van de dagelijkse leefomgeving
- III Beleidskeuzes ten aanzien van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief
- IV Beleidsuitspraken gericht op uitvoering van het beleid

NOTA VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK 1	Inleiding	37
HOOFDSTUK 2	Zeven centrale thema's	39
2.1.	Internationalisering	40
2.2.	Zicht op uitvoering	50
2.3.	Marktorientatie	53
2.4.	Milieu	58
2.5.	Openbaar Vervoer	65
2.6.	Landelijk Gebied	70
2.7.	Vereenvoudiging Planningstelsel	78
HOOFDSTUK 3	Toelichting op de beleidsuitspraken	82
PKB I	Inleiding	82
PKB II	DALO Algemeen	86
DALO 1	Het Wonen	90
DALO 2	Steden in beweging	94
DALO 3	De openbare ruimte	98
DALO 4	De geleiding van de mobiliteitsontwikkeling	100
DALO 5	Zorgvuldig omgaan met grondstoffen en afval	104
DALO 6	Veranderingen in het landelijk gebied	108
PKB III	ROP Algemeen	112
ROP 1	Stedelijke knooppunten	114
ROP 2	Regio's op eigen kracht	120
ROP 3	Stedenring Centraal-Nederland	131
ROP 4	Randstad	143
ROP 5	Nederland-Waterland	154
ROP 6	Behoud en vernieuwing in het landelijk gebied	160
PKB IV	Uitvoering van het beleid	168

Vierde nota over de ruimtelijke ordening

Planologische kernbeslissing

I. INLEIDING

a. Nederland bereidt zich voor op de 21e eeuw. In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening geeft de regering aan welke bijdrage zij daaraan via het ruimtelijk beleid wil leveren.

In deze planologische kernbeslissing (pkb) zijn de beslissingen van de regering ten aanzien van de richting van het beleid en de maatregelen uit de Vierde nota samengevat. Bij deze pkb behoort een kaart, de integratiekaart Vierde nota, die een indicatieve betekenis heeft.

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

c. Voorzover in deze pkb beslissingen van wezenlijk belang zijn opgenomen als bedoeld in het Besluit op de ruimtelijke ordening art. 3, lid 2, zijn deze in een geel vlak aangegeven.

d. Beleidsuitspraken in deze pkb worden alleen gedaan in relatie tot maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen die om wijziging respectievelijk aanvulling van bestaand beleid vragen. In deze nota wordt het bestaande beleid niet telkens opnieuw bevestigd. Alleen als het bestaande beleid direct betrekking heeft op nieuwe ontwikkelingen wordt daarnaar verwezen. Op de integratiekaart Vierde nota is het bestaande met het nieuwe beleid geïntegreerd.

e. De Nota doet algemene uitspraken over maatregelen. Concretisering daarvan vindt plaats in sectornota's. Ten aanzien van de sectornota's en de daar uit te werken maatregelen fungeert de Vierde nota wat betreft de ruimtelijke aspecten als «paraplu»-nota.

f. Voorzover de beleidsuitspraken aanleiding geven tot financiële consequenties voor de rijksoverheid, zullen deze dienen te worden opgevangen binnen de van jaar tot jaar beschikbare financiële middelen. Als regel geldt dat een eventuele verhoging van uitgaven op een beleids-terrein zal worden gecompenseerd binnen de begroting waarvan het desbetreffende beleidsterrein deel uitmaakt.

g. De financiële meerjarenramingen bieden voor een eerstvolgende periode van vijf jaar het budgettaire kader. De nota bevat evenwel een verkenning van beleid voor een tijdsbestek dat de periode van de financiële meerjarenramingen overtreft. De beleidsuitspraken zullen ook op termijn niet mogen leiden tot hogere lasten voor de overheid.

Om die reden is realisatie van het beleid zoals in de beleidsuitspraken geformuleerd, in deze nota niet aan termijnen gebonden. Wel zullen in sectornota's en meerjarenplannen de uitvoeringstermijnen en de daarbij in te zetten middelen (indicatief) worden aangegeven.

Voorts wordt benadrukt dat veel van het gewenste beleid alleen tot stand kan worden gebracht door middel van financiering en medefinanciering door de particuliere sector, en niet slechts door middel van overheidsfinanciering.

h. Aan de beleidsuitspraken liggen veronderstellingen ten grondslag ondermeer van economische groei en welvaartsontwikkeling. Het moment waarop en de mate waarin de beleidsuitspraken gerealiseerd zullen worden zijn afhankelijk van de feitelijke economische groei en welvaartsontwikkeling, maar beïnvloeden deze ook zelf weer.

i. De uitspraken in de pkb kunnen niet los worden gezien van de context waarin zij in de Nota zelf zijn geformuleerd. Voor de argumentatie en onderbouwing van het beleid wordt verwezen naar het beleidsvoornemen en naar de toelichting bij deze regeringsbeslissing inzake de Vierde nota. In de pkb zijn wijzigingen respectievelijk aanvullingen van bestaand rijksbeleid aangeduid door deze beleidsuitspraken vet te drukken.

j. In de Nota en ook in deze pkb wordt onderscheid gemaakt tussen beleid ten aanzien van de dagelijkse leefomgeving en ten aanzien van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land als geheel. Zowel voor de dagelijkse leefomgeving als voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geeft de regering in deze nota aan hoe door een samenhangend beleid ruimtelijke kwaliteit kan worden toegevoegd.

Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde zijn de drie elementen die samen de ruimtelijke kwaliteit bepalen.

II. BELEIDSKEUZES TEN AANZIEN VAN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

a. Ten behoeve van het behoud en de versterking van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving zal een beleid worden gevoerd dat gericht is op:

- het veiligstellen van bepaalde basiswaarden in onze samenleving, die ruimtelijk gezien van belang zijn
- het tijdig tegemoet treden van ontwikkelingen die de dagelijkse leefomgeving van de Nederlanders – vaak ingrijpend – zullen veranderen; met andere woorden «voorsorteren» op de 21^e eeuw.

b. De burgers zelf en daarop aansluitend de gemeenten, de provincies en de waterschappen dragen de primaire verantwoordelijkheid voor de dagelijkse leefomgeving. Het beleid van de rijksoverheid richt zich hier op het aangeven van perspectieven en ondersteunende maatregelen.

c. Bij het veiligstellen van basiswaarden moeten burgers en overheid voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied er zorg voor dragen dat:

- de gebouwde omgeving en de openbare ruimte niet in verval raken
- steden, dorpen en het landelijk gebied niet vervuilen
- sociale onveiligheid het gebruik van de ruimte niet belemmert
- bepaalde groepen in de steden en op het platteland niet onvrijwillig ruimtelijk geïsoleerd raken
- steden, dorpen en landschappen niet eenvormig en daarmee onherkenbaar worden.

d. Maatschappelijke, economische en technologische veranderingen dwingen voor zes aspecten voor de dagelijkse leefomgeving tot voorsorteren op de 21^e eeuw, te weten:

- het wonen
- steden in beweging
- de openbare ruimte
- de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling
- het zorgvuldig omgaan met grondstoffen en afval
- veranderingen in het landelijk gebied.

Aangezien deze verschillende aspecten van de dagelijkse leefomgeving in de praktijk met elkaar verbonden zijn moeten beleidsuitspraken over de dagelijkse leefomgeving in hun onderlinge samenhang worden bezien.

e. Voor deze zes aspecten geeft de regering hierna aan welk verandingsperspectief ze voorstaat en welke beleidsuitspraken ze dienaangaande in deze Nota meent te moeten doen. Hoewel deze geen beslispunten inhouden is voor elk onderwerp ook de aard van het vraagstuk ter toelichting opgenomen.

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Tussen nu en 2015 zal de vraag naar woningen de nodige wijzigingen ondergaan. Deze wijzigingen hebben zowel gevolgen voor nog nieuw te bouwen woningen als voor de bestaande woningvoorraad.</p> <p>In de periode tot 2015 blijft de behoefte aan uitbreiding van de woningvoorraad nog aanzienlijk, zij het afnemend op langere termijn. Daarmee komt het accent geleidelijk meer te liggen op de aanpassing en het beheer van de dan bestaande voorraad. Beheerders, beleggers en bouwers kunnen op deze wijze inspelen op de veranderingen in de vraag. Ook het realiseren van een adequate doorstroming is bij de afstemming van vraag en aanbod van groot belang. Indien niet voldoende op de veranderingen in de vraag wordt ingespeeld kunnen negatieve effecten optreden zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - leegstand, ondoelmatig gebruik, aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid van steden en dorpen - kostbaar extra ruimtebeslag voor nieuwbouw elders met risico's van suburbanisatie en nog meer mobiliteit - kapitaalvernietiging voor particulieren en overheid. 	<p>Het perspectief is gericht op het scheppen van een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt bij voorkeur op de schaal van het stadsgewest.</p> <p>Daarbij spelen een rol:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de vraag naar andere typen woningen - de vraag naar meer kwaliteit van woning en woonomgeving - een grotere vraag naar koopwoningen - een grotere rol voor de markt, een kleinere voor de overheid. <p>Het perspectief bestaat uit drie elementen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het scheppen van gunstige voorwaarden voor de ontwikkeling van een goede kwaliteit van woning en woonomgeving en voor nieuwbouw op gewenste lokaties - het stellen van randvoorwaarden aan ontwikkelingen op ongewenste lokaties - een volkshuisvestingsbeleid van de overheid waarbij de nadruk zal liggen op het deel van de woningvraag dat niet door de markt wordt gedekt. <p>Bij de besluitvorming over nieuwbouwlakaties speelt de bijdrage die geleverd kan worden aan de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling (zie «dagelijkse leefomgeving 4») een belangrijke rol.</p>

Beleidsuitspraken

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1.1. a Vraag en aanbod zullen in belangrijke mate door de particuliere sector in evenwicht moeten worden gebracht.</p> <p>b De verantwoordelijkheid van het rijk ligt in het bijzonder bij de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen. In de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig is deze verantwoordelijkheid beleidsmatig en instrumenteel uitgewerkt.</p> <p>c Ondermeer via publiek-private samenwerking zullen aantrekkelijke woonmilieus moeten worden ontwikkeld.</p> <p>d Het verdient aanbeveling per stadsgewest in streekplankader een veranderingsprofiel voor de woningmarktontwikkeling op te stellen.</p> <p>e Voor zover de rijksoverheid via regelgeving en subsidiëring is betrokken bij de woningbouw zal het beleid gericht blijven op de realisatie van tenminste een basiskwaliteit van woning en woonomgeving. Andere overheden en woningeigenaren houden de mogelijkheid om een hogere kwaliteit tot stand te brengen.</p> <p>1.2 De problemen in na-oorlogse woonwijken zullen door gemeenten en woningbeheerders moeten worden aangepakt via maatregelen ter verbetering van de woonomgeving, door woningverbetering en door aanpassing van de huren. Deze maatregelen kunnen afzonderlijk dan wel in combinatie worden genomen. Door het rijk gesteunde voorbeeldplannen kunnen hierbij mogelijk een rol spelen (zie «dagelijkse leefomgeving 2»).</p> <p>1.3. a Het beleid blijft gericht op bundeling van de verstedelijking. Bij de besluitvorming over grote bouwplaatsen blijven de in de Structuurschets stedelijke gebieden opgenomen lokatiecriteria van kracht.</p> <p>Bij de toetsing aan deze criteria wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat in ernstige mate rekening wordt gehouden met de aansluiting op openbaar vervoersvoorzieningen (zie ook «dagelijkse leefomgeving 4»).</p> <p>b Geschikte lokaties voor sociale en vrije sectorwoningbouw in en aansluitend op de centrale steden in de stadsgewesten zullen in een gunstige concurrentiepositie worden gebracht. Dit zal het uitgangspunt zijn bij de toedeling van de grondkostensubsidies.</p> | <p>c Het samenhangend lokatiebeleid vindt instrumentele uitwerking in de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>De vraag naar nieuwe gebouwen op aantrekkelijke en doelmatig ingerichte lokaties zal door economische en technologische ontwikkelingen toenemen. Ook schaalvergrotingsprocessen dwingen tot stedelijke vernieuwing. Naast kantoren en andere bedrijfshuisvesting zal ook een vraag ontstaan naar grotere en duurder woningen op hoogwaardige lokaties. Dit verschilt van stad tot stad en van stadsdeel tot stadsdeel.</p> <p>De noodzaak tot voortdurende uitbreiding van het stedelijk gebied neemt op langere termijn af; de mogelijkheden eveneens. Het bestaand stedelijk gebied wordt daardoor steeds belangrijker: een toenemend deel van de vraag naar lokaties met kwaliteit zal zich daarop richten.</p> <p>Steden, zowel grotere als kleinere, en stadsdelen die in die nieuwe marktsituatie niet zelf een aantrekkelijk en efficiënt ingerichte woon- en werkomgeving aanbieden lopen de kans de boot te missen. Daarbij komt dat door het uitblijven van stedelijke vernieuwing kwaliteiten in het landelijk gebied kunnen worden bedreigd.</p>	<p>Het perspectief is gericht op het scheppen van ruimte voor stedelijke vernieuwing en georiënteerd op de schaal van de stad als geheel respectievelijk het stads-gewest.</p> <p>Het veranderingsperspectief maakt onderscheid tussen consolidatie-, stagnatie- en expansiegebieden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In consolidatiegebieden is het ruimtelijk beleid gericht op handhaving van de bestaande ruimtelijke structuur. Hier kan de gebouwenvoorraad via goed onderhoud en zorgvuldig beheer bij de tijd worden gehouden. Het kan hierbij zowel gaan om bepaalde woongebieden, om kantoor- en bedrijfsgebieden als om voorzieningencentra. - Stagnatiegebieden vragen er om via ingrijpende vernieuwing opnieuw tot leven te worden gebracht. Het gaat hierbij onder andere om een deel van de na-oorlogse woonwijken en van de bestaande bedrijfsterreinen. - Bij gebieden met veel dynamiek (expansiegebieden) kan vaak worden volstaan met aanpassing van ruimtelijke structuren, respectievelijk het wegnemen van factoren die vernieuwing van de ruimtelijke structuur in de weg staan. Het gaat hierbij ondermeer om binnensteden en stadsranden. De ontwikkeling van de binnensteden dient zodanig te zijn dat het mobiliteitsvraagstuk niet wordt verzwaard. Dit houdt in afstemming van woon-werklocaties en aandacht voor het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen (zie «dagelijkse leefomgeving 4»).

Beleidsuitspraken

- 2.1 Het beleid is er op gericht vernieuwing en aanpassing van de ruimtelijke structuur tot stand te brengen door particulier initiatief en overheidsactiviteiten gezamenlijk.
- 2.2 **De mogelijkheden voor het bevorderen van onderhoud van de gebouwde omgeving worden onderzocht.**
- 2.3 **Binnen het beleid ten aanzien van de monumentenzorg, dat gericht is en blijft op het behoud en herstel van cultuurhistorische waarden, wordt aan de samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling een groter belang toegekend. Bij de inzet van middelen voor de monumentenzorg zal de regering, bij gelijke urgentie vanuit cultuurhistorisch oogpunt, prioriteit geven aan de (centrale steden van de) stadsgewesten alsmede aan plaatsen en gebieden daarbuiten met een concentratie van toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische bezienswaardigheden.**
- 2.4 Het tempo en de intensiteit van de stadsvernieuwing zijn er op gericht de kwaliteitsachterstand van het bestaand stedelijk gebied (van voor 1971) zo spoedig mogelijk weg te werken. Daarbij wordt voornamelijk het accent gelegd op de oudere stadsdelen. Begin 1992 zal een evaluatie van het gebruik van het Stadsvernieuwingsfonds worden afgerond. Voor het begrotingsjaar 1993 zal een besluit worden genomen over de omvang en de aard van het Stadsvernieuwingsfonds in de jaren negentig. De middelen voor de uitbreiding van de bestaande woningvoorraad, zoals de subsidieregeling voor grote bouwplaatsen, zullen voor een deel worden ingezet in bestaand stedelijk gebied.
- 2.5 **Om gemeenten te stimuleren te komen tot creatieve oplossingen voor het verhogen van de stedenbouwkundige kwaliteit van na-oorlogse woonwijken zal het rijk het tot stand brengen van enkele voorbeeldplannen bevorderen.**

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Via de openbare ruimte komen verbindingen tussen menselijke activiteiten tot stand. De openbare ruimte fungeert voorts als ontmoetingsplaats voor de bewoners van steden en dorpen. De openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate de leefbaarheid en de herkenbaarheid van onze dagelijkse leefomgeving. De kwaliteit van de openbare ruimte in en om de steden wordt bedreigd door verval, vervuiling en onveiligheid. Steeds meer auto's leggen beslag op de openbare ruimte.</p> <p>Als de vraag naar een betere openbare ruimte niet leidt tot een verhoging van de kwaliteit van die ruimte lopen steden en dorpen het risico uiteen te vallen, dreigen verbindingroutes onbruikbaar en onherkenbaar te worden en ontmoetingsplaatsen hun functie te verliezen.</p>	<p>Het perspectief is gericht op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Veranderingen ten aanzien van de openbare ruimte spelen op diverse schaalniveaus: van het directe grensvlak tussen privaat en publiek domein tot en met de groene verbindingzones tussen stad en landelijk gebied.</p> <p>Met name wordt meer gevraagd van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de verbindingen tussen openbare ruimten - ontmoetingsplaatsen - de samenhang tussen gebieden binnen en buiten de stad. <p>Bij de verbindingen gaat het daarbij vooral om herkenbaarheid door een goede ruimtelijke vormgeving.</p> <p>Ontmoetingsplaatsen vragen om een weloverwogen situering en inrichting voor zeer uiteenlopend gebruik.</p> <p>Samenhang speelt niet alleen bij openbare ruimten in de stad maar ook tussen stad en omliggend landelijk gebied. Het gaat om groene longen vanuit het landelijk gebied de stad in en recreatieve verbindingzones vanuit de stad het landelijk gebied in.</p>

Beleidsuitspraken

- 3.1. a De zorg voor de openbare ruimte ligt primair bij de gemeentebesturen. Meer dan tot nu toe wordt bevorderd dat de particuliere sector bijdraagt wanneer publieke en private belangen direct samengaan.
- b Het rijk ondersteunt aanpassingen van de openbare ruimte met bestaande instrumenten (zoals die er zijn voor landinrichting, openluchtrecreatie, bufferzones en de aanleg van bos) en met de stadsvernieuwingsfondsen.
- 3.2 **Het rijk zal de totstandkoming bevorderen van voorbeeldplannen voor onderhoud en vormgeving van de openbare ruimte.** Dit geldt in het bijzonder voor plannen die gericht zijn op verbetering van de samenhang tussen de openbare ruimten in en aan de rand van de stad en voor plannen die gericht zijn op de ontwikkeling van openbare ruimten als algemene ontmoetingsplaatsen.

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn essentiële voorwaarden voor het functioneren van steden en stadsgewesten. De sterk groeiende automobiliteit bedreigt dat functioneren ernstig in de sterk verstedelijkte delen van ons land en in toenemende mate ook in het matig verstedelijkte deel van Nederland.</p> <p>Grote delen van de dagelijkse leefomgeving zullen in de toekomst niet goed meer kunnen functioneren indien de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling achterwege blijft.</p>	<p>Het perspectief voor de sterk en matig verstedelijkte gebieden is gericht op het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling op stedelijk en stadsgewestelijk niveau. Uitgangspunten bij die geleiding zijn het waarborgen van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en het zakelijk personenverkeer en het beperken van het woonwerkverkeer per auto en andere niet-zakelijke automobiliteit.</p> <p>Dit vraagt om een geïntegreerde aanpak via verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid. Het perspectief steunt op drie pijlers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het voeren van een lokatiebeleid ten aanzien van woningen, werkgebieden en voorzieningen in relatie tot infrastructuur - het tot stand brengen en in stand houden van een hoogwaardig openbaar vervoer - het beïnvloeden van verkeersstromen en het parkeren.

Beleidsuitspraken

- 4.1 Het beleid blijft gericht op bundeling van de verstedelijking. Bij de besluitvorming over grote bouwplaatsen blijven de in de Structuurschets stedelijke gebieden opgenomen lokatiecriteria van kracht.
Bij de toetsing aan deze criteria wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat in ernstige mate rekening wordt gehouden met de aansluiting op openbaar vervoersvoorzieningen.
- 4.2 **Om de vestiging van bedrijven en voorzieningen met een bepaald mobiliteitsprofiel op lokaties met een bijbehorende ontsluiting voor fiets, auto en openbaar vervoer (bereikbaarheidsprofiel) te bevorderen zal het rijk in overleg treden met de provincies en de gemeenten. De resultaten van het overleg zullen worden vastgelegd in afspraken over een versterkte inzet van het ruimtelijk ordeningsinstrumentarium en het milieu-instrumentarium en over adequate verkeers- en vervoersvoorzieningen. In aansluiting daarop zal voor het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer een aanzienlijke kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd, waarbij tevens extra aandacht aan voor- en natransportvoorzieningen zal worden besteed.**
- 4.3. a De gemeenten zullen in staat worden gesteld om de regulering van het parkeren met een fiscaal regime te doen geschieden. In overleg met gemeenten en provincies worden afspraken gemaakt over extra inspanningen gericht op het uitbreiden van het betaald parkeren.
- b De regering streeft naar beïnvloeding van het autoverkeer naar plaats en tijd door middel van elektronische tol.
- In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn, mede voortbouwend op het Bereikbaarheidsplan Randstad, bovenstaande beleidsuitspraken nader uitgewerkt.

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

	Aard van het vraagstuk	Perspectief
	<p>Economische groei en een hoger besteedbaar inkomen leiden tot meer produktie en meer consumptie. De medaille heeft echter ook een keerzijde. Meer produktie en meer consumptie kunnen ook meer grondstofgebruik, meer energiegebruik, meer afvalstromen betekenen. Grondstoffen dreigen schaars te worden. Er ontstaat een tekort aan schoon grond- en oppervlaktewater. Ons land is daarvan afhankelijk voor zijn watervoorziening.</p> <p>Energie is kostbaar. Afvalverwerking vraagt steeds meer ruimte. Dat alles maakt ons land kwetsbaar. Verspilling en vervuiling tasten de kwaliteit van de ruimte aan en verkleinen ook de mogelijkheden om de schaarse ruimte in ons land voor meer dan één doel te gebruiken.</p>	<p>Het perspectief is gericht op het zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval in relatie tot de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten. Het perspectief is gebaseerd op een regionale aanpak, op meer aandacht voor het gebruik van eigen bronnen en op het beperken en het hergebruik van afval:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een regionale aanpak doet recht aan de (verschillen in) ruimtelijke kwaliteiten van de afzonderlijke delen van ons land. Daarbij zijn, afhankelijk van de regionale situatie, zowel een meer gespreide als een meer geconcentreerde aanpak mogelijk - gebruik van eigen bronnen en hergebruik van afval maken een regio ook ruimtelijk minder afhankelijk van ontwikkelingen elders - hergebruik van afval verkleint het ruimtebeslag en vergroot de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. <p>Voor niet verwerkbaar afval en afval dat slechts grootschalig verwerkt kan worden blijft een boven-regionale aanpak wenselijk.</p>

Beleidsuitspraken

- 5.1 Provinciale besturen wordt gevraagd samen met gemeenten, waterschappen en nutsbedrijven vorm te geven aan de regionale aanpak.
- 5.2 **Het rijk zal de totstandkoming bevorderen van regionale voorbeeldplannen die in ruimtelijke zin oplossingen zoeken voor het zorgvuldig omgaan met grond- en oppervlaktewater, energie en afval. Wat betreft het omgaan met energie en afval staan het gebruik van eigen energie-bronnen en het beperken, respectievelijk het opnieuw gebruiken van afval hierbij centraal.**
- 5.3. a **Voorzover de toevoer van «gebiedsvreemd» water vervuilende invloed heeft zal deze toevoer worden beperkt door landinrichtings- en waterstaatswerken. Tevens zal in dit kader worden bevorderd dat schoon water per gebied langer wordt vastgehouden.**
- b **Onderzocht wordt of het gebruik van moerassystemen (helofytenfilters) voor waterzuivering mogelijk is en in hoeverre dit kan samengaan met natuurontwikkeling en recreatie.**
- 5.4 **Het rijk zal onderzoeken hoe Nederland minder afhankelijk kan worden van het buitenland voor stort en verwerking van afval. Tesamen met gemeenten, provincies en bedrijfsleven zal worden vastgesteld welke voorzieningen nodig zijn en hoe deze ruimtelijk het best kunnen worden ingepast.**

VERANDERINGEN IN DE DAGELIJKSE LEEFOMGEVING

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Veranderingen in het grondgebruik van het landelijk gebied houden in belangrijke mate verband met ontwikkelingen in de agrarische sector.</p> <p>De Nederlanders zullen geleidelijk behoefte krijgen aan een hogere kwaliteit van functies als recreatie en natuurontwikkeling. De vraag naar meer kwaliteit heeft ook betrekking op de verscheidenheid van het landschap.</p> <p>De veranderingen in het landelijk gebied zijn met veel onzekerheden omgeven. Wanneer en op welke plaats ze zich zullen voordoen valt niet altijd met zekerheid te zeggen. Wel is duidelijk dat de samenhang van functies in het landelijk gebied, de aard van de veranderingsprocessen en de zorg voor een goede kwaliteit van lucht, bodem, grond- en oppervlaktewater dwingen tot een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en onderlinge afstemming van de verschillende functies.</p> <p>Indien door veranderingen in de landbouw de bestaande ruimtelijke structuur onder druk komt te staan dreigen heel wezenlijke functies verloren te gaan. Ook kan dan een nivellering van het landschap optreden en kan onvoldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen binnen de agrarische sector ontstaan.</p> <p>Een extra probleem vormt het afnemen van de bereikbaarheid van voorzieningen en daarmee de leefbaarheid in delen van het landelijk gebied. Bij een afnemende en vergrijzende bevolking kan in een aantal gebieden onderverzorging ontstaan. Aan de bereikbaarheid van verzorgingscentra zal extra aandacht moeten worden besteed om te voorkomen dat deze gebieden in een negatieve bevolkingsspiraal komen.</p>	<p>Het perspectief is gericht op het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied, met het doel de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verhogen.</p> <p>Daarbij is een regionale aanpak nodig gezien morfologische en geohydrologische verschillen, de verschillen wat betreft de aard van de veranderingen in de landbouw en de verschillen in mogelijkheden voor verweving dan wel scheiding van functies.</p> <p>Bij het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied wordt onderscheid gemaakt tussen beleid gericht op actieve handhaving, actieve aanpassing en actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actieve handhaving is van belang in gebieden waar bij intensivering van de landbouwproductie de huidige ruimtelijke structuur onder druk komt te staan en verweving van functies en schaal van het landschap behouden dienen te blijven. - Actieve aanpassing is van belang in gebieden waar, door wijzigingen van de ruimtelijke structuur op beperkte schaal, het benutten van kansen voor natuurontwikkeling, landschapsbouw en recreatie en het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor veranderingen binnen de landbouw mogelijk is. - Actieve vernieuwing is van belang in gebieden waar verbetering van de inrichting voor landbouwkundige doeleinden of inrichting voor andere functies (bijv. natuurontwikkeling of bosaanleg) vragen om het scheppen van nieuwe, vaak robuuste ruimtelijke structuren. <p>In die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt te ontstaan zal via het openbaar vervoer getracht worden de bereikbaarheid van verzorgingscentra veilig te stellen.</p>

Beleidsuitspraken

- 6.1. a Binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is het de taak van de provinciale en gemeentelijke besturen om aan te geven waar zij actieve handhaving, aanpassing of vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorstaan.
- b Gemeenten wordt gevraagd in structuur- en bestemmingsplannen de kenmerkende karakteristieken en kwaliteiten vast te leggen, te anticiperen op de toekomst en waar nodig ruimte te laten voor nieuwe ontwikkelingen (casco-planning).
- Ter ondersteuning hiervan zal de rijksoverheid financiële steun verlenen aan het ontwikkelen van voorbeeldplannen, aansluitend op de (gewijzigde) Wet op de ruimtelijke ordening.**
- 6.2 Voor wat betreft de bereikbaarheid van voorzieningen zal het rijk in die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt streven naar een openbaar vervoersaanbod dat is toegesneden op de vraag naar openbaar vervoer. Het rijk zal blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden om aan die vraag te kunnen voldoen.

III. BELEIDSKEUZES TEN AANZIEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

a. De veranderende positie van Nederland in internationaal verband geeft aanleiding tot het formuleren van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land. Via het nationale ruimtelijk beleid worden voor het land als geheel en voor afzonderlijke landsdelen beleidsuitspraken gedaan.

b. De regering zal de totstandkoming bevorderen van een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Europa.

c. Nederland wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan landschapstypen en een grote mate van afwisseling tussen stedelijk en landelijk gebied, en tussen land en water. Het bestaand beleid is gericht op het behoud daarvan. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief bouwt voort op deze kwaliteiten van de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur op nationaal niveau, en op de kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen.

d. Uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn het door middel van ruimtelijk beleid:

- versterken van sterke punten in economisch en ruimtelijk opzicht en het benutten van ontwikkelingskansen van ons land
- vergroten van de ruimtelijke verscheidenheid
- benutten en versterken van de eigen kwaliteiten van de verschillende landsdelen (waaronder hun economische potenties).

e. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief bevat beleidsuitspraken voorzover:

- maatschappelijke veranderingen noodzaken tot nieuw beleid of wijziging respectievelijk aanvulling van bestaand beleid
- beleid in het geding is op het terrein van de ruimtelijke ordening
- beleidsuitspraken verwacht mogen worden van het rijk.

f. Voor het realiseren van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief draagt de rijksoverheid zelf de eerste verantwoordelijkheid. De regering wil haar beleid waar dat mogelijk en nuttig is samen met de particuliere sector en met andere overheden vormgeven en uitvoeren.


g. De volgende elementen maken deel uit van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief:

- het versterken van stedelijke knooppunten
- regio's op eigen kracht
- Stedenring Centraal-Nederland
- de Randstad
- Nederland Waterland
- behoud en vernieuwing in het landelijk gebied
- een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid.

h. Voor genoemde elementen geeft de regering hierna het ontwikkelingsperspectief en de betreffende beleidsuitspraken aan. Per element is een kaart toegevoegd. Beleidsuitspraken die betrekking hebben op het geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid zijn opgenomen als onderdeel van de overige elementen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen gebieden waar de verbetering van de milieukwaliteit ten behoeve van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling voorop staat en relatief schone gebieden, waar verdere verbetering van het milieu wordt gestimuleerd, met het oog op een duurzame ontwikkeling.

Hoewel ze geen beslispunten inhouden is ook in dit hoofdstuk van de pkb voor elk onderwerp de aard van het vraagstuk ter toelichting opgenomen.

ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Veranderingen in de productie- en voorzieningsstructuur worden gekenmerkt door schaalvergroting en door specialisatie.</p> <p>Deze processen doen zich in alle sectoren van de economie voor en bieden daar kansen voor verdere ontwikkeling. Specialisatie in de industrie en distributiesector bieden daarenboven extra kansen voor de ontwikkeling van de dienstensector in ons land als geheel en in de afzonderlijke landsdelen. Daarvoor is ondermeer een aantrekkelijk voorzieningsklimaat in steden van belang.</p> <p>Bij onvoldoende afstemming van lokatiebeslissingen dreigt echter juist verschraving van het regionale voorzieningenniveau en worden de ontwikkelingskansen op nationaal en regionaal niveau gemist.</p> <p>Een aantal steden in ons land ligt gunstig in het infrastructuurnetwerk, huisvest kansrijke bedrijfssectoren, en heeft reeds een (redelijk) hoog voorzieningenniveau -ook commercieel- met bijbehorend draagvlak. Zij vervullen een centrumfunctie voor de regio en hebben goede uitgangspunten om nationaal en internationaal in de concurrentie van steden mee te komen.</p> 	<p>Draagvlakvereisten en beperkte overheidsmiddelen geven aanleiding tot selectie van een beperkt aantal steden die in het geheel van steden een landsdeelverzorgende rol vervullen.</p> <p>Bij de inzet van middelen voor de daarbij behorende grootschalige publieke voorzieningen krijgen die steden de voorkeur, die:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een hoog voorzieningenniveau hebben (waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs) met een bijbehorend draagvlak (minstens 1 à 1,5 mln inwoners) - goed zijn aangesloten op het systeem van (inter)nationale verbindingen - een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur hebben. <p>Het ontwikkelingsperspectief is gericht op het versterken van de centrumpositie voor dienstverlening van een beperkt aantal stedelijke knooppunten in hun regionaal verband. Deze stedelijke knooppunten zijn op de kaart aangegeven. Het aanwijzen van stedelijke knooppunten betekent overigens niet, dat ontwikkelingen in andere steden zullen worden tegengewerkt.</p> <p>De versterking heeft wat het rijk betreft betrekking op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bundeling van voorzieningen - telecommunicatie - goede bereikbaarheid. <p>De steden respectievelijk de desbetreffende stadsgewesten hebben een goed economisch klimaat (aantrekkelijke bedrijfslokaties) en een goed woon- en leefklimaat nodig, waarvoor de gemeentelijke overheden de verantwoordelijkheid dragen.</p> <p>Met het bundelen van de overheidsvoorzieningen wordt een positief effect op de marktsector nagestreefd.</p>

Beleidsuitspraken

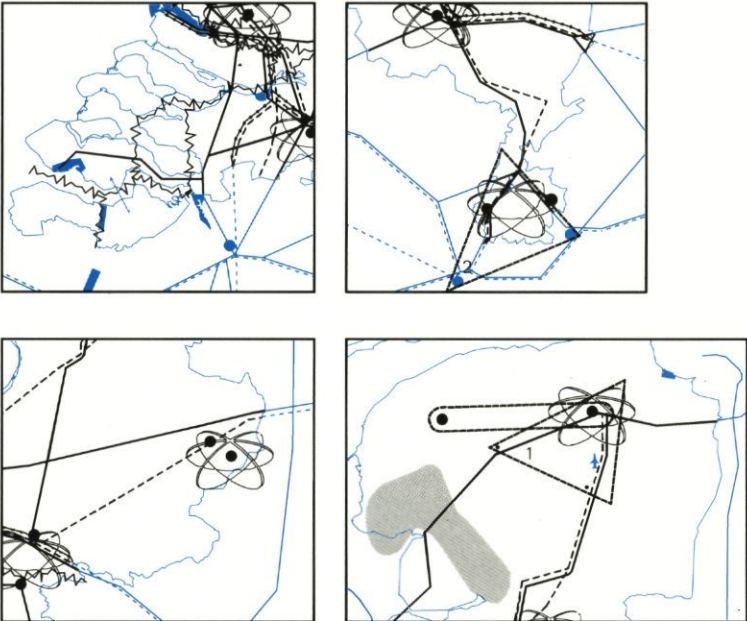



1.1 **Op grond van het ontwikkelingsperspectief worden als stedelijk knooppunt aangewezen: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Groningen, Zwolle, Enschede/Hengelo, Arnhem-Nijmegen, Breda, Eindhoven en Maastricht/Heerlen.**

In aansluiting op hetgeen particulieren en lagere overheden bijdragen richt het rijk zich op de volgende maatregelen voor de versterking van de stedelijke knooppunten:

- 1.2. a **Daar waar de regering invloed heeft op de lokatie van grootschalige publieke voorzieningen met een landsdelige verzorgingsfunctie voor gezondheidszorg en cultuur zal zij waar dat mogelijk en nuttig is kiezen voor vestiging in één van de stedelijke knooppunten.**
- b Voor de lokatie van hogere onderwijs- en onderzoeksinstituten en de lokatie van instellingen voor kennisoverdracht aan bedrijven (innovatiecentra) wordt voortzetting van het bestaande beleid, gericht op handhaving van concentratie c.q. vestiging in onder meer de stedelijke knooppunten, voorgestaan.
- 1.3 De betreffende provinciale besturen zal worden verzocht dezelfde voorkeur voor stedelijke knooppunten in acht te nemen.
- 1.4. a Voor de PTT vormt het al dan niet stedelijk knooppunt zijn een afwegingscriterium bij beslissingen over het versneld aanleggen van een digitaal telecommunicatienet op basis van glasvezelverbindingen, en bij de beoordeling van gelijkwaardige aanvragen door gemeentebesturen om bedrijfsterreinen op zakelijk verantwoorde wijze uit te rusten met bijzondere telecommunicatieve voorzieningen.
- b De voorbereiding van telematica-voorzieningen in de stedelijke knooppunten buiten de westelijke provincies kan mede worden gefinancierd in het kader van het regionaal economisch beleid.
- 1.5 **De regering zal waar nodig prioriteit geven aan de verbetering van de verkeers- en vervoersvoorzieningen in stedelijke knooppunten.**
Over de stedelijke verkeers- en vervoersvoorzieningen worden nadere uitspraken gedaan in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

1.6 **Bij de sanering van verontreinigde bodems in het kader van de Interimwet Bodemsanering en bij geluidsanering, zal de prioriteitstelling bij een gelijke milieu-urgentie mede worden bepaald door de ligging van die lokaties in stedelijke knooppunten.**

ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

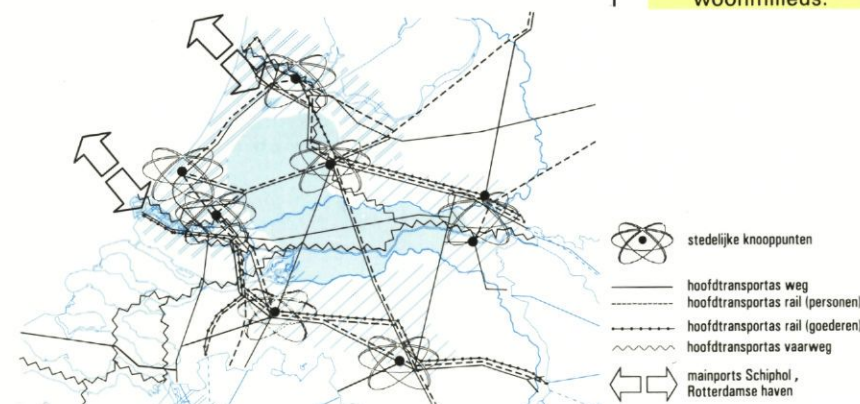
Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Naast de versterking van de stedelijke knooppunten als dienstverleningscentra op het hoogste niveau zijn er in alle regio's mogelijkheden om economische kansen te benutten door gebruik te maken van de eigen kwaliteiten.</p> <p>Het economische belang van landsgrenzen neemt af. Hierdoor worden de ontwikkelingskansen van de landsdelen buiten Centraal-Nederland in toenemende mate bepaald door de aansluitingsmogelijkheden op de buitenlandse economische concentraties. Deze zijn voor Noord- en Oost-Nederland, voor Zuidoost-Nederland en voor Zuidwest-Nederland verschillend.</p>	<p>Bestanddelen van het perspectief voor 'Regio's op eigen kracht' zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de ontwikkelingskansen van de betrokken landsdelen in internationaal verband - de karakteristieke kenmerken en kwaliteiten van Nederland als geheel en het daarop gebaseerde bestaande ruimtelijke rijksbeleid als opgenomen in de kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur - de eigen kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen op het punt van ligging en infrastructuur, scholing en arbeidsmarkt, bedrijvigheid, regionaal-economische kansen en ruimtelijke verscheidenheid. <p>Het perspectief is gericht op het zoeken naar een op de desbetreffende regio toegesneden evenwicht tussen het benutten van eigen kwaliteiten, een oriëntatie op het economische kerngebied van Nederland en het aansluiten op ontwikkelingen in aanliggende grens-regio's en economische kerngebieden buiten onze landsgrenzen.</p> <p>Het beleid is in het bijzonder gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het versterken van de stedelijke knooppunten - verbetering van (inter)nationale verbindingen - het benutten van kansen in de sectoren landbouw, bosbouw, industrie, toerisme, recreatie en natuur - het benutten van mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking.
<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p> stedelijk knooppunt</p> <p>----- hoofdtransportas rail (personen)</p> <p>----- hoofdtransportas rail (goederen)</p> <p>~~~~~ hoofdtransportas vaarweg</p> <p>— hoofdtransportas weg</p> <p> natuur en/of toeristisch recreatieve ontwikkelingszone</p> <p> NADERE UITWERKINGEN</p> <p>1 Groningen - Assen - Drachten - Leeuwarden</p> <p>2 Maastricht / Heerlen - Aken - Luik</p> </div> </div>	

Beleidsuitspraken

<p>Het beleid is deels opgenomen in andere delen van het ontwikkelingsperspectief. Dit betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> – het versterken van stedelijke knooppunten (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1») – verbetering van (inter)nationale verbindingen (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 3») – het benutten van kansen in de sectoren landbouw, toerisme, recreatie en natuur (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 5 en 6»). <p>In aansluiting op het bestaande beleid, met name het regionaal-economisch beleid, het beleid voor de stedelijke gebieden (stadsgewesten en concentratiekernen), het beleid voor de landelijke gebieden en het verkeers- en vervoersbeleid en rekening houdend met bestaande kaders voor grensoverschrijdende samenwerking zijn voor de regio's de volgende maatregelen voorzien:</p> <p><i>Zuidwest-Nederland</i></p> <p>2.1 Het rijk zal, in samenwerking met de provincie Zeeland en in aansluiting op de Benelux-structuurschets voor het Westerscheldebekken, een aantal verkenningen uitvoeren. Dit betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de economische ontwikkelingsmogelijkheden van Zuidwest-Nederland en de daarmee samenhangende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen – de mogelijkheden die de eventuele aanleg van de Westerschelde Oeververbinding biedt voor de vooral aan zeehavens gerelateerde industriële activiteiten, mede in relatie tot de Belgische havengebieden. <p>Op basis van de resultaten van het bovengenoemde onderzoek zal de regering in overleg met de betrokken overheden bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking voor dit deel van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota nuttig en wenselijk is.</p> <p>2.2 Ten behoeve van de verbetering van de ruimtelijke en milieukwaliteit wordt een plan van aanpak opgesteld voor de kanaalzone Sas van Gent-Terneuzen.</p> <p>2.3 De internationale verbinding van de Randstad en Zuidwest-Nederland met het Belgisch/Franse achterland (incl. Kanaaltunnel) wordt versterkt (aanleg «Zoomweg»).</p>	<p><i>Zuidoost-Nederland</i></p> <p>2.4 Het provinciaal bestuur van Limburg en het rijk zullen gezamenlijk het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik uitwerken.</p> <p>Over die uitwerking zal overleg gevoerd worden met de betrokken autoriteiten in de Bondsrepubliek Duitsland en België. Deze nadere uitwerking zal uitgaande van de internationale ligging van het gebied gericht zijn op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de ontwikkelingsmogelijkheden van het stedelijk knooppunt Maastricht/Heerlen, mede in relatie tot Aken en Luik – de versterking van de functionele samenhang tussen Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen – afstemming van de infrastructuur over de grens – verbetering van de toeristisch-recreatieve voorzieningen – verbetering van de milieukwaliteit van het landelijk gebied via een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid – de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Maastricht, als de oost-westbaan wordt aangelegd. <p><i>Oost-Nederland</i></p> <p>2.5 In aansluiting op het bestaande beleid liggen de belangrijkste accenten in het beleid voor Oost-Nederland op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – versterking van het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo mede in internationaal perspectief – versterking van het stedelijk knooppunt Zwolle – versterking van de landschappelijke structuur van het kleinschalige gebied van de Achterhoek en Twente, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties – aansluiting bij de mogelijkheden die Oost Nederland heeft als grensregio. 	<p><i>Noord-Nederland</i></p> <p>2.6 De betrokken provinciale besturen zullen met medewerking van het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota opstellen voor Groningen-Assen-Drachten-Leeuwarden. Deze nadere uitwerking zal plaats vinden langs twee lijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden – de invulling van de driehoek Groningen-Assen-Drachten. <p>Het eerste element van de nadere uitwerking richt zich op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de ontwikkelingsmogelijkheden van Groningen als stadsgewest en stedelijk knooppunt en van Leeuwarden als stadsgewest – de taakverdeling tussen het stadsgewest Groningen en het stadsgewest Leeuwarden op basis van complementariteit waarbij functies elkaar aanvullen en versterken – voorzover er knooppuntinstrumenten zijn die aansluiten bij deze taakverdeling ligt het in de rede dat deze ook voor Leeuwarden worden ingezet – uitgangspunt hiervoor vormt de door de betrokken provincies onderschreven visie van het Besturen Overleg Noorden. <p>Het tweede element van de nadere uitwerking richt zich op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de versterking van de functionele samenhang tussen Drachten, Assen en Groningen – de benutting van de verscheidenheid aan vestigings- en woonmilieus in het gebied Groningen-Assen-Drachten, zonder de kwaliteiten van het gebied als geheel aan te tasten – de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Eelde, als de start- en landingsbaan wordt verlengd. <p>2.7 Met de betrokken provincies wordt gezocht naar mogelijkheden om de economische ontwikkelingskansen te benutten die samenhangen met de aansluiting van het Noorden op (potentiële) internationale verbindingen met Noord-Duitsland en Skandinavië. Bijzondere aandacht gaat uit naar het benutten van de mogelijkheden van de Eemshaven en de haven van Delfzijl en naar</p>	<p>de aansluiting op de zogenaamde Emslandlinie.</p> <p>2.8 Het rijk steunt een gezamenlijk initiatief van de drie noordelijke provincies om de mogelijkheden te verkennen voor het opstellen van een nadere uitwerking voor het landelijk gebied in Noord-Nederland. Zo'n uitwerking zal, voor wat het rijk betreft, moeten passen in het beleid van deze nota en gericht moeten zijn op een beperkt gebied en op het benutten van kansen en kwaliteiten. Op basis van de resultaten van bovengenoemde verkenning zal de regering in overleg met de betrokken provincies bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota nuttig en wenselijk is.</p> <p>2.9 Voor het Friese merengebied en Noordwest-Overijssel zal, in samenwerking met de betrokken provincies, worden gezocht naar mogelijkheden om de toeristisch-recreatieve potenties en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in en tussen deze gebieden te benutten. Daarvoor wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Blokzijl en Lemmer. Hierbij zullen tevens mogelijkheden voor natuurontwikkeling en verbetering van de hydrologische situatie in beschouwing worden genomen. Bij de studie naar de potenties van het gebied als geheel zal ook een deel van het IJsselmeer dat grenst aan de Friese Zuidkust worden betrokken. De hoge natuurwaarden van dit gebied zullen mede uitgangspunt zijn voor verdere planvorming.</p> <p><i>Goederendistributiecentra en inlandterminals</i></p> <p>2.10 De regering zal ter stimulering van het gecombineerd vervoer kansrijke initiatieven van andere overheden en bedrijfsleven voor het ontwikkelen van goederendistributiecentra en inlandterminals ondersteunen. De effecten op landsdelen buiten Centraal-Nederland dienen zo gunstig mogelijk te zijn. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Venlo/Tegelen en de containerterminal te Nijmegen.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Het economisch kerngebied van Nederland is geleidelijk groter geworden. Het omvat niet meer alleen de Randstad maar ook grote delen van Gelderland en Noord-Brabant. Het kerngebied is qua economische activiteiten sterk internationaal georiënteerd. De kracht van het gebied is gelegen in zijn centrale ligging, in de aanwezigheid van de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol, de aanwezigheid van goede achterlandverbindingen over de weg, over het water en per spoor, en een grote mate aan economische én ruimtelijke verscheidenheid binnen het gebied. Internationale ontwikkelingen bieden mogelijkheden tot versterking van de positie van het gebied. Die kansen zijn echter niet onbedreigd. Stagnerend verkeer, aantasting van het milieu en aantasting van de ruimtelijke verscheidenheid zijn versturende factoren.</p>	<p>Het economisch kerngebied van Nederland omvat de Randstad en grote delen van Gelderland en Noord-Brabant. Het perspectief voor dit gebied wordt aangeduid als 'Stedenring Centraal-Nederland' en is gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het benutten van de nationale en internationale potenties van het economisch kerngebied vooral met het oog op de betekenis van Nederland als transport- en distributieland - het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van de moderne industrie, landbouw en diensten (met het oog op een zo groot mogelijke waardedoelvoeging aan goederen, diensten en informatie) - het versterken van de samenhang tussen de steden op de ring en de samenhang binnen de Centrale Open Ruimte, uitgaande van de ruimtelijke verscheidenheid van het stedelijk en landelijk gebied. <p>De hoofdelementen van dit ontwikkelingsperspectief zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de internationale verbindingen. De hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en vaarweg zijn op de integratiekaart Vierde nota aangegeven. - het bieden van optimale ruimtelijke voorwaarden voor waardedoelvoeging aan goederen, diensten en informatie uitgaande van de economische en ruimtelijke potenties van het gebied - het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met de stedelijke knooppunten als voortrekker - het actief versterken van de ruimtelijke verscheidenheid, zowel door kwaliteitsverbetering in het stedelijke en het landelijke gebied als door het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus.



Beleidsuitspraken

Het beleid voor de Stedenring Centraal-Nederland steunt mede op andere delen van het ontwikkelingsperspectief. Dit betreft:

- het versterken van de stedelijke knooppunten (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1»)
- het versterken van de kwaliteiten van het landelijke gebied binnen de Stedenring (zie «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 4, 5 en 6»).

De provincies zijn verantwoordelijk voor de regionale uitwerking van het perspectief voor (onderdelen van) de Stedenring. Het beleid van het rijk voor de Stedenring euid tot de volgende beleidsuitspraken:

3.1 **Ter ondersteuning van de internationale distributiefunctie is het gewenst een aantal hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en vaarweg te onderscheiden. Op deze hoofdtransportassen dient het (internationale) doorgaande verkeer zo min mogelijk gehinderd te worden door het overige verkeer.**

3.2. De positie van de luchthaven Schiphol zal worden versterkt door de volgende maatregelen:

- a **De ontsluiting van Schiphol zal worden verbeterd.**
- b **Met het oog op een betere benutting van bedrijfslokaties aan de Westkant van Amsterdam (waaronder het westelijk havengebied) zal, in combinatie met de verbetering van de aansluiting op de A4, de Westrandweg worden aangelegd.**
- c **Binnen de gestelde milieuhygiënische voorwaarden dient een maximale benutting van de afhandelingscapaciteit voor vliegtuigen, passagiers en vracht van de luchthaven Schiphol ruimtelijk mogelijk te blijven. In ruimtelijke plannen dient daarmee rekening te worden gehouden en dient de eventuele aanleg van een vijfde baan niet onmogelijk te worden gemaakt.**
- d Bij aansluiting van Nederland op het Westeuropese net van hogesnelheidspoorlijnen verdient een station op Schiphol een sterke voorkeur.

3.3. De positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied als mainport en de positie van de haven- en industriegebieden in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldegebied zullen, uitgaande van

goede verbindingen naar zee, worden versterkt door de volgende maatregelen:

a **In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt prioriteit gegeven aan de als hoofdtransportas aangemerkte verbindingen tussen deze haven- en industriegebieden enerzijds en de Bondsrepubliek Duitsland en België anderzijds.**

b De goederenspoorlijn Rotterdam-Breda-Venlo zal worden verbeterd. Met de Bondsrepubliek Duitsland wordt overleg gevoerd over eenzelfde verbetering van het aansluitende spoorwegnet.

c **Het Rijk zal een bijdrage leveren aan het scheppen van mogelijkheden tot intensivering en schaalvergroting ten behoeve van de vierbaksduwvaart op de hoofdtransportassen vaarweg. Voor de Waal betreft dit mogelijkheden ten behoeve van de zesbaksduwvaart.**

d **Na overleg met de gemeente Rotterdam zal worden bepaald in hoeverre het Rijk een bijdrage zal leveren aan de oplossing van in het Rotterdamse haven- en industriegebied gelegen ruimtelijke knelpunten.**

3.4. a **De hoofdtransportassen voor het wegverkeer vormen niet alleen een ondersteuning van de internationale distributiefunctie, maar ook van de onderlinge samenhang binnen de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten buiten de Stedenring en met de belangrijke centra in de aangrenzende landen.**

b **Door middel van ruimtelijk beleid zullen -waar dat mogelijk en gewenst is- nieuwe bestemmingen worden tegengegaan die aanzienlijk woon-werkverkeer op de hoofdtransportassen voor het wegverkeer genereren. Vestiging van distributiebedrijven langs hoofdtransportassen binnen stadsgewesten en stedelijke kernen (conform de filosofie van de bereikbaarheidsprofielen) behoort mogelijk te blijven. Het restrictief beleid ten aanzien van de open ruimten blijft echter gehandhaafd, dus ook voor bedrijfsvestigingen langs hoofdtransportassen door deze gebieden.**

c **Daarnaast zullen, waar dat nodig is, verkeers- en vervoersmaatregelen met voorrang op deze hoofdtransportassen worden ingezet.** Gedacht wordt aan:

- het realiseren van ontbrekende schakels
- capaciteitsvergroting door verbreding en/of optimalisatie van de bestaande weg.

Binnen het net van hoofdtransportassen voor het wegverkeer wordt prioriteit gegeven aan de «Doorstroomroute» in de Randstad en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven.

Uitwerking van deze verkeers- en vervoersmaatregelen vindt plaats in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer op basis van de verwachte vervoersstromen op de hoofdtransportassen.

3.5 **Om de samenhang in de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten elders in Nederland en met het buitenland te versterken wordt gestreefd naar de totstandkoming van een netwerk van snelle spoorverbindingen tussen stedelijke knooppunten en met belangrijke centra in de aangrenzende landen. Deze verbindingen worden aangeduid als hoofdtransportas rail (personen). Aan deze verbindingen zal prioriteit worden gegeven bij het opheffen van knelpunten in het spoorwegnet.**

ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

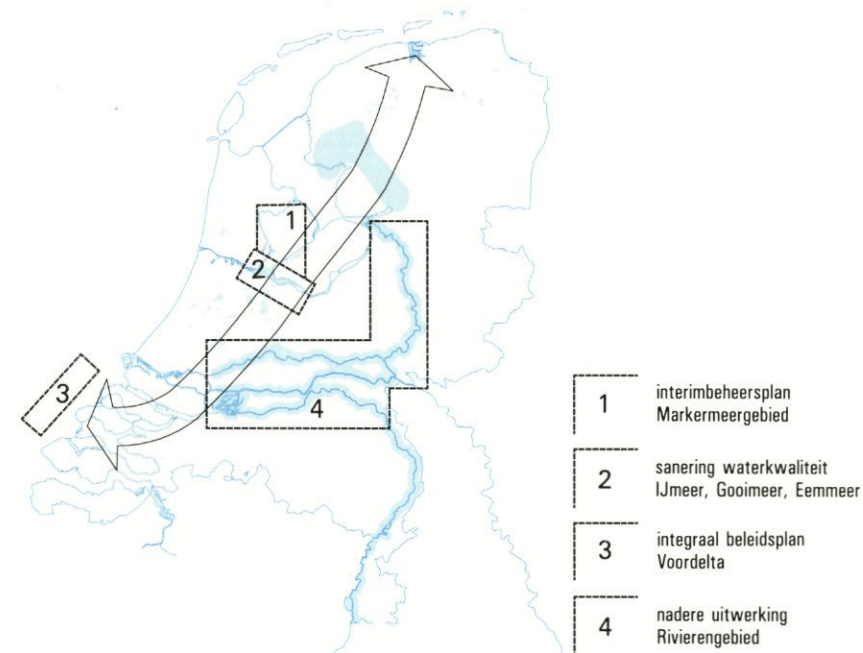
Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Op Europese en wereldschaal is er sprake van een toenemende concurrentie tussen steden. De Randstad heeft de mogelijkheden om die concurrentie aan te gaan. Voor een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu liggen de beste aanknopingspunten in de agglomeraties van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.</p> <p>De Randstad is niet alleen een gebied met kansen. Nergens anders in Nederland wonen zoveel mensen, werken zoveel mensen, zijn zoveel mensen werkloos en willen zoveel mensen zich verplaatsen. Nergens anders staat de leefbaarheid van de steden, de verplaatsingsmogelijkheden en de kwaliteit van het landelijk gebied zo onder druk.</p> <p>De Randstad is een combinatie van grote en middelgrote stadsgewesten rond een groen en relatief open middengebied dat de Randstad haar unieke karakter geeft. Verdere verstedelijking bedreigt de geleidingsfunctie van dit Groene Hart. De toeristisch-recreatieve mogelijkheden van dit gebied kunnen een bijdrage leveren aan de vergroting van de concurrentiekracht van het internationale grootstedelijke vestigingsmilieu.</p>	<p>Het perspectief is gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het ontwikkelen van een internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu dat kan concurreren met andere Europese metropolen - de verbetering van de bereikbaarheid - het handhaven en versterken van de ruimtelijke verscheidenheid van de steden en de open ruimten. <p>Elementen van het perspectief zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de internationale zakelijke dienstverlening met een sterk accent op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de samenhang tussen deze steden - het in aansluiting op de in ontwikkeling zijnde Randstadgroenstructuur benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van het Groene Hart voor de landbouw, de natuur, het toerisme en de openluchtrecreatie, mede ten dienste van het internationale vestigingsmilieu in de Randstad - veiligstellen van de bereikbaarheid van de vier grote steden, de beide mainports Schiphol en Rotterdamse haven en de andere grote bedrijfsconcentraties - het voortzetten van een arbeidsmarkt- en huisvestingsbeleid voor sociaal-economisch zwakke groepen in de grote steden. <p>Het verstedelijkingsbeleid, zoals dat is geformuleerd in de Structuurschets stedelijke gebieden, blijft gehandhaafd en wordt op een aantal punten (waaronder het Groene Hart) nader geconcretiseerd.</p>

Beleidsuitspraken

<p>4.1 Om de bestuurlijke samenhang in de Randstad te vergroten wordt, waar nodig, gestreefd naar adequate overlegstructuren, waarin het rijk en de andere betrokken overheden participeren. Hierbij zal rekening worden gehouden met bestaande overlegkaders, zoals die tussen het rijk en de grote steden, het zogenaamde Agenda-overleg.</p>	<p>4.4 Mede ten behoeve van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat zal de regering in overleg treden met de betrokken overheden over het opstellen van een plan van aanpak voor de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in Rijnmond en het gebied rond Schiphol. Dit plan zal door de betrokken provincies en het rijk gezamenlijk moeten worden opgesteld, gebaseerd op het ruimtelijk beleid en het milieubeleid.</p>	<p>wordt de kwaliteit van de bestaande infrastructuur zodanig verbeterd dat dit doorgaande verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd door het overige verkeer, met name het (inter)stadsgewestelijke woon-werkverkeer. Daarbij kan eraan worden gedacht om slechts de grootste concentraties van bedrijvigheid zoals Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Utrecht op deze zogenaamde «Doorstroomroute» aan te sluiten. Elektronische instrumentatie zal op deze route een rol spelen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - behoud en versterking van bestaande natuurwaarden en natuurontwikkeling in de vorm van kerngebieden en verbindingzones - een duurzaam landbouwkundig gebruik - instandhouding van landschappelijke openheid - het opstellen van een plan van aanpak voor een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid met het oog op een duurzame ontwikkeling van het landelijke gebied.
<p>4.2 De beperkte kansen voor het realiseren van een hoogwaardig woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenmilieu met internationale allure moeten worden benut.</p> <p>Het gaat bij voorkeur om geïntegreerde projecten, die ook uit toeristisch-recreatief oogpunt aantrekkelijk zijn. Mogelijkheden daartoe worden gezien in enkele omvangrijke herstructureringsprojecten die gelegen zijn in of aansluitend op de binnenstad van Amsterdam (IJ-centraal en het oostelijk havengebied), van Rotterdam (Waterstad en de Kop van Zuid) en van Den Haag (het gebied Spuikwartier, Centraal Station, Utrechtse Baan).</p> <p>Het rijk zal, onder de voorwaarde dat de particuliere sector voor een groot deel in de kosten zal bijdragen, realisering van deze projecten bevorderen door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het aanmerken van deze locaties als herstructureringsprojecten van nationaal belang - het gecoördineerd inzetten van rijksmiddelen waarbij hoge prioriteit zal worden gegeven aan de essentieel geachte voorwaarden voor het tot stand komen van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu - afstemming van procedures en gecoördineerde besluitvorming voor deze gebiedsgerichte aanpak - het in overleg met de betrokken provincies en gemeenten versterken van de samenhang tussen deze projecten. 	<p>4.5. a De regering zal zich inzetten voor de aansluiting van de Randstad op het Westeuropese net van hogesnelheidslijnen. Hierbij is zowel de relatie met Brussel, Parijs (aansluiting op het reeds bestaande net van hoge snelheidslijnen), Londen en Frankfurt aan de orde als de mogelijke snelle railverbinding van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. De verdere afweging zal wat betreft de lijn Amsterdam-Parijs plaatsvinden in de planologische kernbeslissing en de tracénota voor deze hogesnelheidslijn. Uitwerking van de te verbeteren (snelle) relatie van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland is aan de orde in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.</p> <p>b Voor het openbaar vervoer in de Randstad zullen naast de eerder genoemde maatregelen in het kader van de dagelijkse leefomgeving, de stedelijke knooppunten en de Stedenring de volgende stappen worden gezet: De regering zal in overleg treden met andere overheden, de Nederlandse Spoorwegen en openbaar vervoerbedrijven om de kwaliteit van het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem tussen en binnen de stadsgewesten van de Randstad te bevorderen. Hierbij zal aan een onderlinge integratie van de openbaar vervoersystemen tussen de stadsgewesten Den Haag en Rotterdam in het bijzonder aandacht worden besteed.</p> <p>c Conform het Bereikbaarheidsplan Randstad vragen binnen het totale concept van de hoofdtransportassen de wegverbindingen binnen de Randstad bijzondere aandacht. Ten behoeve van het doorgaande zakelijke wegverkeer en goederenvervoer binnen de Randstad</p>	<p>4.6 De regering zal met de provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad opstellen. Vanuit de wenselijkheid om een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu te stimuleren zal deze nadere uitwerking, op basis van een kwalitatieve verkenning van het wonen, het werken, de infrastructuur en de relatie stad-land, gericht zijn op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het tot stand brengen van hoogwaardige woon-, werk- en recreatiemilieus - het ontwikkelen van hoogwaardige voorzieningen van internationale allure - de versterking van de functionele samenhang tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag enerzijds, en tussen deze drie steden, Schiphol, het Rotterdamse haven- en industriegebied en het Groene Hart anderzijds - marketing en promotie van dit grootstedelijke vestigingsmilieu. 	<p>4.7 De regering zal samen met de betrokken provincies een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het Groene Hart opstellen mede in relatie tot de aan de Randstad grenzende grote wateren. Uitgaande van het bestaande selectieve woningbouwbeleid en het bestaande beleid gericht op het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van het gebied met infrastructuur en aanvullend op de Randstadgroenstructuur en het bufferzonebeleid zal deze nadere uitwerking gericht zijn op de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toeristisch-recreatieve voorzieningen, met name doorgaande vaarroutes tussen IJsselmeer en Delta
<p>4.3 Bij beslissingen over voorzieningen van internationale betekenis op het gebied van onderwijs en cultuur zal de regering in overleg met de daarbij betrokken provincies, gemeenten en instellingen waar dat mogelijk en nuttig is prioriteit geven aan genoemde drie steden. Voor onderwijsvoorzieningen geldt deze prioriteit voorzover er sprake is van gelijkwaardigheid uit onderwijskundig oogpunt.</p>			

ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Aard van het vraagstuk	Perspectief
<p>Water is zeer kenmerkend voor Nederland. Een relatief groot deel van Nederland bestaat uit water. Nederland is een land met veel water, maar ook een land waar schoon water schaars dreigt te worden. Schoon water is van groot belang voor de (drink)watervoorziening, de natuur, de recreatie, de landbouw, de visserij en de industrie. Behalve de vervuiling uit eigen land is er de vervuiling vanuit het buitenland via de grote rivieren.</p> <p>Een belangrijk deel van ons land ligt onder de zeespiegel. Bescherming tegen overstromingen is dus van essentieel belang. De versnelde stijging van de zeespiegel dwingt tot blijvende aandacht voor de (zee)waterkeringen en het vasthouden van de zandige kust en zal leiden tot veranderingen in de zoet-zoutwaterbalans.</p>	<p>Het perspectief voor Nederland-Waterland is gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het versterken van de samenhang tussen de functies watervoorziening, natuur, toerisme, recreatie en transport - het tot stand brengen van een betere samenhang tussen de grote wateren - het vergroten van de aandacht voor natuurontwikkeling, naast natuurbehoud. <p>Zowel nationaal als internationaal is het beleid gericht op het tegengaan van vervuiling van het water. Via het milieubeleid, het landbouwbeleid en het waterkwaliteitsbeleid zullen de beleidsinspanningen hiervoor met kracht worden voortgezet.</p> <p>Voor drie gebieden wordt het perspectief geconcretiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de grote wateren (IJsselmeer/Markermeer/Randmeren en Deltagebied) - de 'natte' gebieden in Friesland en West-Nederland - het Rivierengebied. <p>Met dit perspectief streeft de regering naar het versterken van de kwaliteiten van Nederland-Waterland via twee assen. De ene as loopt van het Lauwersmeer naar het Deltagebied. De andere as loopt van oost naar west via het Rivierengebied.</p>



Beleidsuitspraken

Het beleid met betrekking tot de verbetering van de toeristisch-recreatieve potenties van Zuidwest-Friesland is opgenomen onder «Noord-Nederland» in «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 2». De toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden van het Groene Hart en van de noordelijke Maasvallei (incl. het gebied van de Maasplassen) zijn aan de orde in respectievelijk «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 4 en 6».

5.1 Voor het Markermeergebied zal de regering in samenwerking met de betrokken provinciale overheden een interimbeheersplan opstellen met het oog op het veiligstellen en verbeteren van de huidige toeristisch recreatieve en ecologische kwaliteiten van het gebied en met het oog op het fysiek openhouden van de mogelijkheden tot inpoldering binnen het gebied.

5.2 Binnen het geheel van IJsselmeer, Markermeer en Randmeren zullen de potenties van het IJ- en Gooimeer worden benut voor natuurontwikkeling, toerisme en recreatie, met name in relatie tot Amsterdam als stad aan het water. Noodzakelijk daarvoor is dat de milieukwaliteit van IJ-meer(kust), Gooimeer en Eemmeer wordt verbeterd. Daartoe dienen de volgende maatregelen:

- a **Op korte termijn zal de vervuiling van het IJmeer, voorzover samenhangend met het gif op de brandplaats aan de Diemerzeedijk, worden gestopt. Deze lokatie zal bij voorrang worden gesaneerd.**
- b **Sanering van de waterkwaliteit van het Gooimeer zal met prioriteit ter hand worden genomen door een combinatie van bron- en effectgerichte maatregelen langs IJmeer, Gooimeer en Eemmeer.**

5.3 **De regering zal in samenwerking met de daarbij betrokken overheden een integraal beleidsplan voor de Voordelta opstellen. Dit plan is gericht op het veilig stellen van de natuurlijke ontwikkeling in relatie tot de kustbescherming. Aangegeven zal worden in hoeverre andere functies als toerisme en recreatie, energie-opslagsystemen en visserij inpasbaar zijn in de voorgestane ontwikkeling van dit gebied.**

5.4 **De regering zal samen met de betrokken provincies en andere overheden een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het Rivierengebied opstellen.**

Onder het Rivierengebied wordt in dit verband verstaan het centrale rivierengebied van de Duitse grens tot het Hollands Diep alsmede het gebied van de IJsselvallei.

Deze nadere uitwerking zal gericht zijn op:

- natuur- en toeristisch- recreatieve ontwikkelingen in de uiterwaarden, mede gezien in relatie tot het rivierbeheer en de agrarische ontwikkeling in de komgebieden
- de mogelijke funktieverdeling tussen de grote rivieren, op het gebied van de scheepvaart, het toerisme en de recreatie, de natuurontwikkeling en de delfstofwinning met in achtneming van de algemene betekenis van deze rivieren voor de scheepvaart en de waterafvoer
- de versterking van de samenhang tussen de rivieren en de aan de rivieren gelegen steden mede gebruikmakend van hun cultuurhistorische betekenis.

Bevorderd zal worden dat uiterwaarden die regelmatig onderlopen onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» worden gebracht voorzover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is.

Daarnaast wordt voor uiterwaarden verruiming van de toepassing van de Relatienota overwogen, indien de middelen voor de uitvoering van de tweede fase van de Relatienota beschikbaar komen.

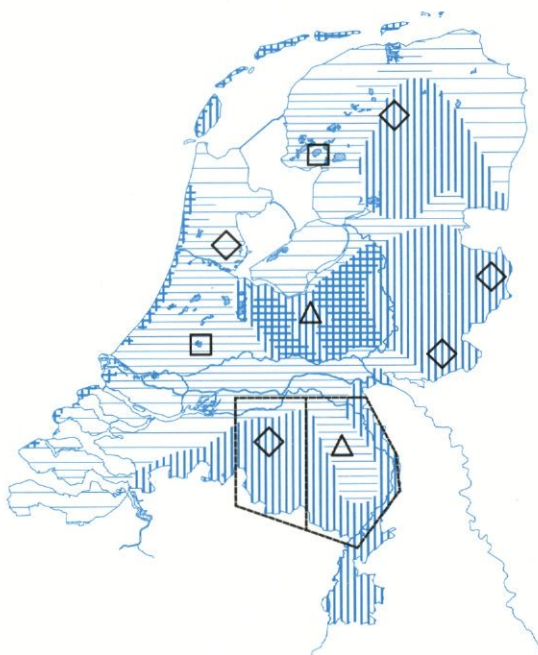
ELEMENTEN VAN HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Aard van het vraagstuk

Veranderingen in het landelijk gebied worden gedomineerd door veranderingen in de landbouw. Veranderingen die betrekking hebben op economie en technologie, maar ook veranderingen in opvattingen over produktkwaliteit en milieukwaliteit in het algemeen. Dat alles zal een grotere differentiatie aan agrarische bedrijven tot gevolg hebben.

Veranderingen in de landbouw openen nieuwe mogelijkheden maar kunnen ook de ruimtelijke kwaliteit bedreigen. Voor de diverse landschapstypen werkt dat zeer verschillend uit.

In de zeekleigebieden en in de veenkoloniale gebieden zullen veranderingen in de landbouw over het algemeen passen in de huidige ruimtelijke structuur. In de veenweidegebieden hangen de agrarische bedrijfsvoering en de waarden van het cultuurlandschap nauw samen. Het bieden van ontwikkelingskansen aan de landbouw, het versterken van de ecologische infrastructuur en de instandhouding van het open, waterrijke landschap zal hier vaak, maar niet altijd samen kunnen gaan. In het rivierengebied is een verdergaande landbouwkundige ontwikkeling mogelijk. Voor de buitendijkse gebieden vormt een overgang naar een verder natuurlijke ontwikkeling een aantrekkelijk perspectief. Op de hogere (zand)gronden doen zich de belangrijkste fricties tussen landbouwkundige ontwikkelingen, de bestaande ruimtelijke structuur en de beheersing van de kwaliteit van bodem, lucht, grond- en oppervlaktewater voor. In de kustzone blijft de natuur onder druk staan.



Perspectief

- Het perspectief bouwt voort op het zoneringsbeleid. Voor gebieden met hoofdfunctie landbouw (zone A) en hoofdfunctie natuur (zone D) kan met het bestaand beleid worden volstaan.

Voor de gebieden met elkaar afwisselende functies in grotere ruimtelijke eenheden (zone B) en in kleinere ruimtelijke eenheden (zone C) is toespitsing van beleid noodzakelijk.

De toespitsing heeft betrekking op:

- **actieve aanpassing van ruimtelijke structuren** voor delen van het veenweidegebied met het oog op de versterking van de agrarische, ecologische en toeristisch-recreatieve kwaliteiten
- **actieve vernieuwing van ruimtelijke structuren** voor delen van het zandgebied met het oog op nieuwe landbouwontwikkelingen en kansrijke natuurontwikkeling.
- **actieve handhaving van ruimtelijke structuren** voor delen van het veenweidegebied en ook voor delen van het zandgebied.

Gebieden waarop deze toespitsing betrekking heeft zijn op de kaart aangegeven.

Een bijzondere plaats in het perspectief neemt de watervoorziening in. De noodzaak dient zich aan gebieden aan te wijzen waar strategische watervoorraden veilig gesteld moeten worden.

Beleidsuitspraken

Maatregelen worden getroffen voor de volgende gebieden:

6.1. *De Hollandse, Utrechtse en Friese veenweidegebieden*

- a Voor de veenweidegebieden in het algemeen is het beleid gericht op het instandhouden van het open, waterrijke en verweven karakter, op een duurzaam agrarisch gebruik en op het behoud en waar mogelijk versterking van de ecologische infrastructuur.
- b **In de veenweidegebieden ten noorden van het Noordzeekanaal wordt actieve handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan.**
Het streven is erop gericht om gebiedsdelen met blijvend sub-optimale productieomstandigheden onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» te brengen, voor zover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is. Daarnaast wordt voor dit gebied een verruiming van de toepassing van de Relatienota voorgestaan, zodra de middelen voor de uitvoering van de tweede fase van de Relatienota beschikbaar komen.
- c Voor het overig deel van het **Hollands-Utrechtse veenweidegebied en voor het Friese veenweidegebied geldt dat actieve aanpassing van de ruimtelijke structuur wordt voorgestaan.** Daartoe wordt door het rijk het landinrichtingsinstrumentarium ingezet. Daarnaast worden de mogelijkheden voor toepassing van de «Bergboerenregeling» en de Relatienota vergroot overeenkomstig de wijze waarop dit voor de gebieden onder ROP 6.1.b is aangegeven en zal worden onderzocht hoe de mogelijkheden voor een aangepast slootkantbeheer kunnen worden verbeterd. Tenslotte worden de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het kader van reservaatvorming op basis van de Relatienota vergroot.

6.2. *Oost-Brabant/Noord Limburg, de Gelderse Vallei en Midden-Brabant*

- a **In Oost-Brabant/Noord-Limburg en de Gelderse Vallei wordt een actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorgestaan. De feitelijke vernieuwing wordt door het rijk ondersteund met**

landinrichting en met ruimtelijke en milieuhygiënische maatregelen.

De prioriteit welke voor de vermindering van de ammoniakuitstoot geldt is in het licht van de vernieuwing van de ruimtelijke structuur van groot belang ten einde ook in deze gebieden aan de algemene milieukwaliteitseisen te kunnen voldoen. In gebieden met intensieve veehouderij worden de ruimtelijke voorwaarden geschapen voor mestopslag en -verwerking waarbij tevens een verantwoorde lozing van het afvalwater mogelijk moet zijn.

- b **Voor Midden-Brabant wordt actieve handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties. Het gebied waarop de regeling voor onderhoudsvergoedingen van toepassing is zal worden uitgebreid met het kleinschalige gebied van Midden-Brabant. Nader bezien zal worden in hoeverre het bufferzone-instrumentarium kan worden ingezet.**
Voorts zal voor Midden-Brabant een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid worden uitgewerkt met het oog op een duurzame ontwikkeling van dit gebied.
- c **Om te komen tot de beoogde vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg, mede in samenhang met het omringende gebied, wordt door de betrokken provincies samen met het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota opgesteld voor het totale gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei.**
Deze nadere uitwerking zal gericht zijn op:
- het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor een blijvende agrarische functie met name in de Peel, waaronder het treffen van voorzieningen voor de regulering van afvalstromen
 - het behoud van het kleinschalige landschap en de grote mate van verweving van functies in Midden-Brabant en de noordelijke Maasvallei
 - de versterking van de ecologische en de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het gehele gebied. In het bijzonder wordt

aansluiting gezocht bij het bestaande bekenstelsel

- de versterking van de overgang hoog-laag op de grens van de Peel en de noordelijke Maasvallei
- recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden van de noordelijke Maasvallei en het gebied van de Maasplassen.

6.3 *Kleinschalige gebieden van Noord-Nederland, Twente en de Achterhoek*

Het beleid voor de kleinschalige gebieden is gericht op actieve handhaving van de landschappelijke karakteristiek (zeer kleinschalig, grote mate van verweving van functies), en van de recreatieve en ecologische waarden.

Hiertoe zal het landinrichtingsinstrumentarium in deze gebieden prioriteit blijven houden. In het Nationaal natuurbeleidsplan wordt bezien of tot uitbreiding van het onderhoudsinstrumentarium moet worden gekomen.

Vooraf voor beekdalen in en aansluitend aan de kleinschalige gebieden wordt ter versterking van de ecologische hoofdstructuur het natuurbehouds- en natuurontwikkelingsinstrumentarium ingezet. In het Nationaal natuurbeleidsplan zal de wijze waarop dit instrumentarium wordt ingezet worden uitgewerkt.

6.4 *Gebieden met strategische watervoorraden*

De mogelijkheden tot en de ruimtelijke consequenties van een aanwijzing van gebieden met strategische watervoorraden zullen worden onderzocht.

IV. BELEIDSUITSPRAKEN GERICHT OP UITVOERING VAN HET BELEID

a. Voor de maatregelen ter realisering van het veranderingsperspectief voor de dagelijkse leefomgeving en het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief wordt verwezen naar de beleidsuitspraken die hiervoor zijn opgenomen.

b. Het voorgestane beleid kan in belangrijke mate met bestaande juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten gerealiseerd worden. Maatregelen die betrekking hebben op wijziging respectievelijk aanvulling van bestaand rijksbeleid zijn voor een aantal terreinen voorzien. In het voorafgaande overzicht van beleidsuitspraken zijn deze vet gedrukt.

c. Bij investeringsbeslissingen zal de rijksoverheid zich vooral richten op die elementen uit het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en uit het veranderingsperspectief voor de dagelijkse leefomgeving, waarin via de markt niet wordt voorzien en waarvoor de investeringsbeslissingen niet door de andere overheden behoren te worden genomen. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan overheidsuitgaven waarvan een aanzienlijk versterkend effect uitgaat op particuliere investeringen. Dit houdt de volgende prioriteitsstelling in:

- het wegnemen van knelpunten op de hoofdtransportassen. Binnen het net van hoofdtransportassen voor het wegverkeer wordt daarbij voorrang gegeven aan de «Doorstroomroute» en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven
- het nemen van andere infrastructurele maatregelen ter geleiding van de mobiliteitsontwikkeling, onder meer voor het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer
- het versterken van de internationale allure in de drie grote steden, onder meer door de herinrichtingsprojecten, door bundeling van internationale voorzieningen en door een versterking van de kwaliteiten van het Groene Hart
- het versterken van de centrumfunctie van de stedelijke knooppunten, onder meer door verbetering van de verzorgingsstructuur en het produktiemilieu
- het versterken van het toeristisch-recreatief element en de natuurontwikkeling van Nederland als waterland, onder meer door inrichtings-, onderhouds- en beheersmaatregelen in het Hollandse, Utrechtse en Friese merengebied en in het Rivierengebied door een adequaat beheer van de grote wateren
- het handhaven en vernieuwen van het landelijk gebied, onder meer door inrichtingsmaatregelen in delen van het veenweide- en het zandgebied en door een adequaat stelsel van onderhouds- en beheersregelingen met het oog op verweving van functies in het landelijk gebied
- het blijven zorgen voor de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen
- het zo spoedig mogelijk wegwerken van de kwaliteitsachterstand van het bestaand stedelijk gebied door het continueren van het stadsvernieuwend beleid
- het zo spoedig mogelijk terugdringen van de bestaande vervuiling en het voorkomen van nieuwe vormen van milieuvervuiling.

d. Meerjarenprogramma's zullen speciaal worden gezien op hun bijdrage aan toekomstige behoeften en op het stimulerend effect dat daarvan op investeringen van de particuliere sector kan uitgaan.

e. Samenwerking tussen de overheid en het particulier initiatief en tussen overheden onderling wordt noodzakelijk geacht om tot uitvoering van het in deze Nota geschetste beleid te komen. Daarvoor zal

- via stimulerende maatregelen, respectievelijk het wegnemen van beperkende factoren worden bevorderd dat publiek-private samenwerkingsvormen toepassing vinden voor daarvoor geschikte projecten
- meer in het algemeen het tot stand komen van functionele samenwerking tussen overheden worden bevorderd, meestal op stadsgewestelijke en soms op regionale schaal
- het totstandkomen van voorbeeldplannen financieel worden ondersteund voor een aantal bij het beleid voor de dagelijkse leefomgeving genoemde onderwerpen.

f. Voor de planologische kernbeslissingen die momenteel van kracht zijn geldt het volgende:

- de Derde nota over de ruimtelijke ordening, bestaande uit de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden, vervalt
- het beleid zoals dat is geformuleerd in de Structuurschets stedelijke gebieden en de Structuurschets voor de landelijke gebieden wordt gehandhaafd. Het beleid van deze beide structuurschetsen zal eind 1990 worden geactualiseerd
- in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn onder meer de beleidsbijstellingen die het gevolg zijn van deze nota opgenomen
- een herziening van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening wordt voorbereid
- voor andere planologische kernbeslissingen geeft deze nota geen aanleiding tot bijstelling van beleid. Uitzondering hierop kunnen vormen de structuurschema's Landinrichting, Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud. Voor een eventuele herziening hiervan wil de regering de in voorbereiding zijnde sectornota's op het terrein van landbouw en van natuur afwachten alvorens te beslissen over eventuele bijstellingen.

g. Een gefaseerde vereenvoudiging van het ruimtelijk planningstelsel wordt nuttig en wenselijk geacht.

Daarvoor wordt met deze Vierde nota de eerste stap gezet. De Vierde nota over de ruimtelijke ordening vervangt in zijn geheel de uit drie delen bestaande Derde nota, te weten de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden.

De Structuurschets voor de landelijke gebieden en de Structuurschets stedelijke gebieden zijn geïntegreerd in de ontwerp-Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden.

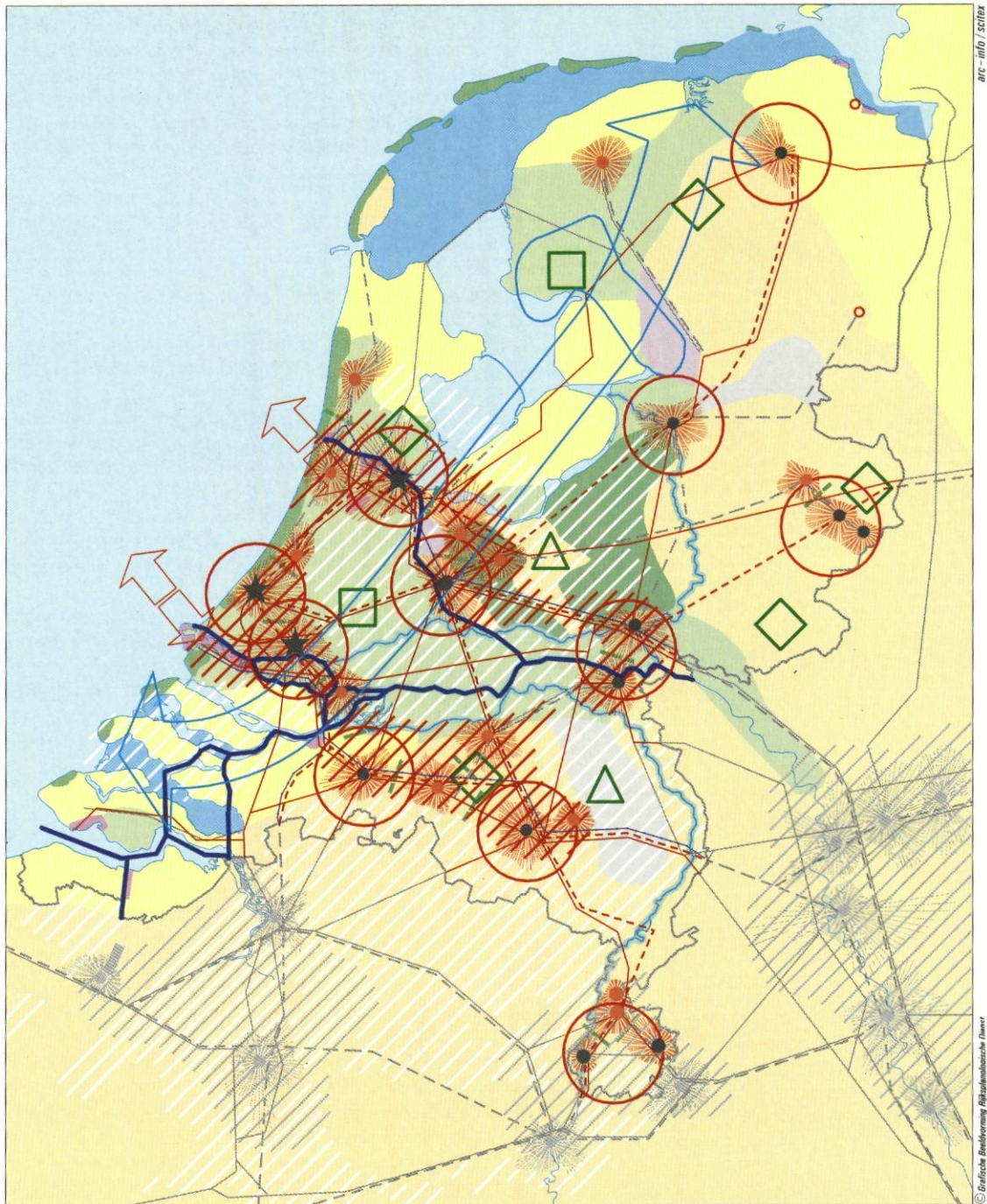
Na de parlementaire behandeling van de Vierde nota zal deze geïntegreerde Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden worden samengevoegd met de planologische kernbeslissing van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening.

De vermindering van het aantal structuurschema's zal mede worden bereikt door een integratie van een aantal structuurschema's op het terrein van het transport te weten de structuurschema's Verkeer en Vervoer, Zeehavens en Vaarwegen en door een integratie van de structuurschema's op het terrein van het landelijk gebied te weten de structuurschema's Landinrichting, Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud.











De Minister-President,
Minister van Algemene Zaken,
R. F. M. Lubbers

De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels

INTEGRATIEKAART VIERDE NOTA



RUIMTELijke HOOFDSTRUCTUUR

-  stadsgewest, respectievelijk concentratiekern in het noorden
-  industriegebied
-  open ruimte, respectievelijk open ruimte tussen stadsgewesten
-  hoofdverbinding (weg respectievelijk spoorlijn)
-  grote rivieren en andere hoofdvaarwegen
-  grote wateren met zeer hoge natuurwaarde, respectievelijk overige grote wateren
-  gebieden met hoofdfunctie natuur
-  hogere gebieden, multifunctioneel, grotere respectievelijk kleinere ruimtelijke eenheden
-  lagere gebieden, multifunctioneel, grotere respectievelijk kleinere ruimtelijke eenheden
-  gebieden met hoofdfunctie natuur

RUIMTELijk ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

-  stedelijk knooppunt
-  internationaal stedelijk vestigingsmilieu
-  stedenring centraal Nederland
-  mainport
-  hoofdtransportas weg
-  hoofdtransportas rail (personen)(incl. hogesnelheidstrein)
-  hoofdtransportas rail (goederen)
-  hoofdtransportas water
-  natuur- en of toeristisch-recreatieve ontwikkelingszone
-  actieve vernieuwing resp. actieve aanpassing
-  resp. actieve handhaving van de ruimtelijke structuur in het landelijk gebied

NOTA VAN TOELICHTING OP DE REGERINGSBESLISSING OVER DE VIERDE NOTA

HOOFDSTUK 1 Inleiding

De publicatie van het beleidsvoornemen van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening, op 17 maart 1988, is niet onopgemerkt voorbijgegaan. Voor velen is de nota een impuls geweest om verder te denken over de positie van Nederland in internationaal verband, en de plaats die de verschillende delen van ons land daarbij (kunnen) innemen. De nota wordt vrij algemeen beschouwd als een wervende, aansprekend gepresenteerde toekomstvisie.

Uit de reacties op het beleidsvoornemen blijkt dat de bijdrage van de ruimtelijke ordening aan de positie van ons land duidelijk voor het voetlicht is gebracht. Die bijdrage is overigens zeker niet zonder slag of stoot aanvaard.

De discussie is niet beperkt gebleven tot overheden en planologische deskundigen: ook individuele burgers, het bedrijfsleven, de financiële wereld, belangenorganisaties op velerlei terrein hebben hun stem laten horen. De regering is verheugd over deze brede en intense betrokkenheid bij de toekomst van de ruimtelijke inrichting van ons land en over de erkenning van een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het stedelijke en het landelijk gebied. Het is duidelijk dat de keuzen die in het beleidsvoornemen zijn voorgesteld als zeer wezenlijk worden ervaren. De selectieve aanpak in de nota - alleen aandacht voor maatschappelijke veranderingen waarvan de ruimtelijke gevolgen zo ingrijpend zijn dat beleidsaanpassingen nodig zijn - wordt daarbij onderschreven.

Een beleidsnota op het gebied van de ruimtelijke ordening zoals de Vierde nota raakt op veel plaatsen het functioneren van de samenleving. Het gevolg hiervan is dat de samenleving in de Vierde nota een compleet beeld wil zien van het handelen van de rijksoverheid.

Toch moet de Vierde nota gezien worden als een onderdeel van het totale overheidsbeleid: andere nota's, plannen, uitgaven, begrotingen, overleg en afspraken maken daar eveneens deel van uit. De Vierde nota blijft daarom een stap in het proces. Wel een zeer belangrijke stap: van de Vierde nota mag een visie worden verwacht die vanuit de ruimtelijke ordening richting geeft aan het proces.

In deze regeringsbeslissing over de Vierde nota geeft de regering aan tot welke beleidskeuze zij komt na afweging van de ontvangen inspraakreacties, het ingewonnen advies en het gevoerde bestuurlijk overleg. De hoofdlijnen uit de inspraak en het advies van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) zijn gepubliceerd als Tweede Kamerstuk (Tweede Kamer vergaderjaar 1988-1989, 20 490, nrs 5 t/m 8). De verslagen van het gevoerde bestuurlijk overleg worden aan de Staten Generaal toegestuurd.

Het grote aantal reacties op het beleidsvoornemen laat het niet toe om op alle daarin naar voren gebrachte gedachten afzonderlijk in te gaan. Ook hier moet de regering selectief zijn. Die selectiviteit betekent echter niet, dat die reacties daarmee zijn afgedaan. Zij vormen een goede basis voor verdere samenwerking met overheden en particuliere instanties bij het vormgeven van het beleid.

De opbouw van de regeringsbeslissing

De regeringsbeslissing over de Vierde nota bestaat uit:

– *de planologische kernbeslissing*, (pkb), voor in de nota opgenomen, waarin de regering de beleidsbeslissingen die zij zou willen nemen ter goedkeuring voorlegt aan de Tweede en Eerste Kamer.

– *de toelichting* op de tekst van de pkb waarin de regering ingaat op de resultaten van inspraak, advies en bestuurlijk overleg, en waarin zij haar vervolgens genomen beslissingen motiveert. Dit betekent dat een deel van de achtergronden van die beslissingen niet opnieuw is opgenomen. De regeringsbeslissing kan dan ook niet worden los gezien van het beleidsvoornemen.

De toelichting bestaat uit twee delen. Eerst komen zeven thema's aan de orde die in de Vierde nota een centrale rol spelen. Daarna wordt ingegaan op de afzonderlijke uitspraken uit de pkb.

In de toelichting zijn de veranderingen in de beleidsuitspraken aangegeven ten opzichte van die in het beleidsvoornemen.

HOOFDSTUK 2 Zeven centrale thema's

De toelichting op de regeringsbeslissing begint met de behandeling van zeven thema's: «Internationalisering», «Zicht op uitvoering», «Markt-oriëntatie», «Milieu», «Openbaar vervoer», «Landelijk gebied» en «Vereenvoudiging planningstelsel».

Er is een aantal redenen om deze onderwerpen niet uitsluitend te bespreken bij de delen van de pkb die daarop betrekking hebben. Het gaat hier om fundamentele keuzen voor het beleid van de Vierde nota, die als rode draden door vele beslissingen heenlopen, en die ook centraal staan in de -positieve of negatieve- commentaren op de nota. Het is ook voor de behandeling in Tweede en Eerste Kamer van belang dat die keuzen duidelijk en in hun samenhang naar voren komen.

Internationalisering is eigenlijk hét centrale thema van de Vierde nota. De regering wil deze fundamentele keuze nog eens onderstrepen. Daarbij wordt vooral de Europese dimensie («1992»), zowel in woord als in beeld, benadrukt.

Het zicht op uitvoering dat in het beleidsvoornemen werd geboden heeft veel kritiek gekregen. In het beleidsvoornemen was al een aantal inspanningen ter verbetering van de uitvoeringsgerichtheid van het beleid aangekondigd. Dit onderdeel van de toelichting bouwt daarop voort. *Marktoriëntatie*, de nadruk die in het beleidsvoornemen is gelegd op de marktsector, vraagt om verduidelijking. Uit de reacties blijkt een grote vrees voor het vergeten van achterstandsgroepen en -gebieden, en voor het ontstaan van een tweedeling in de samenleving. Daarnaast wordt er op aangedrongen om de rol van de overheid ten opzichte van de markt te verduidelijken, met name waar het gaat om publiek-private samenwerking.

Op de visie op het *milieu* en de gelegde relatie tussen ruimtelijk en milieubeleid is veel commentaar geleverd. Het gepresenteerde beleid wordt onvoldoende geacht om de bestaande en te verwachten problemen het hoofd te bieden. In dit onderdeel van de toelichting geeft de regering aan op welke wijze zij aan deze kritiek tegemoet wil komen.

Velen hebben aangedrongen op structurele aandacht in de Vierde nota voor het *openbaar vervoer*. Het beleidsvoornemen wordt op dit onderdeel als verbrokkeld en te weinig concreet beschouwd.

In veel reacties is gevraagd de kijk van het rijk op de ruimtelijke toekomst van *landelijk gebied* te verduidelijken, en beleidsmatig te versterken.

Over het *ruimtelijk planningstelsel* tenslotte is in het beleidsvoornemen een integratie van de beide structuurschetsen en een bundeling van structuurschema's aangekondigd. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de wens de verhouding tussen bestaand en nieuw beleid te verduidelijken. In deze toelichting wordt ingegaan op de wijze waarop de vereenvoudiging van het samenstel van ruimtelijke plannen op rijksniveau vorm heeft gekregen, en verder vorm zal krijgen.

2.1 INTERNATIONALISERING

In de *reacties* op het beleidsvoornemen, ondermeer van werkgevers en werknemers, overheerst de waardering voor de internationale benadering in de Vierde nota. Dat geldt ook voor de reacties uit de buurlanden. Wel worden zowel bij de visie van de regering op de positie van Nederland in internationaal verband als bij de gemaakte beleidskeuzen kanttekeningen geplaatst. Met name de regionale Kamers van Koophandel, werkgeversorganisaties en regionale overheden stellen dat de toch zeer rechtstreekse contacten over de grens van de gebieden buiten de Stedenring CentraalNederland wat onderbelicht zijn gebleven. Daarnaast wordt het zicht op uitvoering van het beleid in een aantal gevallen onvoldoende geacht. Met dat zicht is haast geboden: «1992» staat voor de deur. Snelle en duidelijke maatregelen zijn nodig. Tenslotte wordt in een aantal reacties betoogd dat de nadruk te zeer ligt op het economisch aspect van internationalisering. Aspecten als milieu en ecologie zijn in dit verband ook uiterst belangrijk.

De positie van Nederland in internationaal verband

De *reacties* op het beleidsvoornemen beperken zich, wat betreft de in hoofdstuk 2 van het beleidsvoornemen geschetste ontwikkeling van Nederland in internationaal verband, tot nuancering en aanvulling.

Zo worden vraagtekens gezet bij de nadruk die het verschuiven van economische zwaartepunten binnen Europa heeft gekregen. De RARO tekent aan dat die verschuiving in relatieve proporties gezien moet worden. Velen verwachten dat bijvoorbeeld het Ruhrgebied zijn sterke positie zal behouden.

Het *Interprovinciaal Overleg (IPO)* wijst erop dat de economische centra die direct buiten onze landsgrenzen liggen onderbelicht zijn gebleven. De buitenlandse centra in de nabijheid beïnvloeden de grensprovincies zeer direct: dat kan zowel leiden tot verzwakking als tot versterking van die gebieden.

De *RARO* beklemtoont het belang van het bezien van de hoofdtransportassen in internationaal verband. Dan kan duidelijk worden gemaakt hoe deze assen aansluiten op buitenlandse infrastructuren en buitenlandse economische centra.

In een aantal inspraakreacties wordt benadrukt dat de gevolgen van enkele ingrijpende infrastructurele aanpassingen worden onderschat. Men wijst in dit geval in het bijzonder op de tunnel onder Het Kanaal, en daarnaast ook op de brug tussen Zweden en Denemarken en op de vaarverbinding tussen Rijn, Main en Donau.

Tenslotte wordt er op gewezen dat bij het landbouwbeleid de eigen ruimte voor afzonderlijke Europese regeringen steeds verder afneemt, en dat steeds meer beslissingsmacht op dit terrein bij de Europese Gemeenschap (EG) komt te liggen. Dit aspect van internationalisering acht men onderbelicht.

Voor de *regering* vormt de veranderende economische positie van Nederland in internationaal verband een van de fundamentele uitgangspunten van de nota. De regering heeft vastgesteld dat dit uitgangspunt in de reacties op de Vierde nota onomstreden is, waarbij vaak veel nadruk wordt gelegd op «1992»: het jaar dat de binnengrenzen van de EG zullen ophouden te bestaan.

Economisch gezien zal de Europese Gemeenschap van landen geleidelijk veranderen in een Europese Gemeenschap van regio's. Het nationale niveau boet aan belang in ten gunste van enerzijds het interna-

tionale, en anderzijds het (al dan niet de oude grenzen overschrijdende) regionale niveau.

Voor de ruimtelijke ordening is dat een heel belangrijk gegeven: bij het verkennen van de toekomst zal met die toenemende samenhangen erg goed rekening moeten worden gehouden. Het is dan ook nuttig deze ruimtelijke samenhangen nadrukkelijker in beeld te brengen dan dat in het beleidsvoornemen is gebeurd.

De huidige positie van Nederland binnen Europa is daartoe geïllustreerd aan de hand van vier kaarten, waarop steeds bepaalde aspecten worden belicht:

- de grootste steden, de hoofdverbindingen en mainports
- de verdeling van de bevolking
- de economische structuur
- landschapskenmerken en ecologisch belangrijke gebieden en relaties.

Daarnaast is een integratiekaart «Nederland in NoordwestEuropa» opgenomen. Naast het beleid voor de dagelijkse leefomgeving op lokaal en regionaal niveau en het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief op nationaal niveau brengt deze kaart het internationale niveau in beeld.

Deze kaart plaatst het nationale ruimtelijk beleid, zoals verbeeld op de integratiekaart Vierde nota, in NoordwestEuropees perspectief. De kaart geeft daarmee aan op welke wijze Nederland inspeelt op de ontwikkelingen in NoordwestEuropa. Uiteraard kan de kaart voor NoordwestEuropa slechts een illustratieve betekenis hebben.

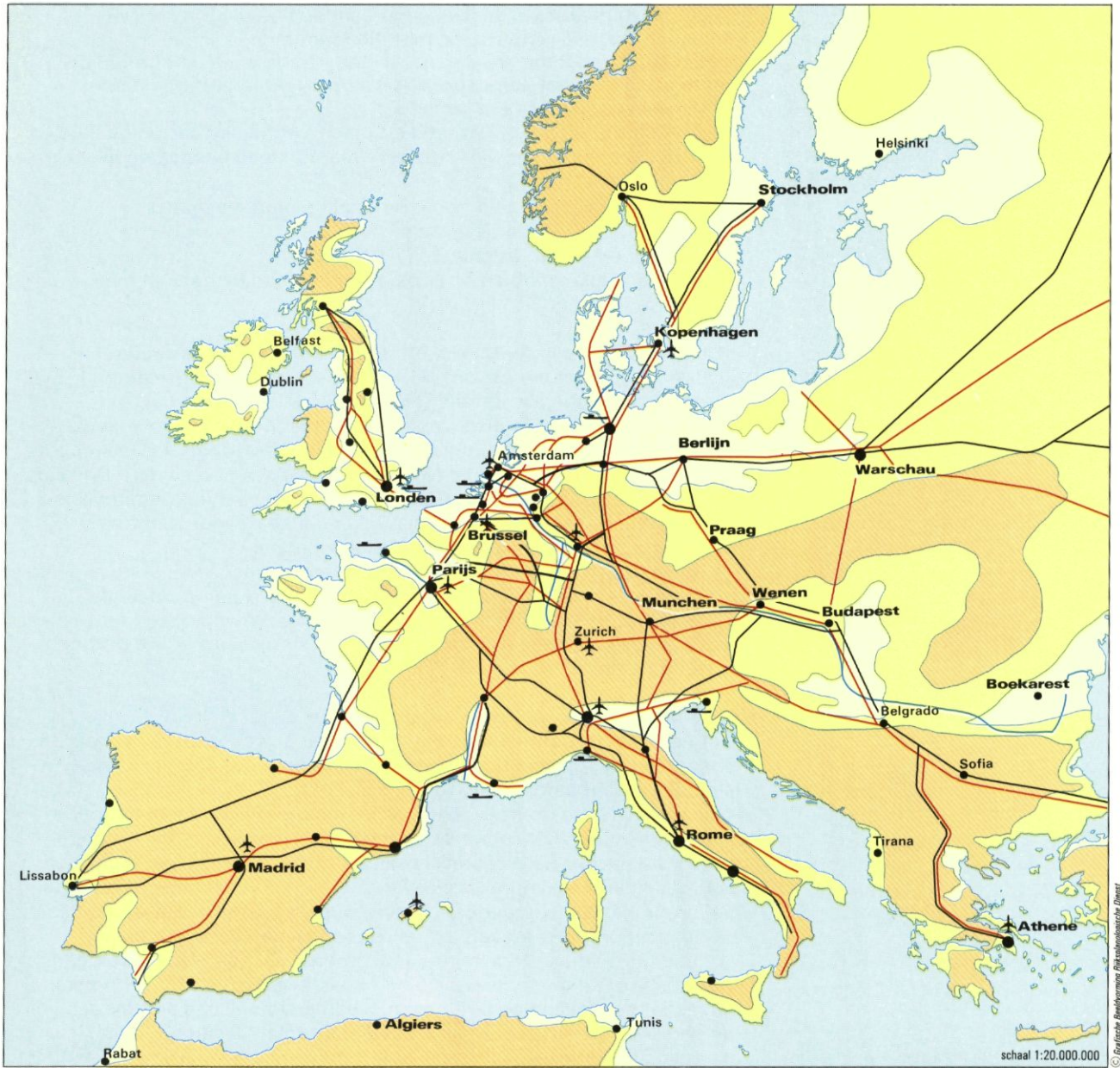
Uit deze kaart blijkt, zoals ook het IPO heeft benadrukt, de belangrijke positie van de buitenlandse economische centra tegen onze landsgrenzen. Het Ruhrgebied blijft economische gezien van zeer groot belang voor ons land als geheel, en voor onze grensprovincies in het bijzonder. Datzelfde geldt voor de regio Antwerpen.

verschuivende economische zwaartepunten

In het beleidsvoornemen is opgemerkt dat zowel op wereldschaal als binnen Europa, nieuwe economische zwaartepunten ontstaan. Die uitspraak vraagt verduidelijking.

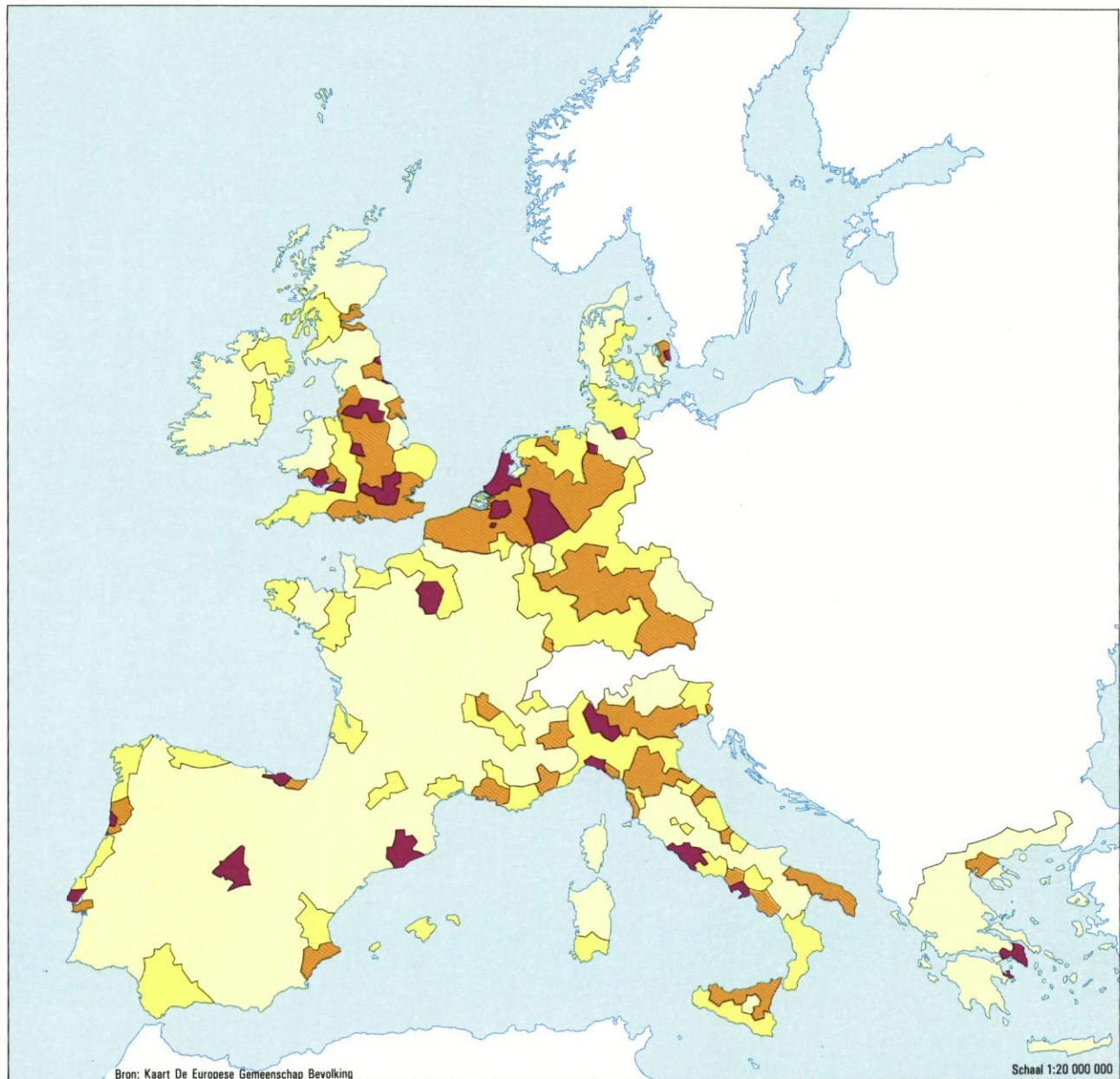
De wegvallende grenzen zullen de verdere uitgroei van een beperkt aantal «mainports» en «gateways» in Europa stimuleren. Verbindingen tussen die mainports en gateways en de grote stedelijke gebieden zullen daarmee steeds belangrijker worden. Het gaat daarbij om «verkeer» in een brede betekenis: goederen, mensen, en informatie. Zowel mondiaal als binnen Europa komt een aantal economische centra op, die in verhouding tot de andere centra snel groeien. Dat betekent doorgaans echter niet dat die andere centra hun positie verliezen. Het is dan ook beter om te spreken van het opkomen van economische centra, dan van het verschuiven van economische zwaartepunten. Daarmee blijft overigens de conclusie juist, dat de economische positie van ons land in internationaal opzicht géén vaststaand gegeven is. Het voortdurend verkennen van internationale economische ontwikkelingen is daarom voor de toekomst van ons land van groot belang. Die ontwikkelingen laten zien dat de relatief snel groeiende economische centra binnen Europa in het algemeen zuidelijker liggen dan de traditionele centra. Dat is een belangrijk gegeven voor het beleid dat is gericht op het versterken van de sterke punten van ons land. Tot die sterke punten behoren de «mainports» Rotterdam en Schiphol, en de daarmee nauw verbonden distributiefunctie. Voor het handhaven en verbeteren van de Nederlandse positie is het van primair belang om de kwaliteit van de dienstverlening hoog te houden, en om de achterland verbindingen van onze mainports aan hoge eisen te laten voldoen.

STEDEN EN VERBINDINGEN

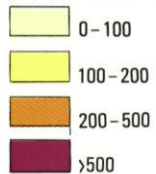


- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|  | verbinding weg |  | hoogte < 100 m. |
|  | verbinding rail |  | hoogte > 100 m. |
|  | vaarweg |  | hoogte > 200 m. |
|  | luchthaven |  | stad > 500.000 inw. |
|  | zeehaven |  | stad > 2500.000 inw. |

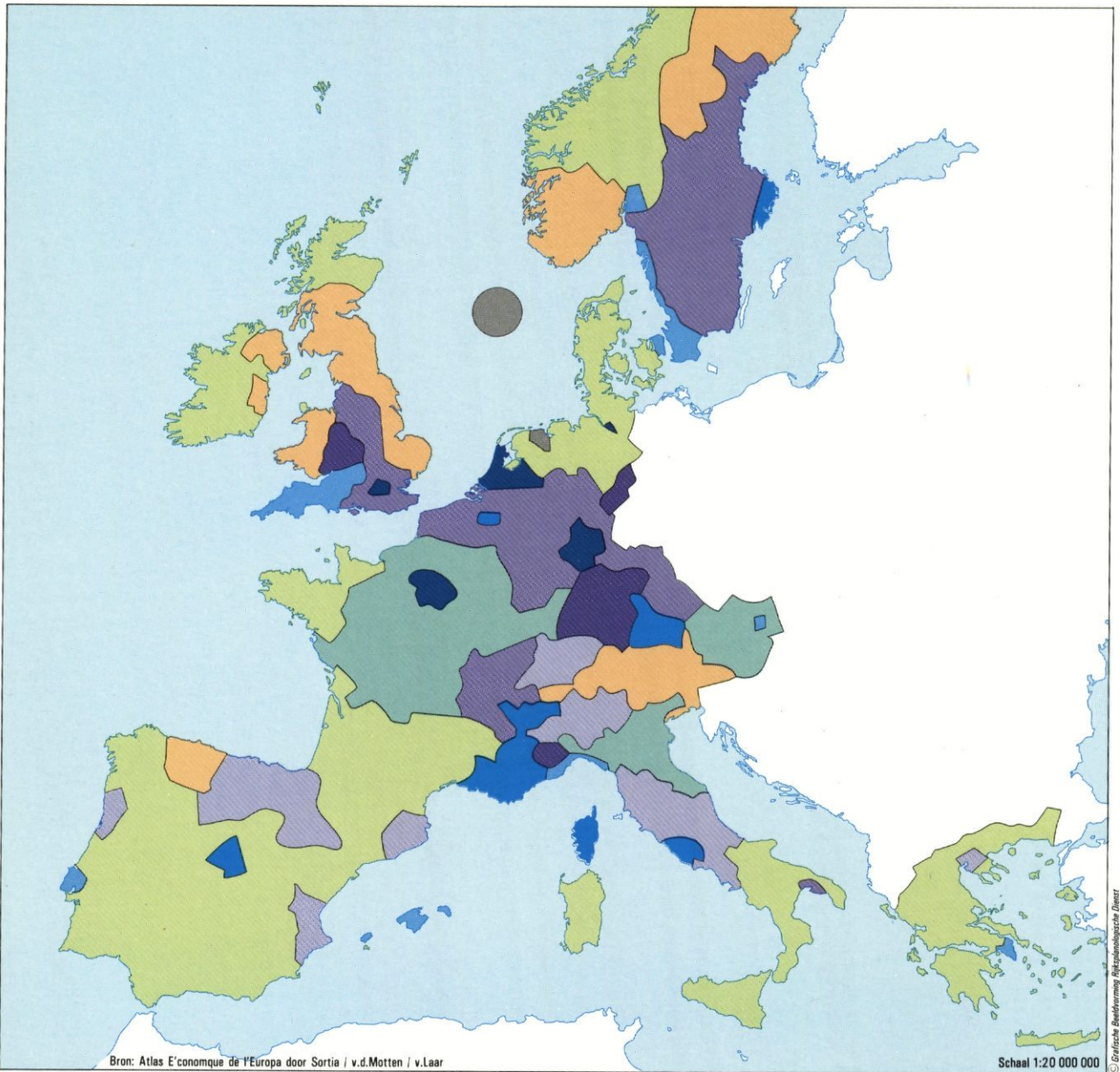
BEVOLKINGSDICHTHEID













inwoners per km²

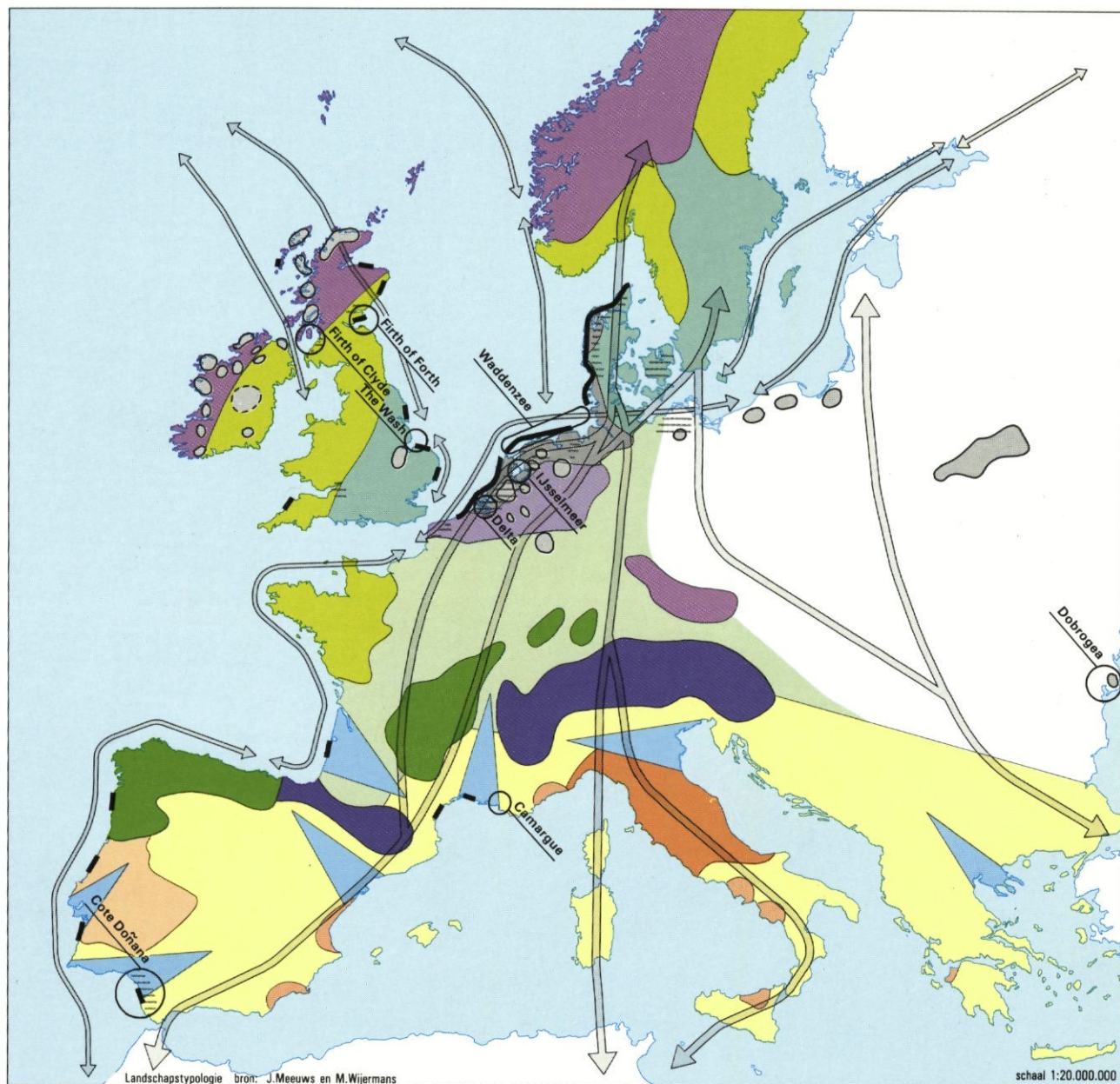


ECONOMISCHE STRUCTUUR



- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  landbouw |  dienstverlening |
|  landbouw en industrie |  hoogwaardige dienstverlening |
|  industrie, handel en financiële dienstverlening |  hoogwaardige dienstverlening en transport |
|  geïndustrialiseerd |  energie productie |
|  sterk geïndustrialiseerd; metaal |  gemengde activiteiten |

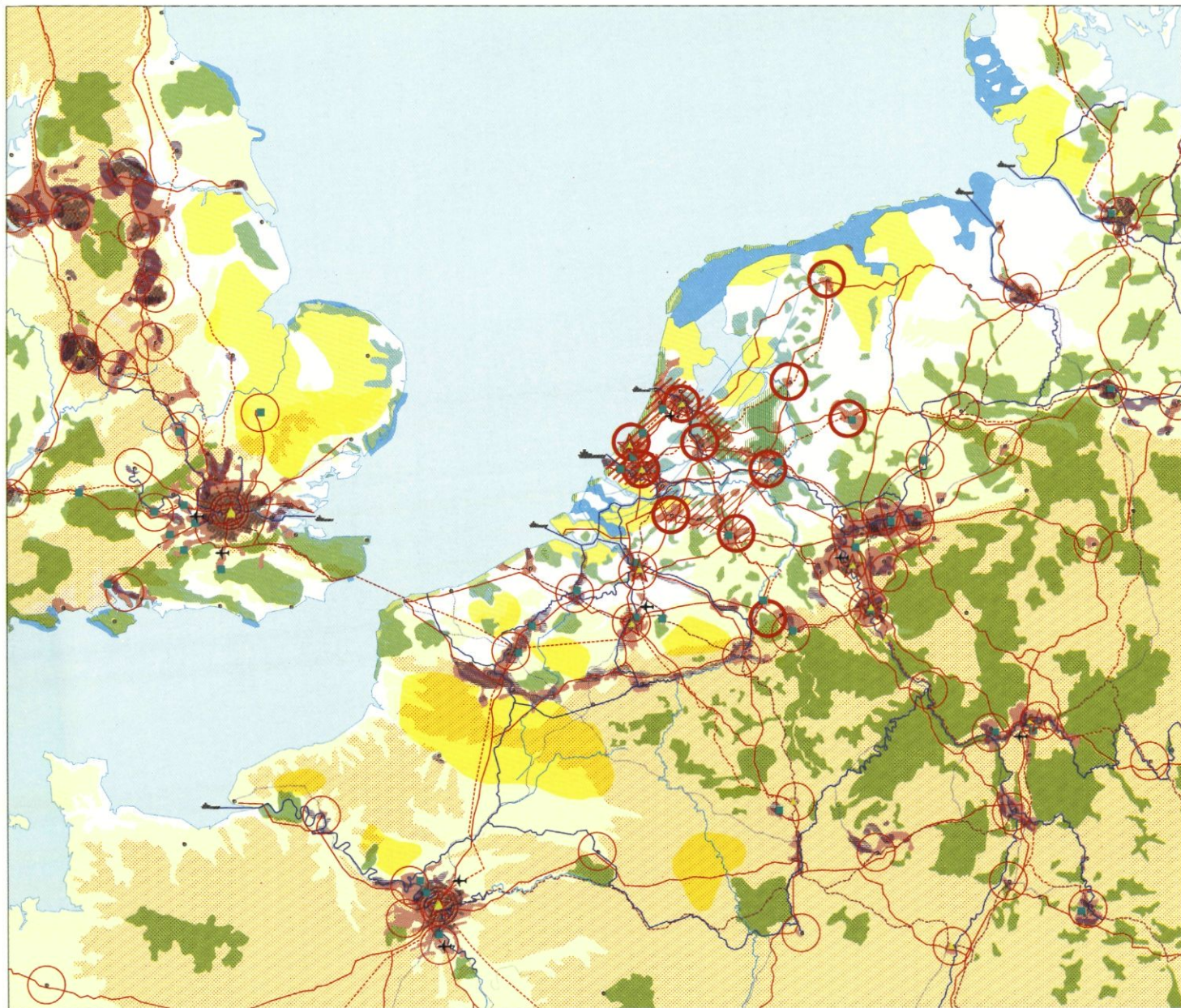
LANDSCHAP EN ECOLOGIE



Landschapstypologie bron: J.Meeuws en M.Wijermans

schaal 1:20.000.000

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> — belangrijke duingebieden ○ veengebieden buiten subarctisch / boreaal gebied ⊖ grotendeels ontgonnen veengebied ▨ ganzenpleisterplaats en -overwinteringsgebied ↔ trekroute van wad-, kust- en moerasvogels ⇄ smalfronttrek van zweefvliegers ○ belangrijke wetlands | <ul style="list-style-type: none"> open fields (open, grote kavels, geconcentreerde bebouwing) former open fields (open, grote kavels, gespreide bebouwing) polders mediterraan (open, grote kavels, geconcentreerde bebouwing, relatief droog) delta's (geïrrigeerd, begrensd door heuvels, geconcentreerde bebouwing) huertas (geïrrigeerd, mediterraan, geconcentreerde bebouwing) coltura promiscua (mengteelt: moestuin onder boomgaard, gespreide bebouwing) | <ul style="list-style-type: none"> montados (savanne, gespreide bomen, geconcentreerde bebouwing) bocage (klassiek kleinschalig heggelandschap, gespreide bebouwing) semi bocage (licht bergachtig, bebost, gespreide kleine kavels) kampen (glooiend, kleinschalig, arme bodem, gespreide bebouwing) highlands (bergachtig, zeer nat, dun bevolkt) montagnes (hooggebergte, bebouwing in dalen) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



INTEGRATIEKAART NEDERLAND IN NOORDWEST - EUROPA

- steden > 100.000 / > 500.000 inwoners
- verstedelijkt gebied
- stedelijk knooppunt in Nederland / stad vergelijkbaar met stedelijk knooppunt
- metropool
- internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu
- Stedenring Centraal Nederland
- internationale dienstverlening
- industrie / moderne industrie
- hoofdtransportassen (bestaand en gepland) in internationaal verband
- wegen
- personenvervoer rail
- goederenvervoer rail
- vaarwegen
- grote rivieren
- mainport zeehavens / zeehavens / grote internationale luchthavens
- beschermde gebieden met natuurwetenschappelijke / landschappelijke waarde
- beschermde grote wateren / waterrijke gebieden met natuurwetenschappelijke / landschappelijke waarde
- ontwikkelingszone Nederland - waterland
- gebieden met hoofdfunctie natuur in Nederland
- grootschalige monofunctionele ruimtelijke eenheden met hoofdfunctie landbouw
- gebied hoger dan 25m / 100m

Het ontstaan van een veel grotere Europese markt biedt nieuwe kansen. Het gaat daarbij niet alleen om de EG, ook MiddenEuropa (Zwitserland, Oostenrijk) en Scandinavië kunnen daarbij een grote rol spelen. Daarnaast breiden de economische contacten met OostEuropa zich snel uit. Ook hier is een goede oriëntatie van groot belang voor de toekomst van ons land.

milieu en ecologie

In een aantal *reacties* is er op gewezen dat, naast het economisch aspect, ook milieu en ecologie een belangrijke internationale kant hebben.

De *regering* onderschrijft dit. Het wordt steeds duidelijker dat de milieuproblematiek steeds meer een internationaal, zo niet mondiaal karakter krijgt. De verzuring in ons land is alleen op te lossen als alle NoordwestEuropese landen maatregelen treffen. De vervuiling van de grote rivieren, de Noordzee en de Waddenzee is slechts tegen te gaan als alle landen in het stroomgebied van Maas, Rijn en Schelde ingrijpende maatregelen nemen. Voor andere problemen zoals de aantasting van de ozonlaag en de opwarming van de aarde is een aanpak op wereldschaal nodig.

In het Brundtlandrapport wordt de term «sustainable development», «duurzame ontwikkeling» gebruikt. Uit het voorgaande blijkt dat voor een duurzame ontwikkeling van de functies van stad en land internationale samenwerking nodig is. Op internationale schaal zullen afspraken moeten worden gemaakt over het ontwikkelen en invoeren van schone processen en producten. Het ruimtelijk beleid zal moeten bijdragen aan een ruimtelijke inrichting op internationale schaal die een duurzame ontwikkeling van de mondiale samenleving mogelijk maakt.

Ook voor de ecologie is de laatste jaren het besef gegroeid dat Nederland in internationaal verband een bijzondere verantwoordelijkheid heeft voor het behoud van een aantal plante- en diersoorten. In het bijzonder als het gaat om de natte gebieden, de «wetlands», neemt Nederland een centrale plaats in op de trekroutes van honderdduizenden watervogels. Veel vogelsoorten die voor hun voortplanting gebonden zijn aan natte milieu's, komen binnen Europa vooral in Nederland in aanzienlijke aantallen voor. Daarnaast zijn er aangrijpingspunten voor het ontwikkelen van natuurwaarden van internationale betekenis. De Oostvaardersplassen vormen hiervan een voorbeeld.

Beleidskeuzen

De noodzaak van het maken van keuzen wordt in de *reacties* op het beleidsvoornemen algemeen onderschreven. De gemaakte beleidskeuzen krijgen in hoofdlijnen instemming; de onderbouwing wordt in een aantal gevallen te mager gevonden.

Het belangrijkste commentaar is, dat de beleidskeuzen minder voorzichtig en afwachtend, duidelijker en in enkele gevallen offensiever kunnen worden geformuleerd. Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor het standpunt over de aansluiting van Nederland op het net van internationale hogesnelheidstreinen.

Ook acht men de keuzen soms te traditioneel: zij gaan te veel uit van de bestaande, en te weinig van de in de toekomst te verwachten marktsituatie.

De *regering* onderschrijft vanzelfsprekend de wenselijkheid om keuzen zo scherp en duidelijk mogelijk te formuleren. In een aantal gevallen zal hierop nader worden ingegaan bij de toelichting op de onderdelen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Zij wil de volgende keuzen hier uitdrukkelijk noemen:

- de wenselijkheid om de Randstad en de Stedenring CentraalNederland aan te sluiten op het net van hogesnelheidstreinen, zowel naar het zuiden als het oosten
- de noodzaak om ter ondersteuning van de internationale distributiefunctie van ons land een aantal hoofdtransportassen voor het vervoer via weg, rail en water te onderscheiden. Daarnaast worden kansrijke initiatieven ondersteund om inlandterminals en goederendistributiecentra te ontwikkelen
- de noodzaak voor grensregio's om in te spelen op ontwikkelingen over de grenzen heen. Het gaat daarbij zowel om economische ontwikkelingen aan de andere zijde van de grens als om de concurrentiepositie van de activiteiten binnen Nederland die mede bepaald worden door de ligging aan de grens. Verbindingen en mogelijkheden voor regionale samenwerking spelen hierbij een belangrijke rol
- de noodzaak om binnen het westelijk deel van de Randstad de voorwaarden voor een grootstedelijk vestigingsmilieu te verbeteren
- de noodzaak om, tegen het licht van «1992», in ons land een stedelijk knooppuntenbeleid te ontwikkelen.

Voor deze beide laatste keuzen geldt dat de selectiviteit waarmee zij worden benaderd essentieel is. Het gaat om ontwikkelingen die baat hebben bij een geconcentreerde actie, en die, naarmate meer spreiding optreedt, waarschijnlijk minder snel, zo niet in het geheel niet plaats zullen vinden. Het gaat om enkele toplokaties voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu; het gaat om een beperkt aantal stedelijke knooppunten die een regionale centrumfunctie vervullen en goede uitgangspunten hebben om, nationaal en internationaal, in de concurrentie van steden mee te komen.

Ook voor de hoofdtransportassen is selectiviteit gewenst. Dit maakt het mogelijk de beschikbare middelen geconcentreerd in te zetten in het licht van de ontwikkelingen op infrastructuurgebied in de ons omringende landen.

De EG bepaalt al geruime tijd een belangrijk deel van het landbouwbeleid. Dat betekent echter niet, dat er geen plaats zou zijn voor een nationaal ruimtelijk beleid, gericht op het geleiden van ontwikkelingen in de landbouw. De regering deelt hier het standpunt dat de RARO heeft ingenomen. Gezien de onzekerheden op dit terrein zullen de ontwikkelingen hier flexibel en op de situatie toegesneden moeten worden tegemoet getreden. Paragraaf 2.6 gaat hierop nader in.

Het is van groot belang dat de keuzen die worden gemaakt voor Nederland in internationaal verband ruimtelijk goed zijn ingebed. Met name het Europese niveau is daarbij erg belangrijk, en neemt steeds verder in belang toe. Deze inbedding zou op twee manieren vorm moeten krijgen.

Ruimtelijke ordening speelt bij een aantal beleidsterreinen van de Europese Commissie een belangrijke rol. In het bijzonder is dat het geval bij het regionale beleid en bij het beleid voor verkeer, landbouw én milieu. De regering acht het nodig dat de ruimtelijke ordening in het dagelijks beleid van de EG een herkenbare, eigen plaats inneemt. Ook de RARO wijst daarop. De regering streeft er dan ook naar de ruimtelijke ordening een afzonderlijke plaats te geven binnen één van de portefeuilles van de Europese Commissie.

Voorts acht de regering het gewenst op NoordwestEuropees niveau te beschikken over een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkelingen. De regering zal de totstandkoming van een dergelijk perspectief bevorderen. Daartoe zal worden voortgebouwd op hetgeen tot nu toe in de Euregio's tot stand is gebracht. Op korte termijn denkt de regering aan het intensiveren van de informatieuitwisseling met de buurlanden. Daarbij kan een congres over de ruimtelijke ontwikkeling van NoordwestEuropa als katalysator dienst doen. Op langere termijn denkt de regering aan gemeenschappelijke planvorming, bijvoorbeeld in de vorm van een struc-

tuurschets voor NoordwestEuropa. Deze structuurschets zou een brede kijk dienen te hebben en, als complement van het traditionele regionale beleid van de EG, gericht dienen te zijn op de sterke punten van de EG en zijn onderdelen. Een beslissing om tot een Structuurschets voor NoordwestEuropa te komen kan pas worden genomen als blijkt dat door middel van een dergelijke structuurschets maatschappelijke processen op Europees niveau adequaat tegemoet kunnen worden getreden en beschikbare EGmiddelen en nationale middelen efficiënt zouden kunnen worden gebruikt. Daarnaast is het denkbaar dat voor bepaalde gemeenschappelijke ruimtelijk relevante vraagstukken een sectorale benadering wordt gebruikt. De merites van de verschillende varianten zullen in kaart worden gebracht. De regering heeft de wenselijkheid om te komen tot een gemeenschappelijk perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van NoordwestEuropa vastgelegd in de tekst van III b van de pkb.

«1992»

In de *reacties* op het beleidsvoornemen klinkt in een aantal gevallen zorg door over de snelheid waarmee de eenmaal gemaakte keuzen zouden kunnen worden verwerkelijkt. «1992» is daarbij voor velen een ijkpunt.

De *regering* onderschrijft de noodzaak tot snelle acties met het oog op «1992» volledig. Op velerlei terrein wordt daaraan hard gewerkt. Allereerst is in de Vierde nota een aantal prioriteiten geformuleerd die de overheid voor haar investeringen zal hanteren. Die prioriteiten hangen voor een groot deel nauw samen met het snel verwerkelijken van keuzen. Daarnaast zijn al concrete stappen gezet. Op het terrein van de infrastructuur gaat het dan bijvoorbeeld om de concrete projecten uit het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad en om het aanwijzen van hoofdtransportassen; op het gebied van stedelijke vernieuwing kan worden gewezen op de brief die de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 25 juli 1988 heeft geschreven aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 1987-1988, 20 490, nr. 4) over publiekprivate samenwerking.

In het voorgaande werden al het streven naar een duidelijke positie voor de ruimtelijke ordening binnen de Europese Commissie en naar het opstellen van een ruimtelijke structuurschets voor Noordwest-Europa vermeld. In dit kader zijn bijvoorbeeld ook de nadere uitwerkingen voor het westelijk deel van de Randstad en voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik belangrijke bouwstenen. Datzelfde geldt voor de in de Vierde nota aangekondigde studies naar de positie van het Westerscheldebekken en naar de economische ontwikkelingskansen van het Noorden in internationaal verband.

Daarnaast is en wordt met de buurlanden overlegd over de invulling van het beleid voor de regio's aan weerszijde van de landsgrens. In EG-verband worden reeds enige jaren stimulansen gegeven aan de economische ontwikkeling en integratie van grensregio's. Voor Nederland zijn in dit verband de Euregio-programma's belangrijk. Daarnaast zal de samenwerking bij het beschermen en ontwikkelen van grensoverschrijdende natuurgebieden en landschappen worden geïntensiveerd.

Tenslotte zal veel aandacht worden besteed aan de presentatie van en de voorlichting over het beleid dat is neergelegd in de Vierde nota. Naast de reeds verschenen Franse, Duitse en Engelse samenvattingen van de Vierde nota zullen afzonderlijke op het buitenland gerichte publicaties verschijnen over de stedelijke knooppunten en over Nederland-Waterland. Aan het internationale vestigingsmilieu in de Randstad zal bij de gebruikelijke activiteiten gericht op de buitenlandse investeerder eveneens aandacht worden gegeven.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

III b: bevorderen van het totstandkomen van een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Europa.

2.2 ZICHT OP UITVOERING

In de *reacties* op het beleidsvoornemen bestaat een brede steun voor het ontwikkelen van een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling. Het ontbreken van financiële middelen voor het uitvoeren van die visie wordt echter als een grote zwakte van de Vierde nota gezien. Benadrukt wordt dat het rijk niet kan volstaan met het aangeven van hetgeen anderen moeten doen: een eigen inspanning is nodig, zowel in de sfeer van directe uitvoering als door het beschikbaar stellen van extra middelen.

Velen zijn van oordeel dat voor de uitvoering van het beleid een verhoging van de overheidsinvesteringen noodzakelijk is.

De *RARO* pleit er voor het niveau van de ruimtelijk relevante investeringen tenminste gelijk te houden. Het *IPO* wijst erop dat de lagere overheden over meer middelen zullen moeten kunnen beschikken om het voorgestelde beleid gestalte te geven.

In een aantal reacties, waaronder die van de *Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)*, wordt de vrees uitgesproken dat, gezien het krappe overheidsbudget, de uitvoering van het Vierde nota-beleid ten koste zal gaan van de huidige bestedingen. In het beleidsvoornemen is niet aangegeven op welke termijn het beleid gerealiseerd zal (moeten) zijn, noch ten koste van welk bestaand beleid dat zal gaan.

De *RARO* acht het noodzakelijk dat het rijk een kordate investeringsstrategie opstelt, waarbij niet alleen herschikkingen binnen, maar ook tussen departementale begrotingen mogelijk moeten zijn. De in het beleidsvoornemen aangekondigde rapportage over investeringsstromen die verschuiven onder invloed van het Vierde nota-beleid acht de Raad een belangrijke stap.

De kritiek op het zicht op uitvoering is niet alleen gericht op de financiële middelen, maar ook op de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid in sectorplannen van het rijk. Zo wordt in een aantal reacties benadrukt dat te veel en te vaak wordt verwezen naar nog te publiceren nota's van sectordepartementen. Men vreest dat het beleid zo verzandt: andere ministers zouden zich niet gebonden voelen aan het Vierde nota-beleid; soms wordt zelfs beleid gevoerd dat daarmee in strijd is. De *RARO* heeft vrij ernstige kritiek op het beleidsvoornemen wat betreft de mate van integratie en de beslissingsinhoud. De Raad vindt dat de Vierde nota een te gebrekkig integratiekader vormt.

De *regering* wil benadrukken dat de Vierde nota twee hoofdelementen bevat: drager en uitlokker van ideeën enerzijds, en kader voor concrete beleidsuitwerking anderzijds.

Ook gezien de termijn waarop de nota zich richt acht de regering het eerste element het belangrijkste. Maar ook de doorwerking in het feitelijk beleid is van groot belang. Daar is naar haar oordeel dan ook door velen terecht op gewezen.

In de commentaren op de uitvoeringsgerichtheid van de nota zijn twee hoofdpunten van kritiek te onderscheiden. Het ene punt is in essentie dat de nota *onvoldoende concreet* is in haar uitspraken: geen indicatie van het gewenste investeringsniveau, geen uitwerking in projecten, geen prijskaartje.

Het tweede hoofdpunt van kritiek is dat in de nota te weinig *garanties* worden gegeven dat de conclusies en maatregelen die voortspruiten uit de gepresenteerde integrale visie, door de sectordepartementen, ook in financiële zin, zullen worden overgenomen.

onvoldoende concreet?

Wat het eerste punt van kritiek betreft: de nota kan op enkele onderdelen concreter worden ingevuld. Waar dat zinvol is, is dat in deze regeringsbeslissing gebeurd. Die mogelijkheden zijn echter zeer beperkt.

De Vierde nota zet een hoofdlijn van beleid uit. De vertaling daarvan in één concreet en financieel verantwoord programma is uitgesloten. Daarvoor is een aantal redenen te geven.

Allereerst bestaat het beleid dat de Vierde nota uitzet uit veel méér dan een verzameling uit te voeren projecten. Daarbij strekt de tijdhorizon van de nota zich ver uit achter die van de meerjarenramingen. Tenslotte zijn er bij de uitwerking van het beleid meer factoren in het geding dan alleen ruimtelijke overwegingen. Om die afweging op het juiste moment op de goede manier te kunnen maken is de inzet van veelzijdige deskundigheid nodig. Een deel van die deskundigheid bevindt zich bij de sectordepartementen. Daarom acht de regering in de meeste gevallen een uitwerking naar plaats en tijd in sectornota's en meerjarenplannen de juiste aanpak. Dit is in een nieuwe redactie van I g van de pkb weergegeven. Op dat niveau kan ook een verantwoord prijskaartje aan ieder project worden gehangen. De visie dat dat al in de Vierde nota moet gebeuren deelt de regering niet: in het kader van de Vierde nota moet in het algemeen worden volstaan met zeer globale financiële aanduidingen.

Daarom is in de Vierde nota gekozen voor een andere weg.

Op blz. 153 van het beleidsvoornemen is een overzicht opgenomen van investeringsprioriteiten. Deze prioriteiten zijn, op enkele punten gewijzigd, in de regeringsbeslissing opgenomen in IV c van de pkb. Uit de formulering van deze investeringsprioriteiten blijkt dat het daarbij niet alleen gaat om het beleid voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief maar dat daarbij evenzeer de dagelijkse leefomgeving is betrokken.

Deze investeringsprioriteiten zullen doorwerken in de ruimtelijk relevante sectornota's, structuurschema's en meerjarenplannen en -programma's. Om dat beter te kunnen doen, wordt uitgaande van de rijksbegroting voor de jaren 1988 en 1989 en de bijbehorende meerjarenramingen, een inventarisatie gemaakt van die begrotingsonderdelen, die rechtstreeks samenhangen met de investeringsprioriteiten uit de Vierde nota.

Het Vierde nota-beleid grijpt op bepaalde punten in in het bestaande beleid. Dat geldt bijvoorbeeld voor infrastructuur en landinrichting. Dat «ingrijpen in» betekent echter niet een abrupte verandering. Bestaande afspraken worden nagekomen, veranderingen zullen in goed overleg worden doorgevoerd. Geleidelijk aan zal een verschuiving in investeringsstromen zichtbaar worden.

Als regel geldt, dat het beleid moet worden gefinancierd uit de beschikbare middelen. Dit is een normale regel van budgetbeheer, die in I f van de pkb tot uitdrukking wordt gebracht. Dit laat onverlet, dat op een aantal terreinen de spanning tussen wat er moet gebeuren en de bestaande middelen zo groot kan zijn, dat niet kan worden volstaan met verschuivingen. In dit verband wijst de regering op de extra financiële middelen die onder meer ten behoeve van de infrastructuur en van het milieu beschikbaar zullen worden gesteld.

garanties?

Het tweede punt van kritiek, het ontbreken van garanties voor het doorwerken van het beleid uit de Vierde nota in het sectorbeleid, wijst de regering af.

De Vierde nota bevat regeringsbeleid. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid is, zoals ook de RARO benadrukt, nog eens onderstreept doordat de Minister-President zijn handtekening onder het beleidsvoornemen heeft gezet. Dat beleid werkt door in de praktijk van het regeringsbeleid. Duidelijke voorbeelden daarvan zijn de ontwerp-Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

De tekst van de Vierde nota biedt voor die doorwerking geen garanties, wel indicaties. In de toelichting op pkb IV wordt hierop nader ingegaan. De beleidsstukken waarvoor de Vierde nota de paraplu is (ruimtelijk relevante (sector)nota's, structuurschema's en meerjarenplannen),

worden alle behandeld in de Rijksplanologische Commissie. Daarbij zal steeds aandacht worden gegeven aan de onderlinge samenhang van het beleid.

De regering benadrukt dat, naast de uitwerking in sectorbeleid, de vertaling van het beleid uit de Vierde nota in plannen van de lagere overheden van groot belang is. In het bestuurlijk overleg is dat steeds uitdrukkelijk onderschreven. De ter beschikking staande bestuurlijke instrumenten spelen hier een zeer belangrijke rol.

Op deze plaats wordt volstaan met het aanstippen van de belangrijkste onderdelen: de stedelijke knooppunten, de nadere uitwerkingen, de benadering via bereikbaarheids- en mobiliteitsprofielen en de voorbeeldplannen. In de toelichting op de afzonderlijke pkb-uitspraken zal op deze onderdelen nader worden ingegaan.

In het beleidsvoornemen is aan de bestuurlijke instrumenten veel aandacht besteed. De uitvoering van de Vierde nota is immers minstens zo afhankelijk van niet-financiële instrumenten als van het financiële instrumentarium. De regering wil op dit punt graag haar pleidooi voor functionele samenwerking tussen overheden in herinnering roepen. Samenwerking tussen overheden vormt al sinds jaar en dag de basis van het ruimtelijk beleid in ons land. In het verleden was dat vrijwel steeds territoriaal van karakter. De laatste tijd is daar functioneel getinte samenwerking bijgekomen. De Randstadgroenstructuur en het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad zijn daarvan een voorbeeld.

Juist die functionele samenwerking sluit goed aan bij de gedachten achter het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.

Bij het hanteren van deze bestuurlijke instrumenten neemt het overleg met de daarbij betrokken instanties een essentiële plaats in. In het bestuurlijk overleg en in het overleg met de buurlanden over het beleidsvoornemen zijn daarover dan ook verdere afspraken gemaakt.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

I f/g: middelen voor de uitvoering van het beleid

IV c : investeringsprioriteiten.

2.3 MARKTORIENTATIE

Veel *reacties* op het beleidsvoornemen steunen de aandacht voor de relaties tussen ruimtelijke ordening en economie. De Raad van Nederlandse Werkgeversverbonden VNO en NCW acht het verheugend te kunnen constateren dat economische activiteit wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van de samenleving. Daartegenover staat dat door anderen wordt opgemerkt dat de nota te zeer uitgaat van de markt, en zich niet sturend maar juist volgend opstelt. Ook vreest men dat het beschermen van zwakke functies en regio's als overheidstaak naar de achtergrond verschuift. Vraagtekens worden gezet bij de grote nadruk op publiek-private samenwerking.

Te eenzijdige oriëntatie op de markt

In een aantal *reacties* op de beleidsvoornemen wordt benadrukt dat kiezen voor het versterken van sterke punten niet, zoals de regering stelt, marktgericht is, maar juist marktvolgend. De overheid initieert in een dergelijke situatie niet, zij reageert nog slechts op wat er in de markt gebeurt. Zo komen de risico's, zowel voor, als van de marktsector onvoldoende uit de verf.

Als één van de grote bedreigingen die voortvloeien uit de nadruk op de marktsector wordt gezien het wegvallen van de aandacht voor zwakke groepen en regio's. Dit brengt het gevaar van getto-vorming in grote steden en onderversorging in het landelijk gebied met zich.

Van een aantal kanten wordt benadrukt dat, zeker indien de overheidsfinanciën niet toereikend zijn om al het gewenste beleid uit te voeren, de overheid er voor moet zorgen dat zij haar eigenlijke taken vervult: dat doen waarin de markt tekortschiet, zoals milieubeleid, sociaal-cultureel beleid en volkshuisvesting voor de laagste inkomensgroepen. Men stelt dat de nadruk in het beleidsvoornemen echter juist ligt op beleid ten gunste van de marktsector en van de sterken in de samenleving.

De *regering* erkent dat in de Vierde nota, meer dan in eerdere nota's over de ruimtelijke ordening, de nadruk ligt op de marktsector. Die nadruk moet echter niet worden vereenzelvigd met een marktvolgende benadering.

Ruimtelijke ordening kan per definitie niet marktvolgend zijn: toekomstgericht zal vaak betekenen dat op marktontwikkeling vooruit moet worden gelopen. De overheid moet in haar ruimtelijk beleid veronderstelde maatschappelijke voorkeuren en ontwikkelingen tegemoet treden. Daarbij moet zij een open oog hebben voor de risico's en bedreigingen van en voor de marktsector. Indien dat mogelijk is zal de overheid in haar beleid rekening houden met de voorkeuren van de markt; indien dat noodzakelijk is zal de overheid sturend optreden, door het aangeven van randvoorwaarden en door het treffen van gerichte maatregelen.

Zowel het reeds vastgestelde als het in de Vierde nota voorgestelde ruimtelijk beleid tonen dit laatste aan. Men denke bijvoorbeeld aan het «oude» beginsel van bundeling van de verstedelijking en, nieuw, aan de mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen. Beide zijn middelen om de schaarse ruimte in ons land zo goed mogelijk te gebruiken. Dergelijke conceptuele middelen kunnen slechts met succes worden toegepast als zij een breed draagvlak in de samenleving hebben.

Het versterken van sterke punten vraagt een anticiperende opstelling van de overheid. In aanvulling op het bestaande beleid doet het rijk in de Vierde nota, op nationaal niveau, een groot aantal keuzen. Deze keuzen staan beschreven in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Op regionaal niveau kunnen de andere overheden hun eigen keuzen maken.

De Vierde nota presenteert dan ook geen passief, marktvolgend, maar juist een actief, initiërend beleid. Een beleid dat is gericht op het bijsturen van de markt door slagvaardig te reageren op kansen en bedreigingen, rekening houdend met de voorkeuren van de markt; een beleid dat er ook op is gericht om de markt in te schakelen bij dat slagvaardig reageren.

Maatregelen ter bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu steunen ook op een steeds breder draagvlak in de samenleving. Het besef groeit, dat milieubelangen en economische belangen, zeker op den duur, niet tegenstrijdig hoeven te zijn, maar elkaar juist kunnen ondersteunen. Zoals ook aangegeven in het Brundtland-rapport zal de marktsector tijdig maatregelen moeten treffen tegen milieuvervuiling, om hoge saneringskosten in de toekomst te vermijden.

Maar niet alleen heeft de economie baat bij een gezond milieu, ook het milieu heeft baat bij een gezonde economie. Alleen een economisch gezonde samenleving kan zich het ontwikkelen van milieuvriendelijke productietechnieken en (andere) financiële inspanningen terwille van het milieu veroorloven.

De overheid zal, naast het stellen van randvoorwaarden, bevorderen dat door de marktsector en door andere maatschappelijke groeperingen een actief beleid wordt gevoerd op dit punt.

sterk en zwak

De regering is het niet eens met de stelling dat de nadruk op het benutten van de sterke punten van ons land de noodzakelijke aandacht voor de zwakkere regio's zou overschaduwen. Het benutten van sterke punten draagt bij aan een zo goed mogelijke ontwikkeling van de economische positie van ons land als geheel.

Daarnaast is het niet zo dat de sterke punten zich uitsluitend in enkele delen van ons land bevinden. Elke regio beschikt over sterke punten; in paragraaf 4.3 van het beleidsvoornemen is daarvan een beschrijving opgenomen. De paragraaf «Regio's op eigen kracht» van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geeft hieraan beleidsmatig invulling. Waar dat onvoldoende tot uitdrukking is gebracht is dit in de toelichting op deze regeringsbeslissing alsnog aangevuld.

Zo draagt het beleid voor de stedelijke knooppunten bij aan een blijvend hoog voorzieningenniveau in alle landsdelen, en worden de autonome ontwikkelingen in de regio's waar mogelijk ondersteund met ruimtelijk beleid. Ook worden hun mogelijkheden vergroot door het aanwijzen van een aantal hoofdtransportassen. Zij moeten, ook op termijn, een goed functionerend transportnetwerk garanderen.

Het huidige regionaal sociaal-economisch beleid tenslotte is er op gericht bepaalde gebieden in een gunstiger uitgangspositie te brengen. Dat gebeurt onder meer door de spreiding en toepassing van technologische kennis, door middel van regioprogramma's en door het beschikbaar stellen van premies voor investeringen. Op deze wijze vullen het ruimtelijk beleid en het regionaal sociaal-economisch beleid elkaar aan.

De regering is zich ervan bewust dat een aantal ontwikkelingen in onze maatschappij het gevaar kunnen oproepen van een samenleving met een boven- en een onderlaag. Deze problemen bestaan vooral op het terrein van werkgelegenheid, inkomenspositie en huisvesting. Met name in de grote steden zou die ontwikkeling in aanleg aanwezig kunnen zijn.

De grotere nadruk op de marktsector en de belangen van de zwakkere groepen in de samenleving behoeven naar de opvatting van de regering niet met elkaar in strijd zijn. Het versterken van sterke punten is nodig om ons land als geheel zijn positie te laten behouden en zo ook te kunnen zorgen voor een zo goed mogelijke kwaliteit van onze samenleving in de toekomst. Dat komt ook de zwakke groepen ten goede.

Het is overigens niet zo, dat «minderheden» en «zwakke groepen» synoniemen zijn: Niet allen die deel uitmaken van een minderheid behoren tot de zwakke groepen; daarnaast zijn er ook andere zwakke groepen dan alleen de minderheden. Ook nu al kan gezegd worden dat onze samenleving door het contact met zoveel uiteenlopende culturen in vele opzichten aan kleur heeft gewonnen. Een voortgaand proces van integratie kan die differentiatie nog vergroten en daardoor nieuwe kwaliteiten aan onze samenleving toevoegen.

Het is niet uitgesloten dat, met name in de grote steden, de maatschappelijke spanning verder zal toenemen. De ontwikkelingen in het verleden hebben ertoe geleid dat de middengroepen voor een groot deel de grotere steden hebben verlaten. Dat heeft geleid tot onevenwichtigheden, die het functioneren van die steden hebben aangetast.

Het klassieke stadsvernieuingsbeleid, zoals dat sinds de jaren zestig is en wordt gevoerd, heeft veel bijgedragen tot een verbetering van de leefomstandigheden in juist die grote steden. Daardoor zijn grote maatschappelijke tegenstellingen uitgebleven. Stadsvernieuwing is voor die steden van levensbelang. De regering is zich daarvan zeer bewust. Het is daarbij van belang dat in die steden een gedifferentieerd bouwbeleid wordt gevoerd, dat kan bijdragen aan het herstel van een evenwichtige sociale structuur in de grotere steden. Het «maatschappelijk middenveld» moet opnieuw zijn plaats in de stad kunnen vinden. Dat komt ook de zwakkere groepen ten goede.

Het rijk heeft in de ontwerp-Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig de prioriteit voor de stadsvernieuwing gehandhaafd en zijn verantwoordelijkheid voor de huisvesting van de laagstbetaalden onderstreept. Die verantwoordelijkheid werd ook in het beleidsvoornemen uitgesproken. Dit ruimtelijk relevant beleid gericht op het indammen van de gevaren van een tweedeling in de maatschappij wordt door een aantal andere beleidsterreinen geflankeerd. Met name het onderwijs- en arbeidsmarktbeleid zijn daarbij van groot belang. Gelet op de tegenvallende ontwikkeling van de werkloosheid is inmiddels besloten vanaf 1990 f 650 mln per jaar extra te besteden aan werkgelegenheid en scholing. Voor 1989 is dit bedrag f 225 mln.

Dit alles stelt zware eisen aan de bestuurskracht van die grote steden. Zij kampen met het probleem dat hun bestuurlijke mogelijkheden geen gelijke tred hebben gehouden met de maatschappelijke schaalvergroting. Met name de huidige gemeentegrenzen knellen in veel gevallen zeer. Daarvoor zullen, zowel ten behoeve van de relaties tussen centrale stad en omliggende gemeenten als ten behoeve van de relaties tussen publieke en private sector, oplossingen gezocht moeten worden. De Wet Gemeenschappelijke Regelingen biedt hiervoor een aantal samenwerkingsvormen.

Daarnaast kunnen bestuurlijke overeenkomsten op regionaal niveau nodig zijn zowel wat betreft woningbouwlocaties als wat betreft locaties voor bedrijven en voorzieningen. Deze convenanten dienen functioneel gericht te zijn, zowel wat betreft de overheid als wat betreft de markt. Het rijk is gaarne bereid hier waar mogelijk te helpen.

eigenlijke overheidstaken

De regering wijst de kritiek, dat in de Vierde nota de «eigenlijke» overheidstaken vergeten zijn, af. Het is juist dat in deze nota veel aandacht wordt geschonken aan de markt. Het uitgangspunt blijft echter, dat de overheid met name een taak heeft op die onderdelen van het maatschappelijk leven waar de markt tekort schiet. Dat uitgangspunt blijkt ook duidelijk uit de investeringsprioriteiten die op blz. 153 van het beleidsvoornemen zijn geformuleerd. Naast hetgeen daarover in deze paragraaf wordt gezegd zij ook verwezen naar de paragrafen 2.2 (Zicht op uitvoering), 2.4 (Milieu) en 2.5 (Openbaar vervoer).

Het vervullen van die taak behoeft niet altijd te bestaan uit het ter beschikking stellen van geldmiddelen. Het kan bijvoorbeeld ook bestaan uit het aangeven van een lange termijn perspectief, of uit de inzet van bestuurlijke instrumenten.

Zo is er in ons land een duidelijke behoefte aan enkele hoogwaardige woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenmilieus, om de internationale concurrentie op dit terrein het hoofd te kunnen bieden. Een helder perspectief ontbrak echter. De markt kan daardoor moeilijk tot een keuze komen en zal niet snel tot investeren overgaan, gezien de financiële risico's. Een duidelijke uitspraak van het rijk op dit punt, en zijn bereidheid om samen te werken, niet slechts in het belang van de marktsector maar in dat van ons gehele land, effent de weg voor private initiatieven. Bij het tot stand brengen van een dergelijk project kunnen overheid en particulier initiatief elkaar ondersteunen, in publiek-private samenwerking. In ROP 4.2 is beschreven waaruit de bijdrage van het rijk kan bestaan. Daarbij is de particuliere sector een onmisbare schakel, niet in de laatste plaats als investeerder.

Tenslotte benadrukt de regering dat wezenlijke overheidstaken niet van de overheid vervreemd mogen raken. Het is zeker niet de bedoeling voor dergelijke taken tot PPS-afspraken te komen.

Publiek-private samenwerking

In een aantal *reacties* op het beleidsvoornemen is benadrukt dat publiek-private samenwerking (PPS) te veel als wondermiddel wordt gezien. VNO en NCW constateren dat concrete, gekwantificeerde instrumenten ontbreken. De Vierde nota heeft te weinig aandacht voor de eisen die PPS aan overheidsoptreden stelt. Volgens de Raad voor het Binnenlands Bestuur kan PPS een positieve bijdrage leveren aan de totstandkoming en uitvoering van het ruimtelijk beleid. PPS dient echter wel aan een aantal voorwaarden te voldoen, mede gezien de verantwoordelijkheden van de overheid.

Ondermeer door de *RARO* is gewezen op het gevaar van een afnemende democratische controle bij het toepassen van PPS-constructies, en is de vrees uitgesproken dat PPS gebruikt zou gaan worden voor het uitvoeren van de kerntaken van de overheid.

Graag wil de *regering* ingaan op de rol die zij bij PPS ziet voor de overheid. In deze paragraaf zal zij daarbij de nadruk leggen op haar algemene visie; in het deel van de toelichting dat ingaat op de afzonderlijke pkb-uitspraken zal zij aandacht geven aan een aantal concrete PPS-projecten.

Publiek-private samenwerking kan in een aantal gevallen een belangrijke rol spelen bij het verhogen van de kwaliteit van de samenleving als geheel, op een wijze die door de inspanningen van beide sectoren afzonderlijk niet, of niet goed mogelijk zou zijn.

PPS is daarbij geen middel dat helpt tegen alle kwalen. PPS is met name geschikt voor stedelijke herstructureringsprojecten, voor bepaalde infrastructurele projecten, en voor een aantal ontwikkelingen in het landelijk gebied. Het gaat hierbij zeker niet alleen om grote projecten waarbij de steun van het rijk onontbeerlijk is. Ook vele kleine projecten in deze sfeer blijken uitstekend geschikt voor PPS-constructies.

Het feit dat overheid en particuliere sector elkaar nodig hebben betekent niet, dat beide belangen volledig sporen. De overheid is hoedster van het algemeen belang; de particuliere sector richt zich met name op het veiligstellen van rendementen. Daarmee is duidelijk dat het hanteren van PPS-constructies niet vrij is van spanning tussen belangen. Die wordt ten dele ook veroorzaakt door de fase waarin PPS in ons land verkeert. Naarmate beide partijen meer ervaring met deze samenwerkingsvorm opdoen zal een deel van die spanning wegvallen.

Voor het welslagen van PPS zullen zowel de overheid als de particuliere sector hun houding op een aantal punten moeten veranderen.

Allereerst is het nodig dat beide bereid zijn risico's te nemen. Projecten moeten de tijd hebben om zich rendabel te ontwikkelen. Daarnaast is het van groot belang dat de deelnemers aan een PPS-project hun denken en handelen baseren op gemeenschappelijke uitgangspunten. Op die wijze kan samen gestuurd en bijgestuurd worden. Tenslotte is het noodzakelijk dat betrokkenen van meet af aan weten wat van elkaar kan worden verwacht. Duidelijke afspraken over de inbreng van de partners zijn essentieel.

Om PPS in Nederland goed van de grond te krijgen mag van de verschillende overheden een actieve en integrerende opstelling worden verwacht. Het gaat daarbij niet alleen om financiële deelname. Ook verbeteringen van juridisch instrumentarium, kennisuitwisseling en verbetering van het bestuurlijk klimaat kunnen een rol spelen.

De belangrijkste steun die de rijksoverheid kan geven is nochtans het initiëren van, en het financieel deelnemen aan PPS-projecten. Het rijk heeft wat dit betreft een aantal initiatieven genomen. De regering volstaat op deze plaats met het verwijzen naar haar rol bij de grote herstructureringsprojecten en naar de projecten in het kader van het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad.

Het rijk stelt langs twee lijnen middelen beschikbaar die in PPS-verband kunnen worden gebruikt. Enerzijds is dat langs de continue, decentrale lijn van bijvoorbeeld het Gemeentefonds, het Stadsvernieuwingfonds en de middelen op grond van het Normkostensysteem Volkshuisvesting. Anderzijds gaat het daarbij om middelen die aan projecten worden gebonden, zoals bijvoorbeeld de Subsidie grote bouwlocaties en de gelden die beschikbaar zijn voor het uitvoeren van de Randstadgroenstructuur en het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad.

Ook zal het rijk, met name bij kleinere PPS-projecten, de andere overheden kunnen ondersteunen door bijvoorbeeld kennis of bestuurlijke instrumenten ter beschikking te stellen.

PPS en democratische controle

De regering erkent dat er een zekere spanning kan optreden tussen enerzijds de behoefte van bedrijven aan continuïteit van beleid en anderzijds de behoefte van democratisch gekozen organen om het beleid bij te kunnen sturen.

De democratische controle bij het toepassen van PPS behoeft daarbij echter geen gevaar te lopen. De overheid blijft, als partij, steeds betrokken. Dat betekent dat de controlerende overheidsinstanties - Gemeenteraad, Provinciale Staten, parlement - voor zichzelf de ruimte kunnen scheppen om hun taak onverkort uit te oefenen. De -buitenlandse- ervaring heeft geleerd dat er pas sprake is van gebrek aan democratische controle als de normale plan-procedures opzij gezet worden en er geen inspraak meer mogelijk is.

Voor PPS-projecten in ons land zal het regime van de Wet op de ruimtelijke ordening van kracht moeten blijven. In die situatie zijn er enerzijds voldoende waarborgen voor democratische controle en anderzijds voldoende mogelijkheden voor flexibiliteit. Deze zekerheid is overigens niet alleen van belang voor de burgers, maar ook voor de particuliere deelnemers in PPS-projecten.

2.4. MILIEU

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt regelmatig gesteld dat de Vierde nota een te optimistische kijk zou hebben op de milieuproblematiek. Men is van oordeel dat een te eenzijdige nadruk op de marktsector is gelegd en dat de ernst van de milieuproblematiek noch voldoende wordt onderkend noch met voldoende maatregelen tegemoet wordt getreden. De Stichting Natuur en Milieu bepleit een betere afstemming tussen enerzijds het milieubeleid en anderzijds het (op selectieve groei gerichte) economisch beleid en het beleid voor de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling.

Tevens is kritiek geleverd op de wijze waarop de relaties tussen ruimtelijk beleid en milieubeleid naar voren zijn gebracht. Gezien het belang van een goede afstemming tussen milieubeleid en ruimtelijk beleid wordt de inhoud van het beleidsvoornemen op dit onderdeel te mager en te zeer verbrokkeld geacht. De Centrale Raad voor de Milieuhygiëne (CRMH) beveelt aan op korte termijn proefgebieden van verschillende aard voor een geïntegreerde gebiedsgerichte inzet van ruimtelijke en milieubeleid aan te wijzen.

De CRMH bepleit voorts een nauwere koppeling tussen het Nationaal milieubeleidsplan en de Vierde nota waarbij meer aandacht geschonken zou moeten worden aan de randvoorwaarden die het milieu stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het Bedrijfsschap voor Bosbouw en Houtteelt pleit ervoor niet alleen de ammoniakuitstoot in verzuurde gebieden terug te dringen, maar ook schone gebieden schoon te houden.

Ten opzichte van eerdere nota's over de ruimtelijke ordening wordt in de Vierde nota veel aandacht besteed aan de relaties tussen het ruimtelijk en het milieubeleid.

De *regering* erkent evenwel dat haar visie hierop in het beleidsvoornemen nog onvoldoende uit de verf is gekomen. Een belangrijke reden daarvoor was dat bij de opstelling van het beleidsvoornemen nog onvoldoende zicht was op de inhoud van in voorbereiding zijnde nota's als het Nationaal milieubeleidsplan, het Nationaal natuurbeleidsplan en de Derde nota waterhuishouding en op de daaraan ten grondslag liggende studies.

Sinds het verschijnen van het beleidsvoornemen zijn verdere stappen gezet. Binnen het kader van de Vierde nota gaat het hier met name om de verdere ontwikkeling van het geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijke orderings- en milieubeleid. Dit beleid wordt verder uitgewerkt in het Nationaal milieubeleidsplan dat in maart 1989 zal verschijnen, in het Nationaal natuurbeleidsplan en in de Derde nota waterhuishouding.

Op de relatie tussen milieubelangen en economische belangen is in de tekst van het centrale thema «Marktorientatie» reeds ingegaan; de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling komt onder andere in de tekst van het centrale thema «Openbaar Vervoer» aan de orde.

De relaties tussen milieu en ruimtelijke ordening

In de Vierde nota ligt het accent op het scheppen en benutten van kansen, ook voor het verbeteren van het milieu. Het Nationaal milieubeleidsplan zal een noodzakelijk complement bieden, door vanuit het milieubeleid randvoorwaarden te stellen aan maatschappelijke ontwikkelingen. Beide nota's vullen elkaar aan.

Voor het instandhouden en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit in stedelijke en landelijke gebieden is een schoon en gezond milieu van het grootste belang. Zoals is aangegeven in het Brundtland-rapport bedreigen huidige en voorziene activiteiten echter de milieukwaliteit en daarmee een «duurzame ontwikkeling» van de samenleving. Dit blijkt in het bijzonder ook uit het in 1988 verschenen rapport «Zorgen voor morgen» van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Daarin

wordt geconcludeerd dat bij ongewijzigd beleid geen duurzame ontwikkeling van de samenleving kan worden bereikt. Ingrijpende aanpassingen ter beperking van de milieubelasting zullen nodig zijn.

In het Nationaal milieubeleidsplan zal, mede op basis van dit rapport, een lange termijnbeleid worden ontwikkeld. Naar het zich thans laat aanzien zal dit plan een belangrijke richtinggevende factor worden voor tal van maatschappelijke activiteiten en dus ook voor de ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor de Vierde nota het beleidskader biedt. Naast het milieubeleid dient ook het ruimtelijk beleid bij te dragen aan het afwenden van de bedreigingen van het milieu. Ruimtelijk beleid en milieubeleid sluiten nauw op elkaar aan, omdat beide terreinen elkaar wederzijds kunnen, en moeten ondersteunen.

In de onderlinge wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu zijn drie verbanden in het bijzonder van belang:

- het milieubeleid dat randvoorwaarden stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen
- het verbeteren van de kwaliteit van het milieu door middel van ruimtelijk beleid
- het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen door een schoon milieu.

milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen

De eerste relatie, milieubeleid stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen, blijkt ten dele uit het bestaande milieu-, ten dele uit het bestaande ruimtelijk beleid. Dat beleid blijft van kracht. Het gaat hier bijvoorbeeld om wettelijke regelingen, zoals de Hinderwet, de Wet Bodembescherming en Wet Geluidhinder, die beperkingen stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Deze regelingen kunnen zowel betrekking hebben op vergunningen voor bedrijven als op vormen van milieuzonering en richtlijnen voor de afstand tussen gevoelige en belastende bestemmingen. Op rijksniveau gaat het hier bijvoorbeeld ook om een aantal van de milieu-uitgangspunten die een rol hebben gespeeld bij de opstelling van structuurschema's, zoals de zonering van luchtvaartterreinen.

Het karakter van de Vierde nota brengt met zich dat de hierin vastgelegde hoofdlijnen van beleid niet zonder meer kunnen worden getoetst aan randvoorwaarden die het milieu stelt. De regering is ervan overtuigd dat dit Vierde notabeleid een bijdrage levert aan het milieubeleid en zeker geen belangrijke negatieve gevolgen zal hebben voor het milieu. Dit neemt niet weg, dat bij de verdere uitwerking van het beleid- in ruimtelijke, maar natuurlijk ook in sectorplannen- een toetsing hierop plaats zal moeten vinden. Het IPO en de CRMH hebben hierop in hun reactie gewezen.

Voor deze toetsing biedt het Nationaal milieubeleidsplan een belangrijk kader. Bij die toetsing zou kunnen blijken dat het Vierde notabeleid effecten op het milieu heeft die niet aanvaardbaar zijn. In dat geval zal dat beleid opnieuw moeten worden bezien. Indien de toetsing uitwijst dat de milieugevolgen minder ingrijpend zijn moeten deze in het kader van het milieubeleid worden aangepakt.

verbeteren van de kwaliteiten van het milieu door middel van ruimtelijk beleid

De tweede beleidsmatige relatie tussen milieu en ruimtelijke ordening is het verbeteren van de kwaliteit van het milieu door middel van ruimtelijk beleid.

Het ruimtelijk beleid dient bij te dragen aan een goede milieukwaliteit. Het gaat daarbij niet om het stellen van normen, maar om het zo (her)inrichten en gebruiken van de ruimte dat milieuproblemen worden

voorkomen. De Vierde nota bevat, in aanvulling op het bestaande ruimtelijk beleid, hierover beleidsuitspraken.

In de sfeer van de dagelijkse leefomgeving gaat het daarbij zowel om concrete beleidsmaatregelen als om het opstellen van voorbeeldplannen. Dergelijke plannen zijn mede gericht op het verbeteren van de milieukwaliteit en op het voorkomen van milieuproblemen.

Een aantal van de concrete beleidsmaatregelen waarbij het ruimtelijk beleid zich mede in dienst stelt van het milieubeleid richt zich op de geleiding van de mobiliteit. Vooral in de verstedelijkte gebieden van ons land zal de mobiliteitsontwikkeling een goede geleiding vergen, om congestie en milieuproblemen binnen aanvaardbare grenzen te houden. De Vierde nota reikt daarvoor concreet beleid aan, ondermeer wat betreft de keuze van lokaties (zoals bijvoorbeeld bundeling van verstedelijking en infrastructuur, bereikbaarheidsprofielen), het stimuleren van het openbaar vervoer en het sturen van verkeersstromen via het «rekening rijden».

Ook bij het ruimtelijk beleid gericht op het zorgvuldig omgaan met grondstoffen en afval ligt de nadruk op het verbeteren van de kwaliteit van het milieu. Zo wordt gestreefd naar een beperking van het ruimtebeslag van afvalstortplaatsen. Dit sluit goed aan bij recente ontwikkelingen in het milieubeleid, om preventie en hergebruik van afvalstoffen te bevorderen en op landelijk niveau plannen te ontwikkelen voor het realiseren van mestverwerking en afvalverbranding voor een bepaalde regio.

In het Nationaal milieubeleidsplan zal voorts specifiek beleid worden geformuleerd om het zuiniger omgaan met grondstoffen en energie te bevorderen, en om het ontstaan van afvalstoffen te beperken. Daarnaast zullen, zo geeft de Vierde nota aan, maatregelen getroffen worden om de toevoer van vervuild gebiedsvreemd water tegen te gaan en schoon, gebiedseigen water zoveel mogelijk vast te houden.

Bij deze initiatieven hebben zowel provincie als gemeente een belangrijke taak en, veelal, aanzienlijke sturingsmogelijkheden. Zij voeren het milieubeleid en het ruimtelijk beleid voor het grootste deel uit, verlenen vergunningen en handhaven wetten.

Niet alleen in het beleid voor de dagelijkse leefomgeving, ook in dat voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief worden maatregelen getroffen die in belangrijke mate bijdragen aan een goed milieu.

Milieu-overwegingen hebben een belangrijke rol gespeeld bij de formulering van beleid voor de stedelijke gebieden; aan het openbaar vervoersconcept dat in de volgende paragraaf is opgenomen liggen mede milieu-overwegingen ten grondslag.

Voor het landelijk gebied wordt onderzocht of, en zo ja, op welke manier gebieden moeten worden aangewezen in verband met hun strategische betekenis voor de watervoorziening. Voorts worden plannen opgesteld voor het beheer van het Markermeergebied en van de Voordelta, mede in het kader van een integrale benadering van het waterbeheer. Ook hierbij speelt het verhogen van de milieukwaliteit een centrale rol.

het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen door een schoon milieu

De derde relatie tussen ruimtelijk en milieubeleid is het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen door een schoon milieu.

In het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief wordt een aantal milieumaatregelen aangekondigd die nodig zijn om een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de prioriteit voor sanering van verontreinigde bodems en geluidsanering in stedelijke knooppunten en de verbetering van de milieukwaliteit in het IJmeer en het Gooimeer.

In paragraaf 3.2 van het beleidsvoornemen heeft de regering een schoon milieu aangegeven als één van de vijf basiswaarden voor de dagelijkse leefomgeving. Daarbij is gezegd dat de bestaande vervuiling in ieder geval moet worden teruggedrongen, en dat nieuwe vormen van vervuiling moeten worden voorkomen.

In DALO-Algemeen wordt op deze basiswaarde nader ingegaan.

Deze basiswaarde zal, op termijn, in ons gehele land moeten worden bereikt door het voeren van een op de bronnen van milieubelasting gericht beleid. Tevens kan het nodig zijn voor bepaalde functies, zoals natuur, bijzondere kwaliteitseisen te stellen. Die kwaliteit zal zowel met een brongerichte aanpak als met aanvullende effectgerichte maatregelen worden bereikt.

Een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering via ruimtelijk en milieubeleid

De milieuproblemen in ons land worden in de eerste plaats via het algemeen landelijk milieubeleid aangepakt. Daarvoor staan, binnen het wettelijk kader van normen, in combinatie met het ruimtelijk beleid wegen open. Zo is in het beleidsvoornemen aangegeven dat voor enkele gebieden die zijn opgenomen in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering via ruimtelijk en milieubeleid nodig is. Bij dergelijke gebieden gaat het om een intensieve wisselwerking tussen milieubeleid en ruimtelijk beleid: het verbeteren van de kwaliteit van het milieu door middel van ruimtelijk beleid én het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen door een schoon milieu.

Deze benadering heeft een positief onthaal gekregen. Dat gaf een basis om dit geïntegreerde gebiedsgerichte beleid verder te ontwikkelen.

In het beleidsvoornemen lag het accent op enkele gebieden waar ernstige milieuproblemen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden beperken. De belangrijkste daarvan zijn Rijnmond, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, de Gelderse Vallei, de Peel en het Gooi- en IJmeer. In deze regeringsbeslissing wordt aan deze lijst van gebieden, na overleg met de provincie Zeeland, de Kanaalzone Terneuzen-Sas van Gent toegevoegd. Wat het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied betreft, wordt het plan voor de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu, na overleg met provincie Noord-Holland, toegespitst op het gebied rond Schiphol.

In de planologische kernbeslissing (ROP 2, ROP 4, ROP 6), is dit accent op de desbetreffende plaatsen opgenomen.

Van verschillende zijden is naar voren gebracht dat de huidige landelijke milieunormen nog onvoldoende leiden tot instandhouden of verbeteren van de milieukwaliteit in relatief schone gebieden.

Het bereiken van een goede milieukwaliteit over heel Nederland zal nog grote inspanningen en structurele, ingrijpende maatregelen vragen. Voor een groot aantal milieuproblemen zal pas op lange termijn sprake zijn van een afdoende verbetering van de milieukwaliteit. In het Nationaal milieubeleidsplan zullen daartoe beleidslijnen worden uitgezet.

Vooraf in relatief schone gebieden is het gevaar niet denkbeeldig dat er voorlopig nog een achteruitgang plaatsvindt. Milieuvervuiling zou kunnen worden uitgesmeerd over relatief schone gebieden of in deze gebieden zouden mogelijkheden kunnen worden gezien voor een toename van milieubelastende activiteiten omdat de landelijke norm onvoldoende bescherming biedt. Op grond van het standstill-beginsel in het milieubeleid dient dit tot staan te worden gebracht.

Het rijk wil daarom de ontwikkeling van een aantal plannen die erop zijn gericht om ook in relatief schone gebieden de milieukwaliteit te verbeteren of in stand te houden ondersteunen. In deze gebieden kunnen

zich goede kansen voordoen om dit met betrekkelijk geringe inspanning te bereiken.

Op regionaal niveau bestaan mogelijkheden om verder vorm te geven aan een aanpassing van milieubelastende activiteiten en aan een regionale differentiatie van ruimtegebruik. De aandacht richt zich hier op gebieden als geheel, waar verschillende milieu-aspecten en verschillende functies aan de orde zijn. Centraal staat het bereiken van een zodanige, met de basiswaarde corresponderende, milieukwaliteit dat de betrokken functies zich in hun onderlinge samenhang duurzaam kunnen ontwikkelen. Het gaat dus niet om bijzondere kwaliteiten voor specifieke functies, maar om een milieukwaliteit die in principe op termijn overal aanwezig moet zijn.

Een essentieel element in deze aanpak is, dat op regionaal niveau de totale belasting met stoffen of geluid daalt of tenminste stabiel blijft.

Het beleid dat de regering voorstaat voor relatief schone gebieden heeft als belangrijkste kenmerken een gecoördineerde en doelgerichte inzet van instrumenten en samenwerking op basis van vrijwilligheid tussen de betrokken overheden, het bedrijfsleven en andere betrokkenen.

Wat betreft de gecoördineerde inzet van instrumenten zal het overwegend gaan om de snellere realisering van de aanpassing van bronnen en een gerichte inzet van het ruimtelijk instrumentarium met het oog op een adequate inrichting. Ook andere instrumenten zoals die bestaan voor de waterhuishouding, de landbouw en het natuur- en landschapsbeleid zullen daarbij worden ingezet.

Bestaande planfiguren op provinciaal niveau kunnen een goede basis vormen voor de beoogde samenwerking. Het rijk zal een aantal provinciale initiatieven ondersteunen, door een gecoördineerde en doelgerichte inzet van instrumenten. Overeenstemming tussen de betrokken overheden en het georganiseerde bedrijfsleven is daarbij echter de eerste stap.

Van deze aanpak kan een voorbeeldwerking uitgaan voor andere gebieden en een stimulans voor toepassing van structurele maatregelen op ruimere schaal.

uitwerking in plannen van aanpak

De regering stelt voor dat provinciale en gemeentelijke overheden, op basis van vrijwilligheid en samen met het rijk, voor enkele gebieden plannen van aanpak opstellen om via een stimuleringsbeleid bestaande milieukwaliteiten in stand te houden dan wel te verbeteren en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te bevorderen.

Daarbij is de eerste fase gericht op het formuleren van gezamenlijke doelstellingen door de betrokken overheden, met het oog op de duurzame ontwikkeling van het gebied, waarbij een analyse zal worden gemaakt van de belangrijkste knelpunten. De knelpunten kunnen zowel betrekking hebben op de fysieke kwaliteit van het gebied als op de inzet van instrumenten.

Op basis van doelstellingen en analyse kan vervolgens een plan van aanpak worden opgesteld met als hoofdelementen een omschrijving van de gewenste ontwikkelingsrichting, de gewenste onderlinge afstemming en zonodig aanpassing van instrumenten, de bestuurlijke strategieën, de te nemen maatregelen en de rol van het bedrijfsleven. Naar verwachting zal deze fase in het begin van de jaren negentig kunnen worden afgesloten. De daarop volgende uitvoeringsfase zou, gezien het experimentele karakter, niet andere dan vijf jaar moeten beslaan.

Daarna kan een evaluatie volgen. Tijdens de uitvoeringsfase zou nauwe aansluiting moeten worden gezocht bij bestaande planfiguren zoals het streekplan, het provinciale milieubeleidsplan, het provinciale waterhuishoudingsplan en de landinrichtingsplannen.



Géïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieu beleid

- relatief schoon milieu
- te verbeteren milieu

Voor de planvormingsfase wordt uitgegaan van een financiële inbreng van zowel het rijk als de andere overheden. Voor de uitvoeringsfase is de regering bereid om in het kader van de gecoördineerde inzet van instrumenten te komen tot een verschuiving van prioriteiten bij het beschikbaar stellen van middelen. In het Nationaal milieubeleidsplan, het Nationaal natuurbeleidsplan en de Derde nota waterhuishouding zal het voorgaande bij de inzet van instrumenten worden betrokken.

Voor de in het voorgaande beschreven plannen van aanpak komen enkele relatief schone gebieden in aanmerking, waar de instandhouding of verbetering van de milieukwaliteit van belang is voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief in het kader van de Vierde nota. Dit zijn: Midden-Brabant, het Friese veenweidegebied en het Drents Plateau, waarbij bijzondere aandacht zal worden besteed aan de overgangszone tussen deze beide gebieden, het Groene Hart en het Limburgs Heuvelland.

Midden-Brabant heeft te kampen met verzuring, mestoverschotten, verdroging, aantasting van de kwaliteit van het grondwater en ruimtelijke versnippering. Voor dit gebied is het plan van aanpak wat het rijk betreft gericht op een versnelde verbetering van de milieukwaliteit, met het oog op de grote landschappelijke, ecologische en toeristisch-recreatieve betekenis van dit gebied binnen de Stedenring Centraal-Nederland.

In het Friese veenweidegebied en op het Drents Plateau is het plan van aanpak wat het rijk betreft gericht op het verder verbeteren van de ruimtelijke en milieukwaliteit, met het oog op een duurzame ontwikkeling van landbouw, natuur, recreatie en waterhuishouding. In de overgangszone ligt het accent met name op de duurzame ontwikkeling van de natuur in relatie tot de hydrologische omstandigheden.

Het Groene Hart is voor de Randstad van grote betekenis voor toerisme en recreatie en daarnaast ook van groot ecologisch belang. Het plan van aanpak is hier wat het rijk betreft in het bijzonder gericht op het versneld terugdringen van geluidhinder, op het tegengaan van versnippering, op het scheppen van betere voorwaarden voor natuurontwikkeling door verbetering van de waterkwaliteit en op de sanering van de Hollandse IJssel.

Het Limburgse Heuvelland heeft een bijzonder waardevol landschap, met een grote toeristisch-recreatieve en ecologische betekenis. Tevens is het gebied een belangrijke maar kwetsbare schakel in de drinkwatervoorziening. Het plan van aanpak is hier wat het rijk betreft gericht op verbetering van de milieukwaliteit, met het oog op een duurzame ontwikkeling van het gebied.

Samenvattend meent de regering dat met deze aanvullingen op het beleidsvoornemen een goed kader is geschapen voor de wederzijdse versterking van ruimtelijk en milieubeleid. Samen met het in het Nationaal milieubeleidsplan te formuleren beleid wordt hiermee zicht geboden op een duurzame ontwikkeling van ons land.

De regering staat bij de veiligstelling van deze ontwikkeling een aktief beleid voor, waarbij de marktsector, andere maatschappelijke groeperingen en de andere overheden zullen worden gestimuleerd om hieraan vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid naar vermogen bij te dragen.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

III g en III h, ROP 2.2, ROP 2.4, ROP 4.4, ROP 4.7 en ROP 6.2.b: geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid.

2.5 OPENBAAR VERVOER

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt op veel plaatsen ingegaan op de bedreiging die de groeiende automobiliteit vormt voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarbij wordt aangedrongen op meer samenhang in de visie van het rijk op de rol van het openbaar vervoer. Men is van oordeel dat die visie te verbrokken en, in haar uitwerking, onvoldoende concreet is.

De *regering* wil in deze paragraaf nader ingaan op de rol die het openbaar vervoer speelt in het ruimtelijk beleid. Zij is van mening dat het beleidsvoornemen een aantal belangrijke bouwstenen voor het omgaan met mobiliteit, en in het bijzonder de plaats van het openbaar vervoer, bevat, zij het wellicht nog niet helder genoeg onder woorden gebracht.

In de sfeer van de dagelijkse leefomgeving is in het beleidsvoornemen gewezen op het belang van het beperken van het woon-werkverkeer en het andere niet-zakelijke verkeer per auto, door afstemming van wonen, werken, voorzieningen en infrastructuur in stadsgewestelijk verband, door het beïnvloeden van verkeersstromen en door het aanbieden van een hoogwaardig openbaar vervoer. Daarnaast is het openbaar vervoer als criterium bij de keuze van woningbouwlocaties in vergelijking tot de Structuurschets stedelijke gebieden benadrukt en ligt er, door de introductie van de bereikbaarheidsprofielen, meer accent op de relaties tussen lokatie van werkgelegenheid en voorzieningen en onder andere de openbaar vervoerontsluiting dan voorheen het geval was. Bovendien is aandacht besteed aan het parkeerbeleid.

Ook in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief is ingegaan op de rol van het openbaar vervoer. Het onafhankelijk afwikkelen van de verschillende treinsoorten en een sneller lange-afstandsvervoer (in het beleidsvoornemen «intercity-plus» genoemd) maken deel uit van het beleid voor de Stedenring Centraal-Nederland en de stedelijke knooppunten. Voor de Randstad wordt de noodzaak van nieuwe, snelle openbaar vervoervoorzieningen op (inter)stadsgewestelijk niveau bepleit.

Maatregelen ter beperking van het woon-werkverkeer per auto en het andere niet-zakelijke autoverkeer zullen slechts effect sorteren als een goed alternatief in de vorm van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem aanwezig is. Dat is dan ook een van de belangrijkste beleidslijnen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. In het perspectief van de Vierde nota ligt de nadruk bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer op de steden en stadsgewesten. Daar immers zijn de verkeersproblemen verreweg het grootst en is de noodzaak tot snelle en samenhangende maatregelen het meest dringend. Dat geldt zeer in het bijzonder voor de Randstad.

Het openbaar vervoersconcept

Een essentieel onderdeel van de aanpak die de regering voor ogen staat om de bereikbaarheid van steden en stadsgewesten ook op de langere termijn veilig te stellen is het openbaar vervoersconcept. Dit concept krijgt vorm door het op elkaar afstemmen van beslissingen in het verkeers- en vervoersbeleid en in het ruimtelijk beleid.

In het concept wordt voor het verbeteren van het openbaar vervoer uitgegaan van een systeem op drie ruimtelijke niveaus: het landsdelige, het (inter)stadsgewestelijke en het lokale niveau. De gedachte achter deze indeling is dat op deze wijze het best kan worden geprofiteerd van de concentratie van wonen, werken en voorzieningen. Daardoor kunnen op hoofdverbindingen hoge frequenties, betrouwbaarheid en comfort worden geboden. Bij dit alles is selectiviteit noodzakelijk: het op het

gehele lijnennet, voor alle vormen van openbaar vervoer, aanbieden van eenzelfde kwaliteit openbaar vervoer zou, gezien de kosten, tot een ondoelmatige vervoersprestatie leiden.

Het openbaar vervoersconcept legt een relatie tussen de hiervoor genoemde niveaus en netwerken van het openbaar vervoer. Dat leidt tot een opbouw van het openbaar vervoer in drie netwerken:

- Een netwerk dat de belangrijke centra van ons land en enige subcentra in de grote agglomeraties met elkaar en met de belangrijke centra in het nabije buitenland verbindt. Dit netwerk wordt voor het merendeel bediend door de trein, namelijk door de intercity/eurocity- en de interregioverbindingen. In het beleidsvoornemen werd voor de eerste categorie treinen nog de term «intercity-plus» gebruikt;
- Een netwerk dat bestaat uit hoofdverbindingen op stadsgewestelijk niveau, en dat zich in de Randstad soms uitstrekt tot op interstadsgewestelijk niveau. Zo zijn in het gebied Den Haag - Rotterdam aanzetten voor een interstadsgewestelijk netwerk reeds aanwezig. Dit netwerk wordt bediend door stoptreinen, metro, sneltrams en snelbussen. Deze vormen van openbaar vervoer moeten als één samenhangend netwerk gaan functioneren;
- Het onderliggende lokale netwerk, gevormd door trams en bussen, dat dient voor de oppervlakte-ontsluiting van het stedelijk en landelijk gebied. De dienstregelingen van het stadsgewestelijk en het lokale net moeten goed op elkaar afgestemd zijn. Het gaat daarbij om onderlinge aanvullingen, niet om onderlinge wedijver. De losse schakels van weleer moeten worden samengesmeed; een ketenbenadering is noodzakelijk om een aantrekkelijk product te kunnen aanbieden, dat de reiziger snel en comfortabel vervoert, met aandacht voor het voor- en natransport.

Het beleid zal vooral moeten worden gericht op het (inter)stadsgewestelijk niveau. Om als netwerk te kunnen functioneren zal de huidige situatie met name daar moeten worden verbeterd. Naast de aanleg van infrastructuur is integratie daarbij het sleutelwoord. In de (inter)stadsgewestelijk netten zullen lokale, regionale en NS-systemen geïntegreerd moeten worden.

Maatregelen aan het spoorwegnet, onder andere spoorverdubbeling en ongelijkvloerse aansluitingen, zijn daarvoor een voorwaarde. Daarmee komt namelijk capaciteit vrij het voor (inter)stadsgewestelijk niveau. Deze prioriteit was in het ROP-beleid van het beleidsvoornemen reeds verwoord en in beeld gebracht.

Een andere belangrijke factor bij het stimuleren van het openbaar vervoer is het parkeerbeleid. Enerzijds gaat het om het beperken van parkeermogelijkheden in de binnensteden; anderzijds om het stimuleren van die mogelijkheden rond haltes van openbaar vervoer aan de rand van de stadsgewesten. Op deze manier kan ook een integratie totstandkomen van het «auto-netwerk» en het openbaar vervoer.

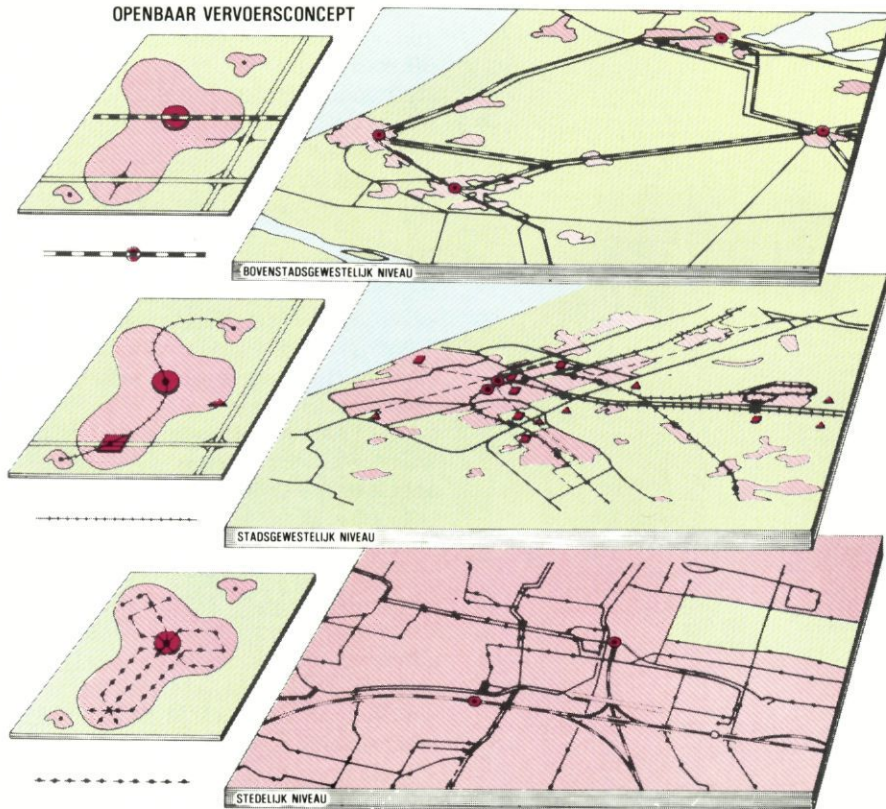
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn de plannen voor het openbaar vervoer verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Daarbij is een indicatieve projectenlijst opgenomen voor de regio's Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

de elementen van het openbaar vervoersconcept

De eerste ruimtelijke hoeksteen voor het openbaar vervoersconcept vormt de lokatie van concentraties van arbeidsplaatsen en voorzieningen. Hier sluit het concept aan op de bereikbaarheidsprofielen die in paragraaf 3.7. «De geleiding van de mobiliteitsontwikkeling» van het beleidsvoornemen zijn geïntroduceerd. Daar wordt onderscheid gemaakt in lokaties met een A-, een B- en een C-profiel. Deze profielen kunnen op grond van het voorgaande als volgt worden geconcretiseerd:

A-lokaties zijn centrale stationslokaties, aangesloten op het netwerk van het hoogste niveau (intercity/eurocity en/of interregio). Zij liggen op knooppunten van dit netwerk met het (inter)stadsgewestelijke netwerk.

OPENBAAR VERVOERSCONCEPT



infrastructuur

- H T A - rail
- H T A - weg
- stoptrein, metro, snelbus, sneltram
- hoofdweg
- tram, bus

bereikbaarheidsprofiel

- openbaar vervoerslokatie - type A
- gemengde openbaar vervoer - type B en autolokatie
- auto lokatie - type C

Het uitgangspunt voor het openbaar vervoersconcept is een goede afstemming tussen de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoersaanbod, opdat optimaal kan worden geprofiteerd van concentraties van wonen, werken en voorzieningen. In het concept worden drie ruimtelijke niveaus gekoppeld aan drie netwerken van openbaar vervoer:

Niveau van ruimtelijke inrichting	Openbaar vervoer-netwerk
landsdelig	intercity/eurocity, interregiotrein
stadsgewestelijk	stoptrein, metro, sneltram, snelbus
lokaal	tram en bus

Enerzijds kan door een afstemming van lokaties voor wonen, werken en voorzieningen op het aanbod van verschillende vormen van openbaar vervoer worden bereikt, waarbij onder andere de mobiliteitsprofielen van bedrijven en voorzieningen een hulpmiddel vormen; anderzijds kunnen, door investeringen in het openbaar vervoer, goede vestigingsvoorwaarden voor bepaalde functies ontstaan.

B-lokaties liggen op de knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (NS-voorstadstations, haltes van metro en sneltram). De B-lokaties zijn, niet alleen met het openbaar vervoer, maar ook met de auto goed bereikbaar, omdat zij zijn aangesloten op het hoofdwegennet. Alle voorstadstations die door interregio-treinen worden aangedaan zijn B-lokaties.

C-lokaties beschikken wat het openbaar vervoer betreft over een oppervlakte-ontsluiting. Met de auto zijn zij zeer goed bereikbaar.

De tweede ruimtelijke hoeksteen voor het openbaar vervoersconcept wordt gevormd door de plaatskeuze van grote woningbouwlokaties. De aansluiting van deze lokaties op de hoofdverbindingen van het (inter)stadsgewestelijk niveau is van groot belang. Hiervoor gelden de lokatiecriteria die in de Structuurschets stedelijke gebieden zijn opgenomen. Zoals in het beleidsvoornemen is vermeld wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat bij de keuze van woningbouwlokaties in ernstige mate rekening wordt gehouden met de aansluiting op het openbaar vervoer.

Verbeteringen in het openbaar vervoerssysteem kunnen alleen volledig tot hun recht komen indien lokatiebeslissingen hierop worden afgestemd. Het omgekeerde is echter evenzeer waar: nieuwe stedelijke gebieden kunnen niet optimaal functioneren indien zij niet zijn aangesloten op een adequaat netwerk van openbaar vervoer.

Bij dit alles blijft het uitgangspunt dat zo veel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur. Die biedt echter niet steeds voldoende mogelijkheden. In die gevallen zal aanleg van nieuwe voorzieningen voor het openbaar vervoer moeten worden betrokken bij de afwegingen.

verdere vormgeving

De regering zal het openbaar vervoersconcept zowel in de lijn van het ruimtelijk beleid als in die van het verkeers- en vervoersbeleid verder vorm geven. Daarbij zal veel aandacht worden besteed aan het behouden en versterken van de samenhang tussen beide beleidsterreinen. De nadruk ligt daarbij vooralsnog op de Randstad, gezien de bedreiging daar van leefmilieu en bereikbaarheid. In het overige deel van de Stedenring is het beleid vooral gericht op het voorkomen van een dergelijke bedreiging.

In de lijn van het ruimtelijk beleid ligt daarbij de nadruk op de verdere invulling van de bereikbaarheidsprofielen en op de keuze van woningbouwlokaties. In de Randstad vindt over dit laatste reeds overleg plaats met de vier grote steden en de drie Randstadprovincies, in het kader van de vier daarvoor gevormde tripartite werkgroepen.

Een eerste gedachtenwisseling over de bereikbaarheidsprofielen heeft plaatsgevonden in het kader van het bestuurlijk overleg over het beleidsvoornemen. De regering is verheugd over de steun die daar is ontvangen. Zij acht het van groot belang deze gesprekken voort te zetten en contacten te leggen met andere betrokkenen, zowel in de overheids- als in de particuliere sector. Op deze wijze kunnen afspraken worden gemaakt voor concrete stappen. In DALO 4 wordt hierop nader ingegaan.

Binnen het verkeers- en vervoersbeleid heeft de uitwerking van het openbaar vervoersconcept vorm gekregen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Voor de periode tot 1996 geeft het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad een eerste uitwerking. De volgende projecten uit het Bereikbaarheidsplan en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zullen een belangrijke rol spelen bij het vormgeven van het openbaar vervoersconcept voor de Randstad:

- het grotendeels viersporig maken van het NS-traject Amsterdam-Den Haag-Rotterdam (Zuid) (waardoor de verschillende treindiensten in 1995/96 onafhankelijk van elkaar kunnen worden afgehandeld) en het openen van zes nieuwe stations langs deze lijn;
- de aanleg van de ringtramlijn in Amsterdam;
- het aansluiten van de Plaspoelpolder (Rijswijk) op het Haagse tramnet;
- een sneltramverbinding naar Schiphol; integratie van Hofplein- en Zoetermeerspoorlijn met het Haagse en Rotterdamse tramnet tot een «Randstadrail» en het doortrekken van de Utrechtse sneltram naar de Uithof.

In het licht van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wil de regering in de prioriteit die zij heeft geformuleerd voor investeringen ten behoeve van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling uitdrukkelijk ook het openbaar vervoer in de Randstad betrekken. Van de voor investeringen in de infrastructuur extra beschikbaar gestelde middelen (f 100 mln in 1989; daarna jaarlijks f 400 mln) zal een substantieel deel voor investeringen in het openbaar vervoer worden gebruikt.

De andere overheden, de regionale en lokale openbaar vervoersbedrijven en de NS spelen bij de verdere concretisering van het openbaar vervoersconcept een zeer belangrijke rol. Ook verdienen initiatieven van particuliere vervoerders (touringcars en taxi's) hier aandacht. Het welslagen van de beoogde concretisering is zeer gediend met een intensieve samenwerking van de openbaar vervoersbedrijven op regionaal en stadsgewestelijk niveau.

Daarnaast is het wenselijk inzicht te krijgen in de eisen die de uitwerking van het openbaar vervoersconcept zal stellen aan de openbaar vervoervoorzieningen, met name in de Randstad. De regering neemt zich voor om, in het kader van het overleg over het beleidsvoornemen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, met de betrokken andere overheden en openbaar vervoerbedrijven te komen tot nadere afspraken.

2.6 LANDELIJK GEBIED

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt een aantal malen gevraagd om verduidelijking van de benadering van het landelijk gebied vanuit de dagelijkse leefomgeving en vanuit het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. De regering wil eerst aan dit onderscheid aandacht besteden. Daarna wordt ingegaan op de reacties op bepaalde onderdelen van het beleid voor het landelijk gebied: het omgaan met onzekerheden waaronder de casco-planning, en de kleinschalige gebieden in het hogere deel van Nederland. Bij dit laatste onderwerp wordt ook ingegaan op de mogelijkheden die de beekdalen binnen het hogere deel van Nederland bieden.

Zoals de *regering* in het beleidsvoornemen al heeft vastgesteld zijn in het landelijk gebied drie ontwikkelingen gaande die van grote invloed zullen zijn op de kwaliteit van de ruimte: de economische en technologische veranderingen in de landbouw, de groeiende aandacht voor andere functies dan de landbouwkundige en het steeds grotere belang dat in ons land gehecht wordt aan de kwaliteit en de verscheidenheid van het landschap.

Ook deze ontwikkelingen zijn in het beleidsvoornemen benaderd vanuit twee gezichtspunten:

- welke handreikingen kan het rijk doen aan provincies en gemeenten als het gaat om algemene beleidslijnen voor het landelijk gebied?
- op welke beleidsonderdelen moet het rijk tegen de achtergronden van zijn verantwoordelijkheid voor het land als geheel zelf stappen zetten?

Voor beide gezichtspunten is het bestaande beleid het uitgangspunt. Voor het landelijk gebied ligt de hoofdlijn van dat beleid besloten in de zonering zoals die is beschreven in de Structuurschets voor de landelijke gebieden.

DALO

Voor het eerste gezichtspunt, de benadering die is neergelegd in het hoofdstuk over de dagelijkse leefomgeving, reikt de Vierde nota de gemeenten en de provincies allereerst een filosofie aan, die in het kort het volgende inhoudt:

Het feit dat de ontwikkelingen in het landelijk gebied omgeven zijn met veel onzekerheden behoort geen ontmoediging, maar juist een aanmoediging te zijn om beleid te voeren. Op de schaal van gemeente en provincie moet nauwkeurig bepaald worden welke keuzen men kan en wil maken. De zonering biedt daarbij een richtsnoer; daarnaast worden in het beleidsvoornemen drie wegen aangegeven waarlangs men beleid kan ontwikkelen dat is gericht op het behoud of de verwerkelijking van de gewenste ruimtelijke structuur: «aktieve handhaving», «aktieve aanpassing» en «aktieve vernieuwing». Het gaat om het actief voeren van beleid, niet om het op hun beloop laten van zaken.

De al genoemde onzekerheden zullen met zich brengen dat de mate van detail van de beleidsplanning verschilt. De benadering die het rijk daarbij aanbeveelt is die van de «casco-planning»: zo globaal en flexibel als dat mogelijk, zo precies en strak als dat nodig is.

ROP

Vanuit het tweede gezichtspunt, in het beleidsvoornemen beschreven in het hoofdstuk «Nederland op weg naar de 21^e eeuw», heeft de regering voor bepaalde delen van het landelijk gebied toegespitst beleid geformuleerd. Het gaat daarbij om gebieden die van nationale betekenis zijn door hun kwaliteiten, door hun problemen of door de bijzondere kansen die daar aanwezig zijn.

In dit licht wordt bijzondere aandacht besteed aan de open, natte veenweidegebieden, aan het waterrijke deel van ons land aangeduid als «Nederland-Waterland» en aan de grote, aaneengesloten kleinschalige gebieden. De beide eerste komen in de toelichting op ROP 5 en ROP 6 aan de orde. Op de kleinschalige gebieden wordt in het navolgende ingegaan.

In de *commentaren* op het beleidsvoornemen zijn wat het landelijk gebied betreft verschillende geluiden hoorbaar. Over «Nederland-Waterland» zijn die geluiden vrijwel steeds positief. In een aantal gevallen wordt daarbij gezegd dat een dergelijke beleidsbepaling ook voor de hogere delen van ons land waardevol is.

Veel landbouworganisaties zijn van mening dat sprake is van een realistisch beleid.

De voorstellen om voor bepaalde delen van het landelijk gebied een nadere uitwerking te maken zijn veelal met instemming begroet. Daarnaast klinken er ook veel kritische geluiden. Die betreffen vooral het algemene beleid voor het landelijk gebied als geheel. Velen, waaronder de Natuurbeschermingsraad, zijn van oordeel dat het rijk hier verder moet gaan. De nationale ruimtelijke ordening dient, alle onzekerheden over toekomstige ontwikkelingen ten spijt, een visie op het landelijk gebied te hebben, aldus de *RARO*.

Het *IPO* en de *VNG*, en niet alleen zij, benadrukken dat het ruimtelijk beleid meer sturing moet geven in het landelijk gebied, vooral waar het het handhaven van randvoorwaarden betreft die het milieu stelt. De steun van het rijk is daarbij onontbeerlijk.

Velen zouden het daarom toejuichen indien het beleid voor het landelijk gebied in de Vierde nota verder wordt geconcretiseerd, zowel voor onderdelen van de dagelijkse leefomgeving als voor onderdelen die betrekking hebben op de financiële en instrumentele onderbouwing.

Wat betreft het gezichtspunt van de dagelijkse leefomgeving zou het dan vooral moeten gaan om de verdere invulling van de gedachten rond actieve aanpassing, handhaving en vernieuwing en rond cascoplaning.

Omgaan met onzekerheden

Uit vele *reacties* op het beleidsvoornemen blijkt de overtuiging dat er grote veranderingen op til zijn die het aanzicht van het landelijk gebied zullen veranderen. Ook blijkt uit de reacties dat het heel moeilijk is om een beeld te krijgen van de wijze waarop die veranderingen de landbouw zullen beïnvloeden, laat staan dat er eenheid van opvatting bestaat over de ruimtelijke gevolgen van die veranderingen en over de verdeling van die gevolgen over het land.

De *regering* ziet geen aanleiding de uitgangspunten van de zonering, zoals die zijn neergelegd in de Structuurschets voor de landelijke gebieden, te verlaten. De zonering biedt nog steeds een goede hoofdlijn voor het behouden en versterken van de verscheidenheid in het landelijk gebied. Tezamen met de toespitsing die in het beleidsvoornemen gemaakt is op bepaalde gebieden zijn er zo goede waarborgen voor ruimtelijk kwaliteit aanwezig. Het rijk heeft voor dit toegespitste beleid de nodige instrumenten voorhanden; het is daar dan ook mogelijk duidelijk sturing te geven aan ontwikkelingen. Het zwaartepunt bij het voeren van ruimtelijk beleid ligt echter in het algemeen niet bij het rijk, maar bij de andere overheden.

Ontwikkelingen in de tijd kunnen ertoe leiden dat de ruimtelijke structuur van een gebied veranderingen ondergaat. Sterkere functies bedreigen of overvleugelen zwakkere, waardoor de ruimtelijke structuur verandert. Dit proces van veranderingen in functies en patronen kan er toe leiden dat de ruimtelijke kwaliteit, tot uitdrukking komend in de

gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde, achteruitgaat. Het beleid dient hierop te anticiperen door aan te geven in welke gebieden een behoud van de bestaande ruimtelijke kwaliteit voorop staat en in welke gebieden de ontwikkeling naar een nieuwe ruimtelijke kwaliteit mogelijk is.

casco-planning

Handhaven van de ruimtelijke kwaliteit van een gebied vraagt niet om het conserveren van een bestaande situatie, maar om het actief weren van ontwikkelingen die strijdig zijn met de gewenste bestemming en om het actief stimuleren van activiteiten die de kwaliteit ondersteunen. Als de ruimtelijke structuur niet meer voldoet moet niet worden afgewacht. Op zo'n moment zijn keuzen nodig voor aanpassing of vernieuwing, en moet er een beleidsstrategie worden ontwikkeld die veranderingen geleidt naar een nieuw evenwicht in de ruimtelijke structuur. Naarmate de onzekerheden bij keuzen groter zijn wordt het meer van belang om goed te overwegen welke beslissingen nu moeten, en welke later kunnen worden genomen. Deze benadering is in het beleidsvoornemen «casco-planning» genoemd. Daarbij is voortdurend sprake van het nemen van beslissingen in -grotere of kleinere- onzekerheid. De regering benadrukt dat het haars inziens verstandig is daarbij de onzekerheden niet te ontkennen, en het nemen van beslissingen niet te ontlopen.

Casco-planning voor het landelijk gebied is geen «vrijheid blijheid»-planning, zoals sommigen vrezen. Casco-planning is in principe heel geschikt om ontwikkelingen in een kleinschalig landschap zo te geleiden dat veranderingen in de ruimtelijke structuur mogelijk zijn maar de wezenlijke eigenschappen van het gebied niet veranderen. Casco-planning is evenzeer geschikt om het open karakter van een grootschalig akkerbouwgebied te behouden.

De regering acht deze benadering een belangrijk hulpmiddel bij het streven naar behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit in het landelijk gebied. Daarom is geld beschikbaar om het opstellen van een aantal plannen met een casco-karakter te ondersteunen. Daarbij gaat het niet alleen om bestemmingsplannen. Juist het (inter)gemeentelijk structuurplan, en bijvoorbeeld ook landschapsplannen, kunnen een belangrijke rol spelen.

In het beleidsvoornemen is voor een aantal gebieden die nationaal gezien van bijzondere betekenis zijn aangegeven welke beleidsstrategie zal worden gevolgd. Voor de overige gebieden is het aan de provincies en gemeenten om te bezien hoe en waar middels actieve handhaving, actieve aanpassing of actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur de ruimtelijke kwaliteit behouden dan wel ontwikkeld kan worden.

De kleinschalige gebieden in het hogere deel van Nederland

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt een aantal malen ingegaan op het beleid dat het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief schetst voor een aantal gebieden in het Noorden, Oosten, Zuidoosten en Zuiden van ons land. Deze gebieden vertonen een aantal kenmerkende gelijkenissen. Die gelijkenissen hebben vooral betrekking op het feit dat het hier gaat om het hoger gelegen deel van ons land, waar zand de belangrijkste grondsoort vormt en het landschap in verhouding besloten is. Als algemene lijn voor het ruimtelijk beleid zal het hier, met als uitgangspunt de zonerings-, gaan om een geleidelijke aanpassing van de ruimtelijke structuur.

In de Vierde nota is, binnen dit hogere deel van ons land, voor een aantal gebieden toegespitst beleid geformuleerd. Zij betreffen de kleinschalige gebieden en de vernieuwing in de Gelderse Vallei en in Oost-Brabant/Noord-Limburg. In het beleidsvoornemen is aangekondigd dat voor enkele kleinschalige gebieden (de «studiegebieden» en Midden-Brabant) nog nadere besluitvorming zal volgen, respectievelijk in de



kleinschalig gebied (huidige situatie)



impresie van een kleinschalig gebied bij toepassing van een actief handhavingsbeleid

regeringsbeslissing en in het kader van de nadere uitwerking. In ROP 6 van de planologische kernbeslissing zijn deze besluiten vastgelegd.

Zowel milieu- als landbouworganisaties wijzen erop dat er al veel studie is gedaan. Het gaat er nu om een keuze te maken. De landbouworganisaties pleiten ervoor een zekere schaalvergroting mogelijk te maken en landinrichting niet te vertragen. De milieuorganisaties zijn overwegend voorstander van een handhavingsstrategie.

Daarnaast hebben ook de beleidsuitspraken over strategische watervoorraden, over het tegengaan van de toevoer van vervuild gebiedsvreemd water en het vasthouden van schoon gebiedseigen water op het hogere deel van Nederland betrekking. In de reacties op het beleidsvoornemen is daarbij in het bijzonder aandacht gevraagd voor de beekdalen.

De regering merkt op dat de belevingswaarde, en daarmee ook de toeristisch-recreatieve betekenis, van kleinschalige gebieden sterk achteruit gaat bij schaalvergroting. Daarbij spelen ook de ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten die samenhangen met deze ruimtelijke structuur een belangrijke rol.

Een kleinschalig landschap behoeft de ontwikkeling van moderne rundveebedrijven niet of nauwelijks in de weg te staan. De ruimtemaat in de kleinschalige gebieden, die nog relatief gaaf zijn, is op dit moment overwegend kleiner dan 10 ha. Rekening houdend met de benodigde flexibiliteit en de dynamiek in de landbouw moet enige perceelsvergroting niet worden uitgesloten. Op zichzelf behoeft dat het karakter van het gebied niet aan te tasten mits daarbij nieuwe landschapselementen worden aangelegd. Voor de landbouw is de vorm van percelen minstens zo belangrijk als de grootte.

De regering heeft besloten voor de studiegebieden (het Noordelijk kleinschalige gebied, Twente en de Achterhoek) in het algemeen een actieve handhavingsstrategie te hanteren. Dit besluit is genomen na overleg met de daarbij betrokken provinciale besturen. Bij het hanteren van de handhavingsstrategie zal rekening worden gehouden met de verschillen tussen de gebieden onderling. Ieder gebied heeft zijn karakteristieke kenmerken. De kleinschalige gebieden van Twente en de Achterhoek zullen bij het ontwikkelen van deze strategie in hun samenhang gezien worden. Gelet op het overleg met het provinciaal bestuur van Noord-Brabant zal ook bij de nadere uitwerking voor het kleinschalige gebied Midden-Brabant actieve handhaving van de ruimtelijke structuur het uitgangspunt zijn. Daarbij zal de toeristisch-recreatieve betekenis van dit gebied nadrukkelijk aandacht krijgen.

Waar samenhangen uit het verleden al verdwenen zijn zal een aanpassing op beperkte schaal worden bevorderd. In delen van kleinschalige gebieden, zoals de jonge ontginningen, kan bijvoorbeeld de ruimtelijke variatie worden versterkt door de ontwikkeling van groenstructuren langs wegen en waterlopen. Daarnaast zijn er op beperkte schaal ook mogelijkheden voor natuurontwikkeling. In principe zal aansluiting worden gezocht bij beeklopen en bestaande natuurgebieden, waarbij de voorkeur uitgaat naar situaties waar in hydrologisch opzicht sprake is van een goede uitgangspositie.

instrumenten

Voor het vorm geven van het actieve handhavingsbeleid vormen het ruimtelijk instrumentarium, landinrichting en het instrumentarium voor landschapsonderhoud en openluchtrecreatie de belangrijkste pijlers.

In grote delen van de kleinschalige gebieden zijn recent landinrichtingsprojecten afgesloten, in voorbereiding of in uitvoering. Het is van groot belang dat het landinrichtingsinstrument hier prioriteit blijft houden.

Voor die delen van de kleinschalige gebieden waar thans nog geen landinrichting aan de orde is kan, gelet op de beleidskaart van het Structuurschema Landinrichting en de daarbij aangegeven marges, waar nodig alsnog landinrichting ter hand worden genomen. Daarbij kan zo mogelijk met kleinere projecten, via de vereenvoudigde landinrichtingsprocedure, de achteruitgang van de kwaliteit van het kleinschalige landschap worden gekeerd.

De regering zal bevorderen dat in het kader van landinrichtingsprojecten de benodigde, nieuw aan te leggen landschapselementen bij voorkeur in eigendom en beheer worden genomen door de eigenaren van aanliggende gronden. Wanneer de mogelijkheden hiertoe beperkt zijn, zal zij bevorderen dat eigendom en beheer op andere wijze op regionaal niveau worden geregeld.

Het instrumentarium voor landschapsonderhoud (de Regeling Onderhoud Landschapselementen en de Regeling Aanwijzing Landschapselementen) biedt de belangrijkste middelen voor het onderhoud van landschapselementen. Deze regeling is reeds van toepassing in de «studiegebieden» uit het beleidsvoornemen, en zal ook van toepassing worden voor kleinschalige gebieden van Midden-Brabant. In het kader van het deelacckoord over natuur en landschap zullen afspraken met het IPO worden gemaakt over de Regelingen voor Onderhoud en Aanwijzing van Landschapselementen. Daarbij zullen de mogelijkheden om deze middelen te gebruiken voor de aanleg van nieuwe landschapselementen worden betrokken. Voorts is het streven er op gericht voor zeer kleinschalige (zand)gebieden de werkingsfeer van de Bergboerenregeling uit te breiden.

Het is voorts van groot belang dat alle overige instrumenten op het gebied van bestemming, inrichting en beheer op elkaar worden afgestemd, zowel op lokaal als op regionaal niveau. Op provinciaal niveau dient dit tot uiting te komen in streekplannen. Op lokaal niveau kunnen bestemmingsplannen een belangrijke rol spelen. Hierbij kan worden gedacht aan het opnemen van een compensatiebeginsel bij aanlegvergunningen voor het verwijderen van landschapselementen en aan het verbeteren van de controle op naleving van voorschriften.

Overigens kunnen nieuwe elementen als «niet verzuringsgevoelig» worden aangemerkt bij de hantering van de ecologische richtlijn in het kader van de Hinderwet. Daarmee wordt een belangrijke barriere voor de aanleg van landschapselementen weggenomen.

In het Nationaal natuurbeleidsplan zal verder uitwerking worden gegeven aan het beleid voor de kleinschalige gebieden. In dat kader zal ook worden gezien of het nodig is om de beschikbare middelen voor landschapsonderhoud uit te breiden. Dit met name met het oog op de aanleg van nieuwe elementen buiten landinrichtingsprojecten.

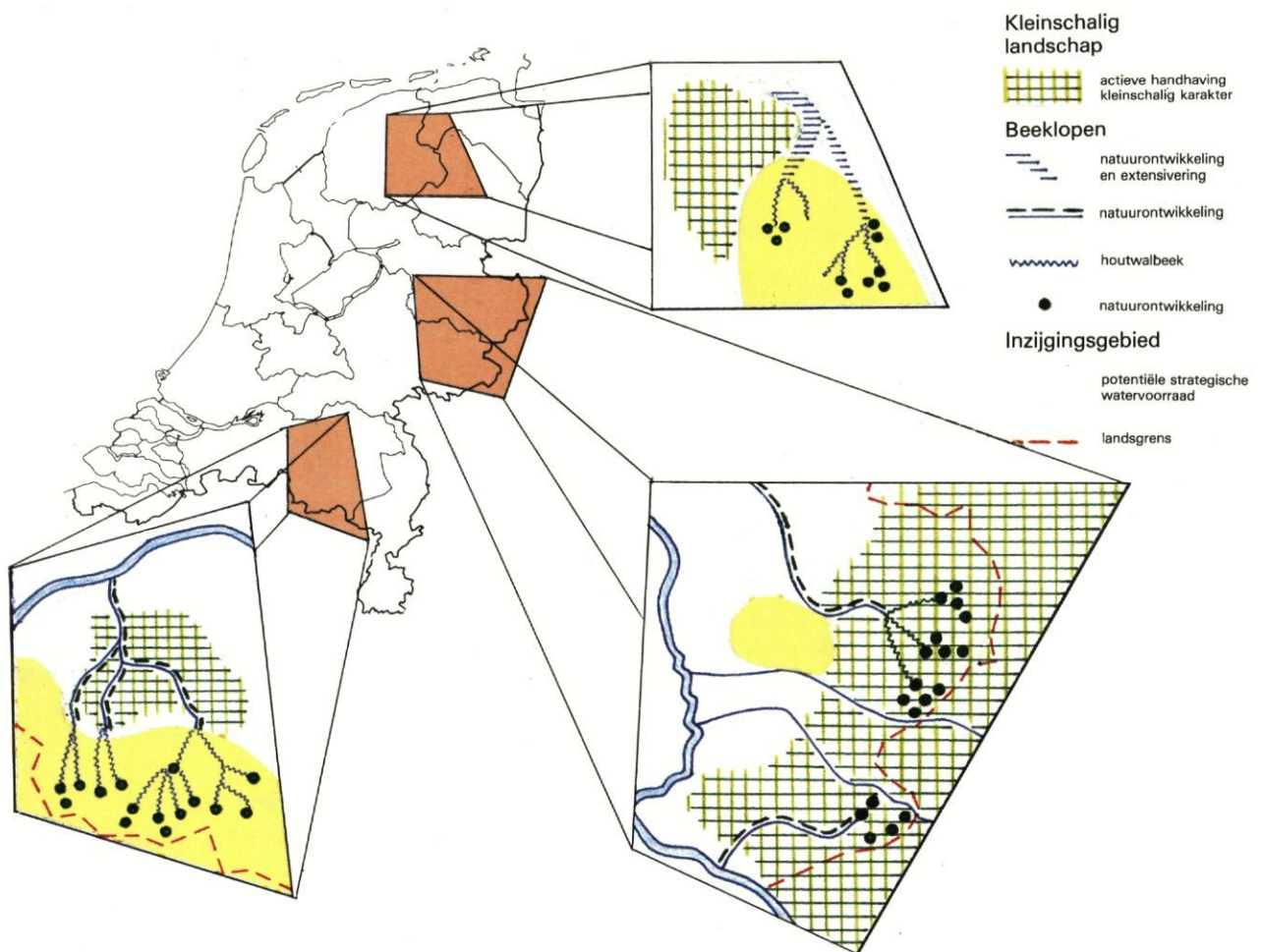
beekdalen

In *reacties* op het beleidsvoornemen is gepleit voor het aangeven van een ecologische hoofdstructuur voor het hogere deel van Nederland, vergelijkbaar met die voor Nederland-Waterland. In dit verband is in het bijzonder gewezen op de mogelijkheden die de beekdalen binnen het hogere deel van Nederland bieden.

De *regering* onderschrijft het belang van de beekdalen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur van ons land. Vooral voor beekdalen in en aansluitend aan de kleinschalige gebieden wordt, ter versterking van de ecologische hoofdstructuur, het natuurbehouds- en natuurontwikkelingsinstrumentarium ingezet. In het Nationaal natuurbeleidsplan zal de wijze waarop dit instrumentarium wordt ingezet worden uitgewerkt.

De regering beoogt daarmee zowel de landschappelijke kwaliteit als het waterbeheer te verbeteren. In verband met dit laatste zal het accent in eerste instantie liggen op die beekdalen waarvan (een groot deel van) het brongebied binnen Nederland is gelegen, en die zo veel mogelijk samenvallen met potentiële strategische watervoorraden. Het is daarbij

Kleinschalige gebieden



De kleinschalige gebieden in Noord-Nederland, Twente, de Achterhoek en Midden-Brabant zijn van grote ecologische, cultuurhistorische en toeristische-recreatieve betekenis. Door schaalvergroting gaat deze betekenis sterk achteruit. Schaalvergroting in deze gebieden betekent ook een zware aanslag op de verscheidenheid aan landschapstypen op nationaal niveau.

Behoud van het kleinschalige karakter is dan ook nodig. Het beleid voor deze gebieden wordt daarom gericht op actieve handhaving van de bestemming, inrichting als beheer.

Om de ecologische hoofdstructuur van ons land te versterken zal het beleid in delen van deze gebieden worden gericht op natuurontwikkeling. Vooral gebieden aan de koppen van de beken lenen zich hiervoor. Ook zal langs de beeklopen zelf natuurontwikkeling worden gestimuleerd.

Waterbeheer vormt een belangrijk onderdeel van dit beleid. Daarom zal een relatie worden gelegd met de nabij gelegen gebieden met een potentieel strategische functie voor de drinkwatervoorziening.

van belang dat binnen die gebieden mogelijkheden bestaan om inzijing van ongewenste stoffen zoveel mogelijk te voorkomen.

Voor de komende vier à acht jaar zal prioriteit worden gegeven aan beekdalen in de volgende gebieden: Midden-Brabant, Twente en de Achterhoek en de noordkant van het Drents Plateau.

In Midden-Brabant gaat het om enkele beekdalsystemen waarvan de bovenlopen liggen in potentiële strategische watervoorraadgebieden met veel bos. Binnen het intrekgebied rond de koppen van de beken wordt gestreefd naar aangepast agrarisch gebruik. Langs de middenloop tot en met het actieve handhavingsgebied Midden-Brabant zal ernaar worden gestreefd de beekdalen een meer natuurlijke loop te geven, met het oog op natuurontwikkeling en verbetering van de waterkwaliteit.

De regering streeft ernaar de belangrijkste beken in het handhavingsgebied in Gelderland en Overijssel om te vormen tot houtwalbeken. Langs de verdere loop van enkele van deze beken tot aan de IJssel zal ernaar worden gestreefd een strook zodanig te beheren dat de ecologische hoofdstructuur van ons land gehandhaafd en verder ontwikkeld wordt.

In het Noorden wordt gedacht aan stimulering van bosontwikkeling op het Drents Plateau. Langs enkele beekdalen zullen instrumenten gebundeld worden ingezet, met het oog op natuurontwikkeling en toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Bij de ontwikkeling van de beken speelt landinrichting een belangrijke rol.

In het Nationaal natuurbeleidsplan zal de regering dit beleid verder uitwerken. Daar ook zal de aanpak van beekdalen in bredere zin aan de orde komen. Deze zijn als illustratie op de hierbij opgenomen kaart aangegeven.

Een grondbank

De *RARO* stelt dat het beleid dient te bepalen of, en zo ja, welke gronden aan hun agrarische productiefunctie worden onttrokken. De Raad verwacht niet dat op korte termijn vanuit landbouwkundige overwegingen op grote schaal uitstoot van gronden op zal treden.

Er is een planmatige aanpak nodig voor onttrekking binnen een brede belangenafweging. De wettelijke kaders van de ruimtelijke ordening bieden volgens de Raad die mogelijkheid.

Door een actief aankoopbeleid van het Bureau Beheer Landbouwgronden door heel Nederland, aldus de Raad, kunnen doelstellingen voor bepaalde gebieden eerder worden bereikt.

De *regering* merkt op dat een ruime aankoopmogelijkheid, bijvoorbeeld door middel van een zogenaamde «grondbank», voordelen kan hebben.

Voor bepaalde situaties zijn reeds ruime aankoopmogelijkheden voorhanden, bijvoorbeeld bij de Randstad-groenstructuur en het Relatienotabeleid. Ook in het kader van landinrichtingsprojecten is veel mogelijk. Veel beleidsuitspraken uit de Vierde nota zijn echter niet direct aan landinrichting gekoppeld, of overschrijden het niveau van een landinrichtingsproject. In deze gevallen zouden ruimere uitruilmogelijkheden via een «grondbank» nuttig kunnen zijn.

Er kleven echter ook nadelen aan de invoering van een «grondbank». Er kan een prijsopdrijvend effect van uitgaan en er wordt een weliswaar tijdelijk maar groter beslag gelegd op de middelen.

De regering onderzoekt de gedachte van een «grondbank» op nationaal niveau, en zal hier in de Memorie van Toelichting bij de begroting voor 1990 van het Ministerie van Landbouw en Visserij op terugkomen.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

ROP 6.3: strategie kleinschalige gebieden en beekdalen.

2.7. VEREENVOUDIGING PLANNINGSTELSEL

De *reacties* op het beleidsvoornemen steunen in het algemeen het vereenvoudigen van het samenstel van ruimtelijke plannen op rijksniveau. Wel worden kanttekeningen geplaatst. In het navolgende gaat de regering in op de hoofdlijnen van de wijze waarop de vereenvoudiging van het samenstel van plannen verder vorm zou moeten krijgen.

De integratie van de structuurschetsen

In een aantal *reacties* op het beleidsvoornemen, waaronder die van het *IPO* en de *VNG*, wordt ingegaan op het integreren van de Structuurschetsen voor de stedelijke en voor de landelijke gebieden. Daarbij worden veelal vraagtekens gezet bij de mogelijkheden om die integratie beperkt te houden tot technische handelingen. Men is van oordeel dat het integreren van beide schetsen uitstijgt boven een herschikking van uitspraken, waardoor een pkb-procedure nodig zal zijn.

De *RARO* onderschrijft de «dubbele integratie» (éerst de beide structuurschetsen; vervolgens de geïntegreerde structuurschets met de pkb van de Vierde nota), maar acht het niet gewenst de tweede stap binnen de pkb-procedure van de Vierde nota te zetten. De Raad meent dat er, naar aanleiding van de Vierde nota en de daarover gevoerde discussie, behoefte zal zijn de structuurschetsen bij te stellen. Daarom zou de tweede stap van de integratie moeten bestaan uit het uitbrengen van een herziene geïntegreerde structuurschets, waarin de nieuwe beleidselementen van de Vierde nota worden uitgewerkt en van instrumenten worden voorzien, en waarin de bestreken periode wordt verlengd.

Zoals de *regering* in het beleidsvoornemen heeft aangekondigd zijn de Structuurschets stedelijke gebieden en de Structuurschets voor de landelijke gebieden geïntegreerd en in één structuurschets opgenomen. Deze Structuurschets voor de landelijke en stedelijke gebieden bevat daarmee het bestaande beleid voor de stedelijke en de landelijke gebieden. Zo komt de verhouding tussen bestaand en nieuw beleid duidelijker voor het voetlicht.

Deze integratie is niet uitsluitend een resultaat van technisch-administratieve handelingen. Op een aantal onderdelen waren inhoudelijke aanpassingen nodig, enerzijds omdat de opbouw van de beide schetsen verschilt, anderzijds omdat bepaalde uitspraken inmiddels door de tijd achterhaald waren.

De regering zendt dan ook de integratie van de beide structuurschetsen in de vorm van de ontwerp-Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden» toe aan de Eerste en Tweede Kamer tegelijk met deze regeringsbeslissing over de Vierde nota.

De regering beschouwt deze structuurschets als een herziening op onderdelen van de beide structuurschetsen. De procedure voor een dergelijke herziening is vastgelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De regering streeft er naar de definitieve regeringsbeslissing over deze Structuurschets voor de landelijke en stedelijke gebieden in maart 1989 te publiceren. De parlementaire behandeling hiervan kan dan plaatsvinden gelijktijdig met de behandeling van de regeringsbeslissing over de Vierde nota.

De regering zal voor die tijd over de ontwerp-Structuurschets overleg voeren met het *IPO*, de *VNG* en de Unie van Waterschappen. Daarnaast zal de *RARO* gevraagd worden om in dezelfde periode over het ontwerp advies uit te brengen.

De tekst van de door het parlement goedgekeurde planologische kernbeslissing over de Vierde nota zal vervolgens tesamen met die van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden worden gepubliceerd.

De in het voorgaande aangegeven procedure wijkt af van de gedachten daarover in het beleidsvoornemen: daar was sprake van het integreren van de Structuurschets (voor de landelijke en de stedelijke gebieden) met de door beide Kamers goedgekeurde planologische kernbeslissing over de Vierde nota.

De regering is op dit oorspronkelijk voorstel teruggekomen, in die zin dat zij dit pas op termijn wil uitvoeren. Volledige integratie vereist, gezien de verschillende geaardheid van enerzijds de structuurschetsen en anderzijds de Vierde nota, een aanpak die in feite neer komt op hernieuwde beleidsvoorbereiding. Dat heeft een aantal oorzaken.

In de eerste plaats verschillen de planhorizons van de Vierde nota en de structuurschetsen aanzienlijk. Daarnaast bestaat er behoefte om delen van het beleid van de beide structuurschetsen op korte termijn te actualiseren. Het gaat daarbij om beleid dat verouderd is, of aanpassing behoeft, en om beleid waarvan de uitvoering voltooid is of, op korte termijn, zal zijn. Tenslotte zal volledig integreren van de Structuurschetsen met de Vierde nota, gezien het zeer verschillende karakter van deze stukken, tot ingrijpende wijzigingen moeten leiden.

Gezien dit alles kan, bij een integratie van de structuurschetsen met de Vierde nota, niet meer met een herziening op onderdelen worden volstaan, maar zal -opnieuw -een volledige pkb-procedure nodig zijn. Indien dat op dit moment zou moeten gebeuren, zou een snelle behandeling van de Vierde nota in Tweede en Eerste Kamer onmogelijk worden.

De regering geeft er daarom, alles afwegende, de voorkeur aan te handelen op de wijze die ook door het IPO en de RARO is aangegeven.

Na het publiceren van de tekst van de parlementair goedgekeurde planologische kernbeslissing over de Vierde nota -tesamen met die van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden- zal de voorbereiding ter hand worden genomen van de herziening van de Structuurschets. In deze herziening zal een aantal beleidselementen uit de Vierde nota verder worden ingevuld; daarnaast zal de tijdshorizon van de Structuurschets worden verlegd. In DALO 1 en ROP 4 is de behoefte daaraan wat de verstedelijking betreft, in het bijzonder in de Randstad, al aangegeven. Deze procedure is vastgelegd in IV f en IV g van de planologische kernbeslissing.

Het verminderen van het aantal structuurschema's

In het beleidsvoornemen is aangegeven dat de regeringsbeslissing zal ingaan op de wijze waarop het aantal structuurschema's zal worden verminderd. In het navolgende besteedt de regering hieraan aandacht.

Het verkennen van de mogelijkheden om het aantal structuurschema's terug te brengen heeft betrekking op twaalf beleidsstukken, te weten:

Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV)
Structuurschema Vaarwegen (SVW)
Structuurschema Buisleidingen (SBUI)
Structuurschema Zeehavens (SZH)
Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBLT)
Structuurschema Landinrichting (SLI)
Structuurschema Openluchtrecreatie (SOR)
Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (SNLB)
Structuurschema Militaire Terreinen (SMT)
Structuurschema Drink- en Industrierwatervoorziening (SDIV)
Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV)
PKB Vestigingsplaatsen Kerncentrales (VKC).

Bij deze analyse is ook één van de drie «concrete beleidsbeslissingen» die de status van pkb hebben betrokken: de pkb Vestigingsplaatsen Kerncentrales (VKC). Voor de VKC bestaan, anders dan voor de beide

andere «concrete beleidsbeslissingen» (Waddenzee en Markerwaard) bundelingsmogelijkheden met structuurschema's.

Uit deze twaalf beleidsstukken kan een groot aantal vereenvoudigings-opties worden samengesteld. De analyse is beperkt tot die opties, die ten opzichte van de huidige situatie de moeite waard lijken aan een nadere beschouwing te worden onderworpen. Deze opties zijn ingedeeld in drie velden, te weten infrastructuur, landelijk gebied en elektriciteitsvoorziening.

Infrastructuur

1a SVV + SVW + SBUI + SZH + SBLT

1b SVV + SVW + SBUI + SZH; daarnaast SBLT afzonderlijk

1c SVV + SVW + SBUI (lijninfrastructuur); daarnaast SZH + SBLT (vlakinfrastructuur)

1d SVV + SVW + SBUI; daarnaast SZH en SBLT ieder afzonderlijk

1e SVV + SVW + SZH; daarnaast SBUI en SBLT ieder afzonderlijk

Landelijk gebied

2a SLI + SOR + SNLB + SMT + SDIV

2b SLI + SOR + SNLB + SMT; daarnaast SDIV afzonderlijk

2c SLI + SOR + SNLB + SDIV; daarnaast SMT afzonderlijk

2d SLI + SOR + SNLB; daarnaast SMT en SDIV ieder afzonderlijk

Elektriciteitsvoorziening

3a SEV + VKC

Voor het vergelijken van vereenvoudigingsopties met de huidige situatie noemt het beleidsvoornemen vier overwegingen:

– *Duidelijkheid en samenhang van de beleidsinhoud*

Dit criterium richt zich vooral op de gebruikers van de structuurschema's: de andere overheden en de maatschappelijke organisaties, die in hun eigen beleidsvoering zorgen voor de doorwerking van het in de structuurschema's geformuleerde rijksbeleid.

– *Het verschil in fasering*

Sommige structuurschema's zijn aan herziening toe of worden reeds herzien, bij andere bestaat die herzieningsbehoefte op dit moment in het geheel niet.

– *Ministeriële verantwoordelijkheid*

Bundeling wordt complexer, wanneer meer departementen bij de actie betrokken zijn.

– *Wettelijke basis*

Het bestaan van een aantal structuurschema's is in wetten vastgelegd. Bundeling of opheffing zou dan wetswijziging nodig maken.

Hieraan dient te worden toegevoegd:

– *Verhouding tot de Vierde nota*

Bundelingsvarianten verschillen onderling in de mate waarin zij samen met de Vierde nota tot een goed op elkaar afgestemde weergave van het beleid komen.

Per veld (infrastructuur, landelijk gebied en elektriciteitsvoorziening) komt de regering tot de volgende conclusies.

Infrastructuur

De regering heeft inmiddels besloten het SVV en het SVW te integreren in het beleidsvoornemen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Na de parlementaire behandeling van dit Tweede SVV zal dit worden samengevoegd met het SZH. Daarmee is gekozen voor variant 1e.

Variant 1e zal bij het publiceren van de goedgekeurde planologische kernbeslissing over het Tweede SVV een feit zijn. De regering wil het op dit moment bij deze integratie van transport-structuurschema's laten.

Variante 1a ligt naar haar oordeel thans minder in de rede. Het is immers niet gewenst om, nu de parlementaire behandeling van het SBLT eerst zeer kort geleden is afgerond, de discussie over integratie van dit structuurschema al te beginnen.

In het beleidsvoornemen was de mogelijkheid open gehouden om het SBUI en het SVV samen te voegen. De regering ziet van die samenvoeging af, gezien de verschillen die er bestaan in verantwoordelijkheden voor de aanleg van en in de categorieën belanghebbenden bij buisleidingen. Voor het bedrijfsleven is het daarbij van belang dat het Ministerie van Economische Zaken hier een duidelijk aanspreekpunt vormt. Daarnaast zijn weg, rail en water zelden een alternatief voor transport per buisleiding.

Landelijk gebied

De regering streeft er naar de drie groene structuurschema's (Openluchtrecreatie, Natuur- en Landschapsbehoud en Landinrichting) te integreren. Het Nationaal natuurbeleidsplan en de Structuurnota Landbouw zullen voor de beleidsinhoud van dit «Groene Structuurschema» van groot belang zijn. De uitwerking van de integratie zal dan ook na de publikatie van deze beide sectornota's nader worden bezien. Het SMT en het SDIV zullen daarbij niet worden betrokken, aangezien de behoefte aan onderlinge afstemming van deze structuurschema's ook bij de desbetreffende «gebruikers» aanmerkelijk geringer is dan bij de groene structuurschema's.

Daarmee kiest de regering voor optie 2d.

Elektriciteitsvoorziening

Bundeling van het SEV en de VKC -optie 3a- ligt inhoudelijk gezien voor de hand.

Conclusie

Samenvattend betekenen de in het voorgaande genomen beslissingen dat het samenstel van ruimtelijke plannen op rijksniveau aanzienlijk wordt vereenvoudigd. Op termijn zal het aantal planologische kernbeslissingen als gevolg hiervan zijn gedaald van 19 (voor het uitbrengen van de Vierde nota) tot 10.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing

IV-g: Samenvoegen van de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden met de pkb van de Vierde nota; integratie transportstructuurschema's en integratie groene structuurschema's.

HOOFDSTUK 3 Toelichting op de beleidsuit- spraken

PKB I INLEIDING

In dit deel van de toelichting wordt per onderdeel van de pkb ingegaan op de resultaten van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg. Waar dit leidt tot inhoudelijke wijzigingen in de pkb is dit expliciet aangegeven door het weergeven van zowel de oude als de nieuwe pkb-tekst. In het voorafgaande deel, de teksten over de centrale thema's, zijn enkele van deze wijzigingen reeds aangeduid.

In dit hoofdstuk gaat de regering in op een aantal algemene punten uit de reacties op het beleidsvoornemen. Zij hangen zeer nauw samen met de inleiding (I) van de planologische kernbeslissing.

Het gaat hierbij om:

- de benadering van onzekerheden en, daarmee samenhangend, de herzieningstermijn van de Vierde nota
- de inhoudsvereisten die het Besluit op de ruimtelijke ordening stelt aan planologische kernbeslissingen
- de financiële consequenties voor de rijksoverheid
- het onderscheid tussen de «dagelijkse leefomgeving» en het (nationaal) «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief» (in deze toelichting aangeduid als DALO en ROP)
- het begrip ruimtelijke kwaliteit.

I b. Onzekerheid herzieningstermijn

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt een aantal malen ingegaan op het omgaan met onzekerheden. Ook wordt gewezen op de soms geringe controleerbaarheid van stellingen in de Vierde nota. De Stichting NNAO pleit voor het invoegen van een maatschappelijke keuzeschets, in de vorm van scenario's.

De *RARO* wijst op de aantrekkelijke kanten van een flexibel onzekerheidsmanagement, maar ook op de duidelijke grenzen die dat stelt.

De *regering* heeft in de teksten over de centrale thema's het omgaan met onzekerheden op enkele plaatsen aangestipt.

In de Vierde nota zijn de op dit moment meest waarschijnlijke ontwikkelingen tussen nu en 2015 in beeld gebracht. Zij vormen één van de uitgangspunten voor het te voeren beleid.

Het gaat daarbij niet om een blauwdruk. Onverwachte, nieuwe ontwikkelingen die ruimtelijk gezien belangrijke gevolgen kunnen hebben moeten tijdig onderkend worden, en op hun consequenties beoordeeld.

De suggestie van de *RARO* om in de pkb criteria aan te geven voor het bepalen van het moment waarop herziening van beleid nodig is zou de regering niet willen volgen. Het op deze wijze meten van afwijkingen zou naar haar oordeel geen recht doen aan de onderlinge afhankelijkheid van veel ontwikkelingen. De regering is van oordeel dat het elke vijf jaar aangeven of, en zo ja, welke onderdelen van het Vierde nota-beleid bijstelling behoeven, een zeer aanvaardbare methode vormt om maatschappelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid goed op elkaar te laten aansluiten.

De regering heeft er van afgezien in deze beleidsnota toekomstscenario's op te nemen. De voorloper van de Vierde nota, de Notitie ruimtelijke perspectieven van de Rijksplanologische Dienst, bevatte wel toekomstscenario's en alternatieve ruimtelijke ontwikkelingsmodellen.

I c. Inhoudsvereisten voor de planologische kernbeslissing

De *RARO* beveelt aan de status van de uitspraken te verduidelijken aan de hand van de «inhoudsvereisten» uit het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (art. 3, lid 1, sub a, b en c).

De Raad zou daarbij aan beslissingen van wezenlijk belang de bepaling willen verbinden, dat voor herziening, intrekking of afwijking van die beslissingen een pkb-procedure nodig zal zijn.

De *regering* is van oordeel dat de uitspraken van wezenlijk belang in de planologische kernbeslissing (in een geel vlak aangegeven) alleen veranderd kunnen worden door middel van een pkb-procedure.

Daarmee is de status van die uitspraken voldoende duidelijk. Naast het onderscheid «al dan niet van wezenlijk belang» is, waar nodig, aangegeven wat het rijk zelf zal doen en wat wordt verwacht van andere overheden en van de particuliere sector. Op deze manier wordt duidelijk gemaakt hoe de verschillende uitspraken gezien moeten worden en in welke mate beslissingen zijn afgewogen.

De regering wijst er daarnaast op, dat de Vierde nota voor een deel van de te treffen maatregelen fungeert als «paraplu-nota». Dit betekent dat uitwerking van die maatregelen plaats zal vinden in beleidsstukken van de sectoren.

I f/I g. Financiële consequenties voor de rijksoverheid

In de tekst over het centrale thema 2.2, «Zicht op uitvoering», is de *regering* nader ingegaan op het gewenste investeringsniveau en het prijskaartje van de Vierde nota, en op de doorwerking van de Vierde nota in het beleid van de sectordepartementen. Zoals op die plaats reeds aangekondigd leiden de conclusies daar tot twee wijzigingen in de pkb.

De eerste wijziging, de toevoeging van de woorden «van jaar tot jaar» in I f, geeft aan dat de regels van normaal budgetbeheer gevolgd moeten blijven worden. Dit laat onverlet dat onder omstandigheden de verhouding tussen wat er moet gebeuren en de bestaande middelen kan leiden tot bijstelling van de middelen.

Zo heeft de regering onlangs extra financiële middelen beschikbaar gesteld voor milieu en infrastructuur, mede met het oog op de uitvoering van de Vierde nota.

De tweede wijziging, in I g, onderstreept het belang van de uitwerking van de Vierde nota in sectornota's en meerjarenplannen.

I j. Het onderscheid tussen «dagelijkse leefomgeving» en «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief»

Het onderscheid in de Vierde nota tussen de dagelijkse leefomgeving van de Nederlander («DALO») en het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Nederland («ROP») dat in hoofdstuk 3, respectievelijk 4 van het beleidsvoornemen is uitgewerkt, heeft zowel in de *inspraak* als bij het *bestuurlijk overleg* algemeen steun gekregen.

De *RARO* heeft de indruk dat het analytisch onderscheid tussen DALO en ROP te sterk wordt vastgehouden, ook wat de taakverdeling tussen rijk en andere overheden betreft. Daardoor is de regering er niet geheel in geslaagd de DALO's en de ROP's op elkaar af te stemmen.

De *regering* onderschrijft de opmerkingen van de *RARO* over het onderscheid tussen DALO en ROP. Het gaat hier om een indeling, niet om een verdeling. De veranderingen in de sfeer van de dagelijkse leefomgeving en de veranderingen die betrekking hebben op Nederland in zijn internationale omgeving bepalen, in onderlinge samenhang, het beeld van Nederland op weg naar de 21e eeuw.

In de beschouwingen over de centrale thema's «Milieu», «Openbaar vervoer» en «Landelijk gebied» heeft zij geprobeerd ook die samenhang te benadrukken.

I j. Ruimtelijke kwaliteit

In hun *reacties* benadrukken de Bond van Nederlandse Stedebouwkundigen (BNS) en het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (NIROV) dat ruimtelijke kwaliteit niet te eng moet worden gedefinieerd. Evenals de Monumentenraad wijzen zij op het belang van de factor tijd in de zin van continuïteit. Toekomstgericht ruimtelijk beleid is gediend met een historisch perspectief, aldus de Monumentenraad.

BNS, NIROV en de Bond van Nederlandse Architecten (BNA) achten het wenselijk dat het rijk onderzoek en onderwijs op het gebied van ruimtelijke kwaliteit bevordert. Ten slotte wijzen zij op de complexe samenhang tussen ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. Die samenhang zou door de keuze van voorbeeldplannen moeten worden benadrukt.

De Natuurbeschermingsraad mist de relatie met het ecologisch functioneren van de ruimtelijke structuur.

De *regering* meent dat het bieden van ruimtelijke kwaliteit een uitgangspunt is dat zowel voor de dagelijkse leefomgeving als voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geldt. Om dit tot uitdrukking te brengen zijn de drie elementen van ruimtelijke kwaliteit -belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde- aan I j van de pkb toegevoegd. «Toekomstwaarde» heeft daarbij zowel betrekking op flexibiliteit als op duurzaamheid.

De regering onderschrijft de stelling dat het verder uitwerken van het begrip ruimtelijke kwaliteit van belang is. De bijdragen van NIROV, BNS en Monumentenraad bieden daarvoor goede aanknopingspunten.

Bij die uitwerking gaat het zowel om theorievorming als om vormgeving in de praktijk. In dat verband zijn initiatieven op het terrein van onderzoek en onderwijs belangrijk. Het rijk draagt daaraan op een aantal terreinen bij. Gewezen kan worden op de aangekondigde nota Architectuurbeleid, waarin op de kwaliteit van de gebouwde omgeving en de architectuur zal worden ingegaan. Ook bijvoorbeeld de «Eo-Wijersprijsvraag», die zich richt op het vormgeven op hogere schaal, in dit verband belangrijk. Dat geldt ook voor de voorbeeldplannen uit de Vierde nota zelf.

De regering is het eens met de BNS, dat het streven naar ruimtelijke kwaliteit een belangrijk aspect is van de op te stellen voorbeeldplannen. Bij de keuze van te steunen plannen zal «ruimtelijke kwaliteit» als criterium worden gehanteerd.

Wat de relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en het ecologisch functioneren van de ruimtelijke structuur betreft, wijst de regering erop dat de basisdoelstelling van het ruimtelijk beleid, zoals deze in de Oriënteringsnota is verwoord, van kracht blijft. Deze basisdoelstelling is dan ook opgenomen in de ontwerp-Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden (zie de tekst van het centrale thema «Vereenvoudiging planningstelsel»).

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- Voorzover de beleidsuitspraken aanleiding geven tot financiële consequenties voor de rijksoverheid, zullen deze dienen te worden opgevangen binnen de beschikbare financiële middelen. Hierbij geldt als regel dat een eventuele verhoging van uitgaven op een beleidsterrein zal worden gecompenseerd binnen de begroting waarvan het desbetreffende beleidsterrein deel uitmaakt.
- De financiële meerjarenramingen bieden voor een eerstvolgende periode van vijf jaar het budgettaire kader. De nota bevat evenwel een verkenning van beleid voor een tijdsbestek dat de periode van de financiële meerjarenramingen overtreft. De beleidsuitspraken zullen ook op termijn niet mogen leiden tot hogere lasten voor de overheid. Om die reden is realisatie van het beleid zoals in de beleidsuitspraken geformuleerd, niet aan termijnen gebonden. Voorts wordt benadrukt dat veel van het gewenste beleid alleen tot stand kan worden gebracht door middel van financiering en medefinanciering door de particuliere sector, en niet slechts door middel van overheidsfinanciering.
- In de Nota en ook in deze PKB wordt onderscheid gemaakt tussen beleid ten aanzien van de dagelijkse leefomgeving en ten aanzien van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land als geheel.

regeringsbeslissing

- If Voorzover de beleidsuitspraken aanleiding geven tot financiële consequenties voor de rijksoverheid, zullen deze dienen te worden opgevangen binnen de van jaar tot jaar beschikbare financiële middelen. Als regel geldt dat een eventuele verhoging van uitgaven op een beleidsterrein zal worden gecompenseerd binnen de begroting waarvan het desbetreffende beleidsterrein deel uitmaakt.
- Ig De financiële meerjarenramingen bieden voor een eerstvolgende periode van vijf jaar het budgettaire kader. De nota bevat evenwel een verkenning van beleid voor een tijdsbestek dat de periode van de financiële meerjarenramingen overtreft. De beleidsuitspraken zullen ook op termijn niet mogen leiden tot hogere lasten voor de overheid.

Om die reden is realisatie van het beleid zoals in de beleidsuitspraken geformuleerd, in deze nota niet aan termijnen gebonden. Wel zullen in sectornota's en meerjarenplannen de uitvoeringstermijnen en de daarbij in te zetten middelen (indicatief) worden aangegeven. Voorts wordt benadrukt dat veel van het gewenste beleid alleen tot stand kan worden gebracht door middel van financiering en medefinanciering door de particuliere sector, en niet slechts door middel van overheidsfinanciering.
- Ij In de Nota en ook in deze pkb wordt onderscheid gemaakt tussen beleid ten aanzien van de dagelijkse leefomgeving en ten aanzien van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land als geheel. Zowel voor de dagelijkse leefomgeving als voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geeft de regering in deze nota aan hoe door een samenhangend beleid ruimtelijke kwaliteit kan worden toegevoegd. Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde zijn de drie elementen die samen de ruimtelijke kwaliteit bepalen.

PKB II DALO ALGEMEEN

De algemene *reacties* op hoofdstuk 3 van het beleidsvoornemen, «de Nederlander in zijn dagelijkse leefomgeving», spitsen zich toe op de keuze en de beschrijving van de basiswaarden, en op de voorstellen om middelen beschikbaar te stellen voor het opstellen van een aantal voorbeeldplannen. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de doelstellingen van het emancipatiebeleid en voor de positie van bedrijven.

II b/c. Basiswaarden

Een groot aantal *insprekers* acht de beschrijving van de basiswaarden, en de manier waarop het rijk voorstelt deze waarden te beschermen, te vrijblijvend. Men mist te handhaven harde ondergrenzen, en middelen om die grenzen te kunnen handhaven.

Het *provinciaal bestuur van Friesland* is van oordeel dat het in stand houden van voorzieningen die voor de leefbaarheid op het platteland noodzakelijk zijn als afzonderlijke basiswaarde zou moeten worden opgenomen.

De *regering* wil nogmaals benadrukken dat in eerste instantie de provincies, de gemeenten en de waterschappen wat betreft de dagelijkse leefomgeving zorgdragen voor het veiligstellen van de basiswaarden en voor het voorsorteren op de 21e eeuw. Het ruimtelijk beleid voor de dagelijkse leefomgeving zal immers van plaats tot plaats anders zijn. Zowel verschillen in ontwikkeling als lokale en regionale verscheidenheid geven daartoe aanleiding.

De rol van de rijksoverheid is ten aanzien van de dagelijkse leefomgeving vooral ondersteunend. Dit betekent echter niet dat het rijk hier voor zichzelf een beperkte rol ziet, of dat er sprake zou zijn van een terugtrekkende rijksoverheid. In de tekst van het centrale thema «Zicht op uitvoering» is er reeds op gewezen, dat een belangrijk deel van de investeringsprioriteiten uit de Vierde nota betrekking heeft op de dagelijkse leefomgeving: de prioriteiten voor de geleiding van de mobiliteit, voor het handhaven en vernieuwen van het landelijk gebied, de zorg voor de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen, het wegwerken van de kwaliteitsachterstand in het bestaande stedelijk gebied, het terugdringen van bestaande en het voorkomen van nieuwe milieuvuiling.

De formulering in het beleidsvoornemen «de rijksoverheid beperkt zich hier tot» kan in dit licht gezien tot misverstanden hebben geleid. In II b van de pkb is dit daarom gewijzigd in «de rijksoverheid richt zich hier op». Mede met het oog op hun verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het landelijk gebied, en voor het water in het bijzonder, zijn aan II b van de pkb de waterschappen toegevoegd. Dit onderstreept hun taak bij de zorg voor de dagelijkse leefomgeving.

De regering benadrukt dat de basiswaarden een breed veld beslaan, waarin vele factoren een rol spelen. Het concretiseren van die waarden zou de onjuiste indruk vestigen dat het gaat om in alle gevallen meetbare en precies te benoemen grootheden. Wel heeft de regering willen aangeven langs welke lijnen zij denkt bij het beschermen van basiswaarden. Het volgende voorbeeld verduidelijkt dit.

In het beleidsvoornemen is als tweede basiswaarde opgenomen een schoon milieu. Hierbij moet in ieder geval de bestaande vervuiling worden teruggedrongen en moet worden voorkomen dat nieuwe vormen van vervuiling ontstaan.

In het Nationaal milieubeleidsplan zal dit als volgt verder worden uitgewerkt:

Het streven is gericht op een zodanige kwaliteit van het milieu dat:

- een goede gezondheid van de bevolking gewaarborgd is
- een gevoel van veiligheid en welbevinden bestaat dat direct samenhang met de kwaliteit van de leefomgeving
- een duurzame productie van voedsel kan plaatsvinden
- zonder al te hoge kosten van winning water van goede kwaliteit kan worden gewonnen voor diverse gebruiksdoeleinden
- van duurzame voorziening van grondstoffen sprake is
- het voortbestaan van belangrijke plante- en diersoorten en ecosystemen is veiliggesteld.

De regering onderschrijft de zorg die blijkt uit het voorstel van het provinciaal bestuur van Friesland, om het in stand houden van voorzieningen die voor de leefbaarheid op het platteland noodzakelijk zijn als basiswaarde op te nemen. Zij meent echter, dat het voorstel in wezen geen betrekking heeft op een afzonderlijke basiswaarde, maar een aspect is van een aantal, al genoemde, basiswaarden. Die hebben alle betrekking op zowel het stedelijk als het landelijk gebied. Zij geeft er daarom de voorkeur aan te benadrukken, dat het veiligstellen van basiswaarden zowel het stedelijk als het landelijk gebied geldt. In II c van de pkb heeft deze nadruk geleid tot twee wijzigingen in de tekst.

Voorbeeldplannen

Het idee van «voorbeeldplannen» is zowel in de *inspraak* als bij het *bestuurlijk overleg* met enthousiasme ontvangen. Er zijn veel suggesties gedaan voor het opstellen van dergelijke plannen. Sommige provincies hebben reeds concrete voorstellen op tafel gelegd. Daarnaast is de aandacht gevestigd op een aantal reeds bestaande initiatieven, die als voorbeeldplan kunnen fungeren. Onduidelijkheid bestaat nog over de wijze waarop voorbeeldplannen zullen worden beoordeeld.

De *RARO* benadrukt het belang van een goede presentatie van de plannen.

In het beleidsvoornemen heeft de *regering* reeds aangegeven dat zij ideevorming belangrijk vindt bij het geleiden van veranderingsprocessen in de dagelijkse leefomgeving. Daarom heeft zij toegezegd de voorbereiding van een aantal voorbeeldplannen die op het geleiden van die veranderingen zijn gericht, te zullen ondersteunen.

Bij de voorbeeldplannen zou de nadruk enerzijds moeten liggen op het verkennen van nieuwe wegen, en op het verlaten van reeds plat getreden paden. Anderzijds moeten die plannen een voorbeeldwerking hebben. Dat betekent dat zij zullen moeten kunnen bijdragen aan oplossingen in andere, verwante gevallen.

In het beleidsvoornemen zijn vier onderwerpen genoemd waarbij het opstellen van voorbeeldplannen voor het ontwikkelen van ideeën zeker een belangrijke rol kan spelen: de na-oorlogse woonwijken, de openbare ruimte, het zuinig omgaan met water, energie en afval, en casco-planning in het landelijk gebied.

Gezien de reacties is er geen reden om hierin te wijzigen.

de procedure

Vooraf tijdens het bestuurlijk overleg is gebleken dat het stimuleren van de ideevorming door het opstellen van voorbeeldplannen breed wordt ondersteund, maar dat er nog onduidelijkheden zijn over de te volgen procedure. In het navolgende gaat de regering in het kort in op die procedurele kant van het tot stand komen van voorbeeldplannen. Inhoudelijke opmerkingen over de plannen komen aan de orde bij de bespreking van de desbetreffende DALO-paragrafen.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal in 1989 voor het opstellen van voorbeeldplannen f 1,5 mln. beschikbaar stellen. In de jaren daarna is dit bedrag, tot en met 1993, steeds f 3 mln.

Deze middelen zullen worden ingezet voor de selectie, voorbereiding, begeleiding en evaluatie van de voorbeeldplannen en voor kennisoverdracht en organisatie.

De procedure die de regering wil volgen bij de keuze van financieel te steunen voorbeeldplannen bestaat uit drie stappen:

- het uitlokken van ideeën
- de selectie van een aantal ideeën die met financiële steun verder kunnen worden uitgewerkt;
- de selectie van een aantal uitgewerkte ideeën waarvoor, met financiële steun van het rijk, een voorbeeldplan kan worden opgesteld.

Bij de eerste stap, het uitlokken van ideeën, is het van belang de geïnteresseerden te bereiken. Het gaat daarbij niet alleen om gemeenten en provincies, maar ook om de planologische en stedenbouwkundige vakwereld, wetenschappelijke instellingen en opleidingsinstituten.

Bij de selectie van ideeën en plannen zal de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zich laten bijstaan door deskundigen uit zowel de praktijk als de wetenschappelijke wereld. De gang van zaken bij het behandelen van de voorbeeldplannen zal tijdig aan betrokkenen bekend worden gemaakt.

De besluitvorming over eventuele bijdragen aan met de uitvoering van het plan gemoeide kosten zal op de gebruikelijke wijze plaatsvinden.

Emancipatie

De Emancipatieraad en de Stichting Vrouwen Bouwen en Wonen vragen in hun *reacties* aandacht voor de uitwerking van de doelstelling van het emancipatiebeleid. Daarbij benadrukken zij in het bijzonder de noodzaak om de woon- en werkplaats op elkaar te kunnen afstemmen, en om door de plaatskeuze van voorzieningen hun bereikbaarheid te waarborgen. De Stichting wijst daarnaast op de vervoersbehoefte van mensen die buiten het arbeidsproces staan, en van mensen die bezigheden op verschillende plaatsen (moeten) combineren.

De *regering* onderschrijft het belang van hetgeen de Emancipatieraad en de Stichting Vrouwen Bouwen en Wonen naar voren brengen. Zij meent echter dat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid, zowel het bestaande als het nieuwe, in de Vierde nota vastgelegde, op één lijn staan met de doelstelling van het emancipatiebeleid. Zij wijst in dit verband op het stadsgewestelijk bundelingsbeleid, en op de nadruk die daarbij ligt op een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Naar het oordeel van de regering kan een uitwerking van deze doelstelling niet inhouden dat gestreefd wordt naar vrgaande spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen. Een dergelijke spreiding is niet alleen niet realistisch gezien de vestigingseisen die bedrijven stellen; zij is ook onwenselijk in het licht van het streven naar vergroting van de ruimtelijke verscheidenheid en in het licht van de kwaliteitseisen waaraan voorzieningen dienen te voldoen.

Bedrijven

In enkele *inspraakreacties*, waaronder die van het Koninklijk Nederlands Ondernemersverbond (KNOV), wordt gevraagd om een afzonderlijk perspectief voor bedrijven. De *RARO* vraagt om meer aandacht voor het voorwaardenscheppend en randvoorwaardenstellend beleid ten aanzien van bedrijven.

De regering meent dat een afzonderlijk veranderingsperspectief voor bedrijven als onderdeel van de dagelijkse leefomgeving niet nodig is.

Voortbouwend op het bestaande beleid van de Structuurschets stedelijke gebieden is het perspectief van DALO 2 er op gericht te komen tot goed functionerende steden, mede ten behoeve van het bedrijfsleven. In DALO 4 wordt een perspectief gegeven voor de bereikbaarheid van de verschillende typen bedrijven.

Samenwerking tussen bedrijfsleven en (gemeentelijke) overheden kan in het belang van beide partijen zijn. Dit geldt zowel voor het voorwaardenscheppend als voor het voorwaardenstellend beleid, zeker bij de hiervoor genoemde onderwerpen. Zo kunnen goede lokale en regionale afspraken over het vestigingsbeleid van kantoren zowel bijdragen aan het mobiliteitsbeleid (DALO 4) als aan de kwaliteit van het vestigingsmilieu voor kantoren.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- De burgers zelf en daarop aansluitend de gemeenten en de provincies dragen de primaire verantwoordelijkheid voor de dagelijkse leefomgeving. Het beleid van de rijksoverheid beperkt zich hier tot het aangeven van perspectieven en ondersteunende maatregelen.
- Bij het veiligstellen van basiswaarden moeten burgers en overheid er voor zorgen dat:
 - de gebouwde omgeving en de openbare ruimte niet in verval raken
 - steden, dorpen en het landelijk gebied niet vervuilen
 - sociale onveiligheid het gebruik van de ruimte niet belemmert
 - bepaalde groepen in onze samenleving niet onvrijwillig ruimtelijk geïsoleerd raken
 - steden, dorpen en landschappen niet eenvormig en daarmee onherkenbaar worden.

regeringsbeslissing

- IIb De burgers zelf en daarop aansluitend de gemeenten, de provincies en de waterschappen dragen de primaire verantwoordelijkheid voor de dagelijkse leefomgeving. Het beleid van de rijksoverheid richt zich hier op het aangeven van perspectieven en ondersteunende maatregelen.
- IIc Bij het veiligstellen van basiswaarden moeten burgers en overheid voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied er zorg voor dragen dat:
 - de gebouwde omgeving en de openbare ruimte niet in verval raken
 - steden, dorpen en het landelijk gebied niet vervuilen
 - sociale onveiligheid het gebruik van de ruimte niet belemmert
 - bepaalde groepen in de steden en op het platteland niet onvrijwillig ruimtelijk geïsoleerd raken
 - steden, dorpen en landschappen niet eenvormig en daarmee onherkenbaar worden.

DALO 1 HET WONEN

Het perspectief voor «het wonen» is gericht op het scheppen van een nieuw evenwicht tussen vraag en aanbod op de woningmarkt bij voorkeur op de schaal van het stadsgewest.

Daarbij spelen een rol:

- de vraag naar andere typen woningen
- de vraag naar meer kwaliteit van woningen en woonomgeving
- een grotere vraag naar koopwoningen
- een grotere rol voor de markt, een kleinere voor de overheid.

Het perspectief bestaat uit drie elementen:

- het scheppen van gunstige voorwaarden voor de ontwikkeling van een goede kwaliteit van woningen en woonomgeving en voor nieuwbouw op gewenste lokaties
- het stellen van randvoorwaarden aan ontwikkelingen op ongewenste lokaties
- een volkshuisvestingsbeleid van de overheid waarbij de nadruk zal liggen op het deel van de woningvraag dat niet door de markt wordt gedekt.

Bij de besluitvorming over nieuwbouwlukaties speelt de bijdrage die geleverd kan worden aan de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling (zie DALO 4) een belangrijke rol.

In de *reacties* op DALO 1 wordt met name ingegaan op de berekening van de woningbehoefte voor de periode tot 2015 en op de uitvoering van het beleid.

De berekening van de woningbehoefte

Een aantal *provinciale besturen* acht het beleid dat in het beleidsvoornemen is uitgezet voor het wonen niet evenwichtig. Men wijst daarbij met name op het geschetste beeld van de ontwikkeling van de woningbouw in ons land, en op de voorgestelde verdeling van de nieuwbouw tussen de Randstad en de rest van Nederland.

Het *provinciaal bestuur van Flevoland* wijst er tevens op dat het uitgangspunt uit de Structuurschets stedelijke gebieden van een migratiesaldo nul voor alle provincies niet van toepassing kan zijn op deze nieuwe provincie.

Een aantal *insprekers*, waaronder het Nederlands Christelijk Instituut voor Volkshuisvesting, mist de onderbouwing van de bij die verdeling genoemde aantallen.

Ook wordt gewezen op het ontbreken van een goede analyse van het functioneren van het compacte stad-beleid. Een dergelijke analyse zou de conflicten tussen de nog sterk groeiende ruimtelijke behoeften inzichtelijker hebben kunnen maken.

De Raad voor de Volkshuisvesting acht de relatie tussen ruimtelijke ordening en volkshuisvesting sterk onderbelicht. De rol die het rijk voor zichzelf ziet is naar het oordeel van de raad te passief.

De *regering* merkt op dat aan de in het beleidsvoornemen opgenomen globale berekening van de woningbehoefte voor de periode tot het jaar 2015 beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen die ook gebruikt zijn bij de ramingen uit de Structuurschets stedelijke gebieden uit 1985. Er is geen reden om de bevolkingsverdeling over het land te wijzigen.

Voor de provincie Flevoland geldt dat het beleid gericht blijft op een voortgaande groei van de bevolking in de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Er is in de Vierde nota, anders dan sommige insprekers hebben aangenomen, niet uitgegaan van een grotere binnenlandse migratie naar de Randstad. Wel zijn, mede in het licht van recente sociaal-economische

en demografische ontwikkelingen, de verwachtingen over de woningbehoefte veranderd. Als gevolg van die verwachtingen zijn de behoeftecijfers in het beleidsvoornemen hoger dan die uit de structuurschets. Dat is op zich niet zo verrassend: dit soort verkenningen draagt altijd een mate van onzekerheid in zich, en hun uitkomsten kunnen in de tijd gezien verschillen vertonen.

woningbehoefteramingen tot het jaar 2015

Een aantal factoren maakt het opstellen van woningbehoefteramingen voor een lange periode nogal onzeker. Naast algemeen geldende onzekerheden over bevolkingsgroei, sociaal-economische en culturele ontwikkelingen betreft dit in het bijzonder: de buitenlandse migratie, de huishoudensontwikkeling, de snelheid waarmee het woningtekort wordt ingehaald, en het tempo waarin oude woningen worden vervangen door nieuwe.

De bevolkingsprognose van het CBS uit 1987 houdt rekening met een grote instroom van buitenlanders. Daarbij is aangenomen dat deze zich net als in het verleden vooral in de Randstad zullen vestigen. Zowel de grootte van die stroom als de werkelijke woonplaatskeuze zijn echter onzeker.

Uit de verkenningen op basis van de CBS-prognose blijkt, dat in het jaar 2015 ongeveer tweederde van het aantal huishoudens zal bestaan uit één of twee personen. Voor een deel is die ontwikkeling het gevolg van vergrijzing van de bevolking. Dat deel van de berekening is redelijk betrouwbaar. Veel minder geldt dat voor de omvang van het aantal kleine «jonge» huishoudens, die mede afhankelijk is van de sociaal-economische ontwikkeling in de komende 25 jaar. Diezelfde samenhang geldt voor het inhalen van het woningtekort en het tempo van de vervangende nieuwbouw.

De regering benadrukt daarom dat een raming van de behoefte aan woningen tot het jaar 2015 een beperkte geldigheid heeft. De opmerking in het beleidsvoornemen «Van die 1,5 miljoen woningen zullen er bijna één miljoen in de Randstad worden gebouwd» was niet bedoeld om een taakstelling aan te geven, maar om te illustreren dat er op het gebied van de woningbouw nog belangrijke ruimtelijke inpassingsvraagstukken liggen.

In de Structuurschets stedelijke gebieden die betrekking heeft op de periode tot 2000, bedraagt de geraamde bouwproductie in de Randstadprovincies voor de periode 1990–2000 tussen de 334.000 woningen (basisvariant) en 424.000 woningen (reserveringsvariant). Volgens de huidige inzichten ligt de bouwbehoefte in die periode nu eerder tussen de 400.000 en 500.000 woningen. Aan het actualiseren van de woningbouwramingen wordt thans gewerkt.

Uit deze cijfers blijkt dat het in de schets neergelegde beleid voorlopig kan blijven gehandhaafd, maar dat binnen afzienbare tijd een actualisering van de Structuurschets stedelijke gebieden nodig is, waarbij de planhorizon wordt verschoven tot na 2000. ROP 4 gaat hierop nader in.

Gezien de in het voorgaande beschreven onzekerheden zal de regering de ontwikkelingen nauwlettend volgen, om zo wijzigingen tijdig tegemoet te kunnen treden.

De uitvoering van het beleid

In de *inspraak* is een aantal malen gewezen op het belang van grondkostensubsidies bij het versterken van de concurrentiepositie van de stadsgewesten ten opzichte van woningbouwlocaties daarbuiten.

De RAVO meent dat het beleid er toe leidt dat de woningbouwprogramma's te sterk afhankelijk worden van de marktomstandigheden.

Het CNV stelt dat het rijk zijn verantwoordelijkheid voor de volkshuisvesting niet mag beperken tot de lagere inkomensgroepen.

De *RARO* tekent daarbij aan dat bij lokaties die goed passen binnen de eerste vier lokatiecriteria uit de Structuurschets stedelijke gebieden (ligging, ontsluiting, samenhang en vrijwaring landelijke gebieden), besparingen kunnen optreden op uitgaven voor de aanleg van hoofdinfrastructuur. Indien de grondkosten in dergelijke lokaties erg hoog zijn zouden die besparingen gebruikt kunnen worden voor het wegnemen van een deel van die kosten.

De regering heeft in september 1988 de ontwerp-Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig gepubliceerd. In deze nota worden de lijnen die in de Vierde nota voor het stadsvernieuwings- en verstedelijkingsbeleid zijn uitgezet doorgetrokken. Het gaat daarbij vooral om de concentratie van woningbouw in stadsgewesten, om de verantwoordelijkheid van het rijk voor de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen en om maatregelen om de bouw van vrije sectorwoningen in de stedelijke gebieden te bevorderen en zo suburbanisatie tegen te gaan. Het voortouw komt daarbij te liggen bij provincies en gemeenten. Het verschijnen van de ontwerp-nota Volkshuisvesting in de jaren negentig is in DALO 1.1.b van de pkb.

In de ontwerp-Nota is een aantal maatregelen voorgesteld om woningbouw in stadsgewesten te bevorderen, binnen de criteria die de Structuurschets stedelijke gebieden geeft. Het gaat daarbij om de Subsidieregeling grote bouwplaatsen, om lokatie-, hoofdinfrastructuur- en kopkostensubsidies, naast en in aanvulling op het Stadsvernieuwingsfonds.

De vrije sector-bouw speelt een belangrijke rol in de concurrentie tussen bouwplaatsen binnen en buiten stadsgewesten. Daarom zullen lokatie- en kopkostensubsidies zowel beschikbaar moeten zijn voor woningbouw in de sociale sector, als voor die in de vrije huursector en de goedkopere vrije koopsector. De regering vindt een goede bereikbaarheid van nieuwe bouwlokaties met het openbaar vervoer erg belangrijk. In het beleidsvoornemen is dat ook al benadrukt. Een deel van de extra middelen die vanaf 1990 voor verkeersinfrastructuur beschikbaar zijn zal hiervoor worden gebruikt. In het centrale thema over «Openbaar vervoer» is dat reeds toegelicht.

Het welslagen van het verstedelijkingsbeleid in de komende jaren hangt af van de bereidheid van alle betrokken overheden om zich daarvoor, in onderlinge samenwerking, volledig in te zetten.

Tussen wensen en mogelijkheden doen zich zeker spanningen voor. De betrokken overheden zullen dan ook prioriteiten moeten stellen. Het meest nodig is dat voor de Randstad; daarop wordt in ROP 4 nader ingegaan. Bij het stellen van die prioriteiten zullen het verkeers- en vervoersbeleid en het woningbouwlokatiebeleid in hun samenhang worden gezien. De verdere uitwerking van het samenhangend lokatiebeleid is in DALO 1.3.c van de pkb opgenomen.

Een belangrijk element van het lokatiebeleid is het tot stand brengen van aantrekkelijke woonmilieus op de juiste plaats. Een van de mogelijkheden hiervoor is publiek-private samenwerking. Dit is echter niet de enige te bewandelen weg. In DALO 1.1.c van de pkb is dit tot uitdrukking gebracht door het toevoegen van de woorden «onder meer».

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 1.1 ● De verantwoordelijkheid van het rijk ligt in het bijzonder bij de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen.

- 1.1 ● Via publiek-private samenwerking zullen aantrekkelijke woonmilieus moeten worden ontwikkeld.

In de nota «Volkshuisvesting in de jaren negentig» zal een nadere visie en bijbehorend instrumentarium worden gegeven omtrent de bovengenoemde punten. Vooral de verdeling van verantwoordelijkheden tussen het rijk en andere overheden, tussen maatschappelijke organisaties en de marktsector zal daarin aandacht krijgen.

regeringsbeslissing

- 1.1. b De verantwoordelijkheid van het rijk ligt in het bijzonder bij de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen. In de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig is deze verantwoordelijkheid beleidsmatig en instrumenteel uitgewerkt.

- 1.1. c Ondermeer via publiek-private samenwerking zullen aantrekkelijke woonmilieus moeten worden ontwikkeld.

- 1.3. c Het samenhangend lokatiebeleid vindt instrumentele uitwerking in de Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

DALO 2 STEDEN IN BEWEGING

Het perspectief voor «steden in beweging» is gericht op het scheppen van ruimte voor stedelijke vernieuwing en georiënteerd op de schaal van de stad als geheel respectievelijk het stadsgewest.

Het veranderingsperspectief maakt onderscheid tussen consolidatie-, stagnatie- en expansiegebieden:

- in consolidatiegebieden is het ruimtelijk beleid gericht op handhaving van de bestaande ruimtelijke structuur. Hier kan de bouwvoorraad via goed onderhoud en zorgvuldig beheer bij de tijd worden gehouden. Het kan hierbij zowel gaan om bepaalde woongebieden, om kantoor- en bedrijfsgebieden als om voorzieningencentra
- stagnatiegebieden vragen er om via ingrijpende vernieuwing opnieuw tot leven te worden gebracht. Het gaat hierbij onder andere om een deel van de na-oorlogse woonwijken en van de bestaande bedrijfsterreinen
- bij gebieden met veel dynamiek (expansiegebieden) kan vaak worden volstaan met aanpassing van ruimtelijke structuren, respectievelijk het wegnemen van factoren die vernieuwing van de ruimtelijke structuur in de weg staan. Het gaat hierbij ondermeer om binnensteden en stadsranden

de ontwikkeling van de binnensteden dient zodanig te zijn dat het mobiliteitsvraagstuk niet wordt verzwaard. Dit houdt in afstemming van woon-werklokaties en aandacht voor het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen (zie DALO 4).

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt de hernieuwde aandacht voor het stedelijk gebied toegejuicht. Vrijwel alle besturen van de grotere steden in ons land hebben in hun commentaar hun visie gegeven op de wijze waarop gemeenten aan een vernieuwende en stimulerende ontwikkeling van steden vorm kunnen geven. Een aantal gaat daarbij in op de relatie met onderdelen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, zoals de stedelijke knooppunten, de Stedenring Centraal-Nederland en het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu. Vele van hen onderstrepen dat daarbij gezamenlijke actie van overheid en particuliere sector noodzakelijk is.

De *regering* is verheugd over de steun die zij voor het beleid voor «Steden in beweging» heeft gekregen. Zij constateert dat de filosofie van de Vierde nota in veel van de commentaren doorklinkt. Daarbij wordt in veel gevallen aan de relatie tussen ROP en DALO invulling gegeven.

In het navolgende wil zij nader ingaan op een aantal aspecten van «Steden in beweging», namelijk op de positie van de middelgrote steden en de groeikernen, op de zorg voor monumenten, op het Stadsvernieuwingsfonds, op de oudere bedrijfsterreinen en op mogelijke voorbeeldplannen voor na-oorlogse woonwijken.

Middelgrote steden en groeikernen

Veel middelgrote steden hebben in hun *reacties* gevraagd om bijzondere aandacht voor de belangrijke functie die zij, zowel economisch als sociaal, vervullen. De gemeenten Apeldoorn, Deventer en Venlo/Tegelen hebben mede daarom verzocht om de stadsgeweststatus.

Een aantal groeikerngemeenten meent dat de (al dan niet voormalige) groeikernen ten onrechte geen aandacht hebben gekregen in het beleidsvoornemen.

De regering wijst er op, dat het beleid voor de middelgrote steden en voor de groeikernen is verwoord in de Structuurschets stedelijke gebieden 1985. Dat beleid blijft van kracht.

Dit geldt nadrukkelijk ook voor het beleid voor de centra van stadsgewesten en andere middelgrote steden. Het beleid blijft erop gericht alle grotere steden met een regionale functie goed te laten functioneren.

Bij het stedelijke knooppuntenbeleid gaat het om de prioriteitstelling voor een beperkt aantal hoogwaardige en schaarse voorzieningen. Andere voorzieningen en beleidsinstrumenten worden toegedeeld en toegepast overeenkomstig de eigen functie van iedere stad. Ook voor PPS-projecten geldt dat deze niet alleen in knooppunten of in stadsgewesten van de grond kunnen komen. In bepaalde gevallen kunnen ook PPS-projecten in middelgrote steden worden gesteund. Daarbij gaat het in de eerste plaats om immateriële steun.

De Vierde nota voegt geen stadsgewesten toe aan de lijst uit de Structuurschets. Er is naar het oordeel van de regering geen reden om vooruit te lopen op de periodieke herziening van de Structuurschets stedelijke gebieden. In ROP 1 wordt hierop nog nader ingegaan, in het bijzonder wat betreft de positie van Apeldoorn en Venlo/Tegelen. Ook het stadsgewestelijk beleid, bijvoorbeeld bij de toedeling van woningbouwcontingenten, is niet veranderd.

Voor wat betreft de groeikernen wijst de regering op haar standpunt over het rapport «De toekomst van de groeikernen». In een brief aan de Tweede Kamer (vergaderjaar 1987-1988, Hoofdstuk XI, nr. 99) heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als voorlopig oordeel uitgesproken, dat de overgang van groeikernstatus naar die van «gewone gemeente» in het algemeen geen onoplosbare problemen veroorzaakt.

Monumentenzorg

Zowel uit het *bestuurlijk overleg* als uit de *inspraak* klinkt bezorgdheid op over het geven van prioriteit aan (centrale steden van) de stadsgewesten en aan plaatsen daarbuiten met een toeristische speerpuntfunctie bij de inzet van instrumentarium voor monumentenzorg. Men benadrukt dat het beschermen van cultuurhistorische waarden voorop hoort te staan bij de zorg voor monumenten. Anderzijds is er ook steun voor deze prioriteit, onder andere van de Monumentenraad. Daarbij tekent de raad aan, dat deze prioriteiten aanvullend zijn uit een oogpunt van monumentenzorg; ze vervangen deze niet.

De aanduiding «toeristische speerpuntfunctie» acht een aantal insprekers niet duidelijk.

De regering benadrukt dat het doel en de werkwijze van monumentenzorg mede inhoud geven aan het streven naar ruimtelijke kwaliteit.

Voorop staat daarbij de belevingswaarde. Monumenten dragen niet alleen bij aan de schoonheid, maar bieden ook de mogelijkheid het verleden te beleven.

Daarnaast is ook het maatschappelijk nut, zowel de gebruiks- als de toekomstwaarde, van belang. Daarbij gaat het niet alleen om stedelijke monumenten, maar ook om monumenten in het landelijk gebied. Dat maatschappelijk nut heeft enerzijds betrekking op toeristisch-recreatieve mogelijkheden, anderzijds is daarbij ook van belang de betekenis van historische waarden voor het scheppen van een hoogwaardig vestigingsklimaat. DALO 2.3 van de pkb in het beleidsvoornemen blijkt wat dit betreft tot misverstanden te hebben geleid.

De regering onderschrijft het standpunt dat het beschermen van cultuurhistorische waarden bij de monumentenzorg voorop moet blijven staan. Slechts bij gelijke urgentie vanuit cultuurhistorisch oogpunt zal prioriteit worden gegeven aan (de centrale steden van) de stadsgewesten.

westen, en aan plaatsen en gebieden daarbuiten met een concentratie van toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische bezienswaardigheden. Het is daarbij niet de bedoeling een limitatieve lijst op te stellen.

Er vindt onderzoek plaats naar de wijze waarop een betere afstemming tussen het toeristisch-recreatieve beleid en de monumentenzorg kan worden verkregen. Daarbij wordt onder meer gedacht aan aansluiting bij het concept Nederland-Waterland, waarop ROP 5 nader ingaat.

Gezien de misverstanden die rond DALO 2.3 van de pkb zijn gerezen is deze tekst gewijzigd.

De middelen voor stadsvernieuwing

De *VNG* benadrukt dat de regering de problemen van stedelijk verbetering en vernieuwing in het beleidsvoornemen heeft onderschat. Ook indien de particuliere sector de hem toegedachte rol speelt, zullen de thans beschikbare middelen tekort schieten.

De *RARO* stelt dat de stadsvernieuwingsfondsen primair zijn bedoeld voor het inhalen van een achterstand. Ook de *RAVO* wijst hierop.

De *regering* blijft prioriteit geven aan stadsvernieuwing. Daarbij heeft het rijk in de eerste plaats de taak om gemeenten, provincies en de particuliere sector te stimuleren en in staat stellen om de achterstanden in de oudere stadsdelen in te halen. In dit verband wordt verwezen naar het centrale thema over «Marktoriëntatie».

De omvang van het Stadsvernieuwingsfonds is in de ramingen tot 2000 gelijk gebleven.

Begin 1992 dient een evaluatie van het gebruik van het Stadsvernieuwingsfonds te zijn afgerond. Bij deze evaluatie wordt een onderscheid gemaakt tussen het meer structurele deel van noodzakelijke stedelijke voorzieningen, en het inhalen van de bijzondere achterstand. Hierbij zal worden gezien in hoeverre na verloop van tijd de meer structurele noodzaak tot vernieuwing kan worden overgeheveld naar het Gemeentefonds, en of de achterstand al zo ver is ingehaald dat verlaging van het tempo daarbij verantwoord is.

De evaluatie is breed van opzet. Ook aspecten van mobiliteit en criminaliteit zullen daarbij worden betrokken.

Op grond van de resultaten van de evaluatie kan de omvang van het Stadsvernieuwingsfonds in 1993 een verandering ondergaan.

DALO 2.4 van de pkb is hiermee in overeenstemming gebracht.

Verouderde bedrijfsterreinen

Een aantal *insprekers* mist in het beleidsvoornemen uitspraken over de herstructurering van verouderde beleidsterreinen.

De *regering* maakt als het gaat om verouderde bedrijfsterreinen een onderscheid tussen

- bedrijfsterreinen die een goede vestigingsplaats voor (sterke) bedrijven bieden en kunnen blijven bieden, maar die vragen om een verbetering van de interne en/of externe infrastructuur; en
- sterk verouderde terreinen die overeenkomsten vertonen met traditionele stadsvernieuwingsbuurten en waar dus ingrijpende vernieuwing nodig is, al of niet met behoud van een bedrijfsfunctie.

De eerste categorie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincies, gemeenten en bedrijfsleven. Voor het aanpakken van de tweede categorie blijft het Stadsvernieuwingsfonds naar omvang en bedoeling beschikbaar. Bij het herzien van de verdeelsleutel van dit fonds in 1990 zal de «bedrijvenfactor» worden opgenomen. Daardoor zullen gemeenten met in verhouding veel bedrijfsterrein binnen de bebouwde kom een hogere uitkering gaan ontvangen. Het Meerjarenplan Stadsvernieuwing 1989-1993 gaat hierop nader in.

Voorbeeldplannen voor na-oorlogse woonwijken

In de *reacties* op de Vierde nota wordt het opstellen van een aantal voorbeeldplannen, gericht op het verhogen van de stedenbouwkundige kwaliteit van na-oorlogse woonwijken, toegejuicht. Soms doet men concrete voorstellen voor bepaalde projecten, onder meer in Vlissingen, Lelystad, Den Haag en Rotterdam.

De Raad voor het Midden- en Kleinbedrijf vraagt daarbij ook om plannen die zijn gericht op het oplossen van problemen voor het midden- en kleinbedrijf in steden, zoals voorbeeldplannen voor het herstructureren van verouderde winkelcentra voor het mengen van economische bedrijvigheid met andere functies.

In de paragraaf DALO ALGEMEEN heeft de *regering* de wijze waarop zij voorbeeldplannen zou willen steunen uiteengezet.

In aansluiting daarop benadrukt zij, dat ook voorbeeldplannen voor na-oorlogse woonwijken geen blauwdruk voor aanpak zijn. Het accent ligt bij het ontwikkelen van visies op herinrichting van delen van het stedelijk gebied: welke wijzigingen in stedenbouwkundige structuren zijn nodig om de vorm en de functie van na-oorlogse woonwijken opnieuw met elkaar in evenwicht te brengen?

De invalshoek daarbij is de ruimtelijke inrichting van het gehele gebied. Het gaat niet alleen om huizen; ook de herstructurering van openbare ruimten en winkelvoorzieningen kan daarvan deel uitmaken.

Het niveau waarop de regering bij voorbeeldplannen voor na-oorlogse woonwijken het accent wil leggen sluit aan bij dat van het gemeentelijk structuurplan en van het globale bestemmingsplan: buurten, wijken en stadsdelen. Deze planvorm biedt de ruimte om vorm en functie van een gebied in hun samenhang te bezien. Daarbij geeft de Wet op de ruimtelijke ordening regels voor inspraak en overleg.

Het is van belang een brede ervaring op te bouwen met het herinrichten van na-oorlogse woonwijken. Dat betekent dat zowel met wijken van verschillende grootte als met wijken met uiteenlopende ruimtelijke en economische mogelijkheden zal worden geëxperimenteerd.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.3● Bij de inzet van het financiële en het op bescherming gerichte instrumentarium voor monumentenzorg zal prioriteit worden gegeven aan de (centrale steden van de) stadsgewesten en plaatsen daarbuiten met een toeristische speerpuntfunctie.
- 2.4● Op termijn zullen de stadsvernieuwingsfondsen door gemeenten ook steeds meer worden ingezet voor de gehele bebouwde kom.....

regeringsbeslissing

- 2.3 Binnen het beleid ten aanzien van de monumentenzorg, dat gericht is en blijft op het behoud en herstel van cultuurhistorische waarden, wordt aan de samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling een groter belang toegekend. Bij de inzet van middelen voor de monumentenzorg zal de regering, bij gelijke urgentie vanuit cultuurhistorisch oogpunt, prioriteit geven aan de (centrale steden van de) stadsgewesten alsmede aan plaatsen en gebieden daarbuiten met een concentratie van toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische bezienswaardigheden.
- 2.4
Begin 1992 zal een evaluatie van het gebruik van het Stadsvernieuwingsfonds worden afgerond. Voor het begrotingsjaar 1993 zal een besluit worden genomen over de omvang en de aard van het Stadsvernieuwingsfonds in de jaren negentig.
.....

DALO 3 DE OPENBARE RUIMTE.

Het perspectief voor «de openbare ruimte» is gericht op het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte.

Veranderingen ten aanzien van de openbare ruimte spelen op diverse schaalniveaus: van het directe grensvlak tussen privaat en publiek domein tot en met de groene verbindingzones tussen stad en landelijk gebied.

Met name wordt meer gevraagd van:

- de verbinding tussen openbare ruimten
- ontmoetingsplaatsen
- de samenhang tussen gebieden binnen en buiten de stad.

Bij de verbindingen gaat het daarbij vooral om herkenbaarheid door een goede ruimtelijke vormgeving.

Ontmoetingsplaatsen vragen om een weloverwogen situering en inrichting voor zeer uiteenlopend gebruik.

Samenhang speelt niet alleen bij openbare ruimten in de stad maar ook tussen stad en omliggend landelijk gebied. Het gaat om groene longen vanuit het landelijk gebied de stad in en recreatieve verbindingzones vanuit de stad het landelijk gebied in.

In de *reacties* op het beleidsvoornemen wordt het belang van een goede kwaliteit van de openbare ruimte breed onderschreven. De *RARO* is van mening dat (de groei van) het autobezit de grootste bedreiging van die kwaliteit is.

Een aantal insprekers benadrukt dat de maatregelen voor onderhoud, verbetering en herinrichting van openbare ruimte uit het beleidsvoornemen lang niet ver genoeg gaan.

De *regering* heeft vastgesteld dat gemeenten steeds meer nadruk leggen op de kwaliteit van de openbare ruimte. In een aantal gemeenten vormt die kwaliteit één van de belangrijkste elementen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

De rijksoverheid levert aan die kwaliteit een -bescheiden- bijdrage, onder meer via het Stadsvernieuwingsfonds, het Experimentenbeleid stedelijk groen, de bijdragen voor stedelijke verkeers- en vervoersvoorzieningen en verkeersveiligheid, en het milieubeleid. De Vierde nota voegt hieraan de voorbeeldplannen toe.

Het is duidelijk dat deze bijdragen alleen niet toereikend kunnen zijn voor het vele werk dat verzet moet worden. Gemeenten zullen eigen wegen moeten zoeken waarlangs de kwaliteit van de openbare ruimte kan worden verbeterd.

In een aantal gevallen zijn er daarbij mogelijkheden voor samenwerking met de private sector. De bouw of verbetering van winkelgebieden en de ontwikkeling van kantoorcomplexen zijn daarvan voorbeelden. Ook kan men denken aan samenwerking tussen particulieren en overheid bij het onderhoud van openbare ruimte. De gemeenten Amsterdam en Haarlem bijvoorbeeld hebben overeenkomsten gesloten over aanleg en onderhoud van een gedeelte van het straatmeubilair.

De regering deelt de zorg van de *RARO*, dat de groei van het autobezit de grote bedreiging van de kwaliteit van de openbare ruimte is. Die bedreiging geldt zowel het rijdende als het stilstaande autoverkeer. Hierop wordt in DALO 4 ingegaan.

Ook voorbeeldplannen voor de openbare ruimte kunnen naast het in DALO 4 beschreven beleid de mogelijkheid bieden om aandacht te schenken aan oplossingen voor het parkeerprobleem.

In het beleidsvoornemen is toegezegd dat het rijk het totstandkomen van voorbeeldplannen voor onderhoud en vormgeving van de gebouwde

omgeving zal bevorderen, om zo ook daar de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Het gaat bij die plannen in het bijzonder om twee niveaus in de mate van detail:

- plannen die zijn gericht op de samenhang en structuur van grotere gebieden.
- plannen op het niveau van de stadswijk of buurt, of plannen die zijn gericht op een bepaald aspect van de openbare ruimte.

Bij plannen op het eerste niveau ligt het accent op samenhang en verbindingen binnen het stedelijk gebied als geheel, en tussen de stad en haar directe omgeving. Men kan daarbij bijvoorbeeld denken aan de stadsbeeldstudie die de gemeente Utrecht onlangs heeft afgerond en aan de groene wig tot in de stad Rotterdam die bij de inrichting van het Rottemerengebied tot stand is gebracht. Ook in de plannen voor de Haagse Beemden in Breda zijn mooie voorbeelden te vinden van integratie van stedelijk en landelijk gebied.

De Bosbouwvoorlichtingsraad merkt terecht op dat tot de in de tweede alinea van par. 3.1 genoemde bestaande instrumenten in dit licht ook die voor de aanleg van bos kunnen worden gerekend. De tekst van de pkb is hiertoe aangepast.

Bij het tweede niveau kunnen als voorbeelden genoemd worden de gebiedsgerichte studie («De Kern Gezond») over de binnenstad van de gemeente Den Haag, en de aspectgerichte uitwerking van het beleid voor de openbare ruimte in de binnenstad van Amsterdam wat betreft de aanpak van het parkeervraagstuk.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 3.1 ● Het rijk ondersteunt aanpassingen van de openbare ruimte met bestaande instrumenten (zoals die er zijn voor landinrichting, openluchtrecreatie en bufferzones) en met de stadsvernieuwingsfondsen.

regeringsbeslissing

- 3.1. b Het rijk ondersteunt aanpassingen van de openbare ruimte met bestaande instrumenten (zoals die er zijn voor landinrichting, openluchtrecreatie, bufferzones en de aanleg van bos) en met de stadsvernieuwingsfondsen.

DALO 4 DE GELEIDING VAN DE MOBILITEITSONTWIKKELING

Het perspectief voor de sterk en matig verstedelijkte gebieden is gericht op het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling op stedelijk en stadsgewestelijk niveau. Uitgangspunten bij die geleiding zijn het waarborgen van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en het zakelijk personenvervoer en het beperken van het woon-werkverkeer per auto en andere niet-zakelijke automobility.

Dit vraagt om een geïntegreerde aanpak via verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid.

Het perspectief steunt op drie pijlers

- het voeren van een lokatiebeleid ten aanzien van woningen, werkgebieden en voorzieningen in relatie tot infrastructuur
- het tot stand brengen en in stand houden van een hoogwaardig openbaar vervoer
- het beïnvloeden van verkeersstromen en het parkeren.

Algemeen klinkt in de *reacties* op het beleidsvoornemen bezorgdheid door over de groei van de automobility. Enkele sprekers, waaronder de Stichting BOVAG/RAI, zetten vraagtekens bij de in de nota genoemde cijfers over de groei van het autobezit. De meeste sprekers delen echter de groeiverwachting uit het beleidsvoornemen. Men is bevreesd dat die groei schade zal toebrengen aan de leefbaarheid van ons land, aan het milieu en aan de economische ontwikkeling. Beperking van die groei achten zij noodzakelijk. De keuze van de drie in het perspectief genoemde pijlers als basis voor het mobiliteitsbeleid wordt onderschreven. Onder andere door de Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat wordt een goed openbaar vervoer gezien als een voorwaarde voor het welslagen van geleidende maatregelen.

De *RARO* plaatst de kanttekening dat ook de bereikbaarheid van niet-zakelijke voorzieningen belangrijk is.

De kritiek richt zich vooral op de uitwerking van het beleid. Het rijk geeft te weinig sturing; het verlenen van steun alleen is niet toereikend. De Vierde nota geeft onvoldoende richting voor plannen van zowel provincies en gemeenten als de bij de mobiliteit betrokken sectordepartementen. Dat acht men een zorgelijke situatie, omdat juist hier een gezamenlijke aanpak door de verschillende overheden nodig is.

De *regering* blijft voor haar beleid gericht op mobiliteitsgeleiding rekening houden met de berekende forse groei van de automobility. Wel erkent zij dat vooruitberekeningen over de groei van het autobezit onzekerheden bevatten. De regering wil hier nogmaals benadrukken dat de pijlers die het mobiliteitsbeleid dragen (lokatiebeleid; hoogwaardig openbaar vervoer; beïnvloeden van verkeersstromen en van parkeren) alle drie onmisbare steunen zijn.

Het kunnen geleiden van de mobiliteit is afhankelijk van een doelmatig ruimtelijk ordeningsbeleid van zowel het rijk als de provincies en de gemeenten. Het zwaartepunt, dat blijkt ook uit de reacties op het beleidsvoornemen, ligt bij de steden en de stadsgewesten. Het rijk speelt vooral een ondersteunende en voorwaarden-scheppende rol.

De inzet van de regering daarbij is duidelijk: de infrastructuur van het openbaar vervoer als één van de pijlers van de geleiding van de mobiliteit moet structureel worden verbeterd; het rijk stelt daarvoor middelen beschikbaar.

In de tekst over het centrale thema «Openbaar Vervoer» is de regering al ingegaan op het openbaar-vervoerconcept dat haar voor ogen staat.

Daarbij staat de samenhang tussen het verkeers- en vervoersbeleid en het ruimtelijk beleid centraal. Het verkeers- en vervoersbeleid voor de lange termijn is neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

In aansluiting daarop gaat de regering in het navolgende verder in op het lokatiebeleid voor werkgebieden en voorzieningen in relatie tot infrastructuur en op het beïnvloeden van verkeersstromen en het parkeren. Aan het lokatiebeleid voor het wonen is in DALO 1 al aandacht besteed.

Het lokatiebeleid

In het algemeen stemmen *insprekers* in met het voorgestelde lokatiebeleid. Van de bundeling van wonen en werken in de stadsgewesten wordt veel verwacht. Het belang van een kwalitatief goed openbaar vervoer bij nieuwe en bestaande woonlokaties wordt onderschreven. Onder andere de Stuurgroep Samenwerking Openbaar Vervoer bepleit bij lokatiekeuzen een zwaardere rol voor het criterium «ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer». Met de geformuleerde bereikbaarheidsprofielen voor lokaties van bedrijven en voorzieningen wordt in het algemeen ingestemd. Daarbij wordt wel aangetekend, dat dit niet mag leiden tot een te rigide overheidsbeleid voor de vestiging van bedrijven. Bereikbaarheid is slechts één van de criteria bij de vestigingsplaatskeuze, aldus de Algemene Verladere en Eigen vervoer Organisatie. Ook een prijsbeleid biedt mogelijkheden de lokatiekeuze te beïnvloeden. Er bestaat zowel behoefte aan het verduidelijken van de drie bereikbaarheidsprofielen en van normen waaraan lokaties met een bepaald bereikbaarheidsprofiel moeten voldoen als aan een uitwerking van het instrumentarium.

Een aantal *provinciale besturen* verleent uitdrukkelijk steun aan het verder uitwerken van de bereikbaarheidsprofielen. Het *IPO* en de *VNG* hebben zich bereid verklaard samen met het rijk te zoeken naar concrete toepassingsmogelijkheden.

De *RARO* zou de indeling A-, B- en C-lokaties niet te star willen hanteren. Het bestaande instrumentarium zal volgens de Raad, ook na het vaststellen van bereikbaarheidsprofielen, maar een beperkte sturingsmogelijkheid bieden. Alleen een zeer goede samenwerking op de schaal van agglomeraties biedt kansen om de bedrijfslokaties binnen die agglomeratie optimaal te gebruiken.

Op de relatie tussen het openbaar vervoer en de lokatiekeuze is de *regering* reeds ingegaan in de tekst over het centrale thema «Openbaar vervoer». De regering benadrukt dat het opstellen van bereikbaarheidsprofielen een hulpmiddel is bij het bereiken van twee doelen: een zo groot mogelijk aandeel van het openbaar vervoer in het verkeer tussen woon- en werkplaats en tussen woonplaats en voorzieningen, en het verbeteren van de bereikbaarheid van werklokaties voor het goederenvervoer en het zakelijk personenverkeer.

In het centrale thema over «Openbaar Vervoer» is al ingegaan op de bereikbaarheidsprofielen. De benadering via deze bereikbaarheidsprofielen is gericht op een integratie van het ruimtelijk en economisch lokatiebeleid en van investeringen, gericht op verbetering van het openbaar vervoer op het niveau van de stadsgewesten. Voor een maximaal rendement uit die investeringen om het woon- werkverkeer per auto te beperken zal het vestigingsbeleid voor bedrijven en instellingen op stadsgewestelijk niveau moeten worden afgestemd op de drie typen lokaties.

Zo wordt een basis geschapen voor een geïntegreerde benadering van het ruimtelijk beleid, het milieubeleid en het verkeers- en vervoersbeleid.

Bij de verdere uitwerking van dit beleid is het essentieel dat over drie elementen goede samenhangende afspraken worden gemaakt op stads-gewestelijk niveau:

– *Het gebruik van rijks-geld voor de verbetering van infrastructuur, met name voor de verbetering van het openbaar vervoer.* Het accent ligt hierbij vooral op de verbetering van de hoofdverbindingen van het stads-gewestelijk openbaar vervoersnet. Daardoor ontstaan mogelijkheden voor nieuwe B-lokaties en wordt de openbaar vervoerbereikbaarheid van al bestaande B-lokaties aanmerkelijk verbeterd. De autobereikbaarheid van deze lokaties voor het zakelijk verkeer is vaak al goed.

– *Het in samenhang daarmee ontwikkelen van een aantal lokaties met een bepaald bereikbaarheidsprofiel passend in een stadsgewestelijk structuurbeeld.* Hiervoor moeten per lokatie de ruimtelijke bestemming (welke bedrijven?), het gronduitgifte- en prijsbeleid, het acquisitiebeleid en het parkeerbeleid op elkaar afgestemd zijn. Daarbij gaat het er bij de, grotendeels al bestaande, A-lokaties om de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer uit te buiten door een sterke concentratie van kantoren en bezoekers-intensieve bedrijvigheid.

Bij B-lokaties is vooral het ontwikkelen van ruimtelijke kantorenconcentraties en het concentreren van publieksvoorzieningen en bezoekersintensieve bedrijven en instellingen op (nieuwe) knooppunten van het openbaar vervoer belangrijk. Juist hier gaan ruimtelijke investeringen en investeringen in infrastructuur hand in hand.

Bij C-lokaties ligt het accent in het ruimtelijk beleid op het weren van arbeidsintensieve bedrijvigheid. Verkeersmilieu-kaarten voor de stedelijke gebieden kunnen bij de selectie van de B- en C-lokaties een hulpmiddel vormen. Wat het parkeren betreft verdient het aanbeveling dat gemeenten in stadsgewestelijk verband afspraken maken over de te hanteren parkeernormen gekoppeld aan een bereikbaarheidsprofiel.

– *Het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen elders.* De provincies hebben hierbij een belangrijke taak. De concurrentie tussen gemeenten onderling bij het aantrekken van bedrijven leidt, bij onvoldoende afspraken, tot uit oogpunt van congestiebeheersing sub-optimale vestigingsplaatsen van met name kantoren. De afspraken die bij de eerste twee elementen zijn genoemd hebben alleen zin bij een goede regionale inbedding.

Het uiteindelijk doel van een dergelijk lokatiebeleid dient te zijn dat, op de schaal van het stadsgewest, een evenwichtig aanbod van A-, B- en C-lokaties bestaat. Over dat aanbod met inbegrip van het te voeren uitgiftebeleid zullen de gemeenten binnen het stadsgewest onderling heldere afspraken moeten maken. Provincies hebben hierbij een belangrijke stimulerende, coördinerende en toezichhoudende taak. Ook het bedrijfsleven zal bij deze afspraken moeten worden betrokken.

Het rijk zal, onder meer in overleg met het IPO en de VNG, de bereikbaarheidsprofielen verder uitwerken. Daarbij ligt de nadruk in het bijzonder op het verkennen van de mogelijkheden op regionaal en lokaal niveau en op de rol die de provincies en gemeenten gezamenlijk bij dit beleid kunnen spelen.

Het beïnvloeden van verkeersstromen en parkeerbeleid

In de *reacties* wordt vele malen bezwaar gemaakt tegen het electronisch heffen van tol. Daarbij wordt ondermeer gewezen op de concurrentieverhouding met het buitenland en op het ontstaan van tolmuren binnen het stedelijk gebied. De ANWB voert aan dat het middel ook hen treft die niet over alternatieve verplaatsingsmogelijkheden beschikken en dat het ongewenste ruimtelijke spreiding zal veroorzaken.

Gepleit wordt voor een effectief parkeerbeleid en voor voldoende voorzieningen voor het zakelijk verkeer.

De *RARO* onderschrijft het standpunt van de regering, dat een beleid gericht op het beïnvloeden van het autoverkeer een onmisbaar element vormt van het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling. De Raad acht het heffen van elektronische tol voor de ruimtelijke ordening een aantrekkelijk instrument, maar wijst op de onzekerheden die nog zijn verbonden aan de praktische toepassing.

De *regering* is en blijft van mening, dat het beïnvloeden van het autoverkeer naar plaats en tijd door middel van prijsmaatregelen, het «rekening rijden», een onmisbare schakel vormt in het verkeers- en vervoersbeleid en aantrekkelijk is vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening. Voorwaarde is wel het samengaan met een structurele verbetering van het openbaar vervoer. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt nader ingegaan op het «rekening rijden».

Wat het parkeren betreft zal de regering de gemeenten in staat stellen om de regulering van het parkeren langs de lijnen van een gemeentelijke belastingmaatregel vorm te geven. Aan de relatie tussen het parkeerbeleid en de bereikbaarheidsprofielen is hierboven reeds aandacht besteed. Daarnaast streeft de regering naar een uitbreiding van het betaald parkeren. Zij zal daarover nader overleg voeren met provincies en gemeenten.

DALO 5 ZORGVULDIG OMGAAN MET GRONDSTOFFEN EN AFVAL

Het perspectief is gericht op het zorgvuldig omgaan met grondstoffen, energie en afval in relatie tot de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten. Het perspectief is gebaseerd op een regionale aanpak, op meer aandacht voor het gebruik van eigen bronnen en op het beperken en het hergebruik van afval.

- een regionale aanpak doet recht aan de (verschillen in) ruimtelijke kwaliteiten van de afzonderlijke delen van ons land. Daarbij is, afhankelijk van de regionale situatie, zowel een meer gespreide als een meer geconcentreerde aanpak mogelijk

- gebruik van eigen bronnen en hergebruik van afval maken een regio ook ruimtelijk minder afhankelijk van ontwikkelingen elders

Hergebruik van afval verkleint het ruimtebeslag en vergroot de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik.

Voor niet verwerkbaar afval en afval dat slechts grootschalig verwerkt kan worden blijft een boven-regionale aanpak wenselijk.

In de *reacties* op DALO 5, «Zorgvuldig omgaan met grondstoffen en afval» is in het bijzonder aandacht gegeven aan drie onderwerpen: het ontbreken van een afzonderlijke paragraaf over energie, het beleid voor gebiedsvreemd en -eigen water en de verdeling van verantwoordelijkheden bij het grond- en afvalstoffenbeleid. Daarnaast is een aantal concrete suggesties gedaan voor het opstellen van voorbeeldplannen.

Energievoorziening

De *insprekers* stellen een groot aantal keren de vraag waarom de Vierde nota niet ingaat op de toekomstige energievoorziening in ons land en op de daaraan verbonden ruimtelijke gevolgen.

De *RARO* heeft er begrip voor dat geen uitspraken zijn gedaan over de op korte termijn te nemen beslissingen over de elektriciteitsvoorziening. De ruimtelijke overwegingen bij die beslissingen zijn naar zijn oordeel, vergeleken met die uit een oogpunt van milieu, energiepolitiek en financiën, van gering belang. Wel zou de Raad richtinggevende uitspraken over de ruimtelijke inpassing van grootschalige windenergieprojecten op prijs stellen.

De Nederlandse Windenergie Vereniging is van mening dat duidelijkheid gegeven moeten worden over de relatie van het nationale ruimtelijke beleid en windenergie en dat het gewenst is gebieden aan te geven die geschikt zijn voor het plaatsen van windturbines.

De *regering* is van mening dat het ruimtelijk beleid in de Vierde nota op zichzelf niet tot extra energieverbruik leidt. Een aantal beleidslijnen die verband houden met bijvoorbeeld het verstedelijkingsbeleid en het mobiliteitsbeleid, en het veranderingsperspectief voor dit onderdeel van de dagelijkse leefomgeving, is er juist op gericht de groei van het verbruik terug te dringen.

Uit verschillende energie-scenario's die de afgelopen jaren zijn verschenen blijkt dat rekening moet worden gehouden met een stijging van het energiegebruik. In de periode van 1985 tot 2010 kan die groei, afhankelijk van de veronderstellingen, variëren van minder dan 10 tot meer dan 60 procent. Volgens de huidige inzichten zullen daarbij ook op langere termijn geen ernstige trendbreuken optreden. De aard van de stijging wordt bepaald door de technologische vooruitgang, de ontwikkeling van de energieprijzen en, vanzelfsprekend, door de mate van economische groei. Economische groei kan zowel leiden tot groei van het energieverbruik als tot investeringen in energiebesparing.

In de Vierde nota is bij de verkenning van de economische ontwikkelingen op lange termijn uitgegaan van het midden-scenario van het Centraal Planbureau. Gezien het voorgaande is de regering van mening dat de ruimtelijke gevolgen van een stijging van het energieverbruik in ons land beperkt zullen blijven. Daarom bestaat er voor het opnemen van een afzonderlijk veranderingsperspectief voor energie in deze nota geen noodzaak.

Het ruimtebeslag voor de produktie van elektriciteit hangt nauw samen met de manier waarop die elektriciteit wordt opgewekt. De regering verwacht dat de uitbreiding van de produktie voor het overgrote deel tot stand kan komen op de plaatsen waar de centrales nu al gevestigd zijn. Ook het hoogspanningsnet nadert, met de sluiting van het 380 kV-net, zijn voltooiing. Uitbreiding van de stroom-transportcapaciteit zal voornamelijk plaatsvinden door het verzwaren van bestaande hoogspanningslijnen; ruimtelijk gezien zijn de gevolgen daarvan gering.

Warmte-krachtkoppeling zal in in de toekomst steeds belangrijker worden. Het bestaande ruimtelijk beleid, gericht op bundeling en concentratie van zowel energie-opwekking als energievragende activiteiten, biedt een goed afwegingskader voor deze vorm van energie-opwekking.

De regering heeft zich als doel gesteld om in het jaar 2000 te beschikken over 1000 MW door wind opgewekt elektrisch vermogen. Die doelstelling heeft ruimtelijk gezien gevolgen. De plaatsingsmogelijkheden voor de daarvoor nodige turbines zijn beperkt tot het windrijke deel van ons land; bij de plaatskeuze zal rekening moeten worden gehouden met landschappelijke en ecologische aspecten.

De ruimtelijke afweging bij een meer gespreide opwekking van windenergie is primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten en de provincies. De Vierde nota en het bestaande nationale ruimtelijke beleid bieden in veel gevallen voldoende kader voor een dergelijke afweging. Bij een herziening van de Structuurschets voor de landelijke gebieden zal op de relatie tussen het nationale ruimtelijke beleid en de gedeconcentreerde opwekking van windenergie nader worden ingegaan.

Voor een meer geconcentreerde opwekking, in de vorm van windenergieparken, dient een nadere afweging plaats te vinden in het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Dit structuurschema zal mede daarom worden herzien. Volgens de ontwerp-Elektriciteitswet 1988 zou deze herziening uiterlijk in 1991 door het parlement moeten zijn goedgekeurd.

Het voorgaande overziende meent de regering dat er op dit moment geen reden is om in de Vierde nota beleidsuitspraken op te nemen over de toekomstige energievoorziening in ons land. Wel kunnen naar haar mening de ruimtelijke mogelijkheden voor het zuinig omgaan met energie op regionale schaal nog beter worden gebruikt. In het beleidsvoornemen is daaraan al kort aandacht gegeven. De regering heeft daarbij de bereidheid uitgesproken om voorbeeldplannen op dit terrein te steunen.

Water

Er is in de *inspraak* verschillend gereageerd op de in het beleidsvoornemen benadrukte wenselijkheid om gebiedsvreemd, vaak vervuild, water zoveel mogelijk te weren en gebiedseigen, relatief schoon water zo lang mogelijk vast te houden. Milieu-organisaties juichen deze lijn in het algemeen toe; landbouworganisaties wijzen op het belang van een goede watervoorziening voor de land- en tuinbouw en voor andere functies.

Het idee van het gebruik van moerassystemen voor waterzuivering spreekt velen aan. De Permanente Contactgroep Ruimtelijke Organisatie van de Landbouwuniversiteit Wageningen wijst er daarbij op dat vooral onderzoek nodig is naar plaatskeuze, omvang en beheer.

De *Unie van Waterschappen* wijst op de noodzaak van onderzoek naar combinatiemogelijkheden met natuurontwikkeling en recreatie maar waarschuwt tegelijkertijd voor te hooggespannen verwachtingen. De Unie onderschrijft het belang van het zorgvuldig omgaan met water. De Unie wijst daarbij op de bijzondere positie van de waterschappen en op de noodzaak van een goede afweging tussen de verschillende functies die behoefte hebben aan water.

Gezien de opmerkingen die betrekking hebben op de beperking van de toevoer van «gebiedsvreemd» water en het vasthouden van schoon «gebiedseigen» water geeft de *regering* hieronder een verduidelijking van haar standpunt.

Zowel in hoog als in het laag gelegen deel van Nederland wordt in het voorjaar «overtollig» water in hoog tempo afgevoerd. Dit gebiedseigen water is meestal van goede kwaliteit. Onder meer door deze snelle afvoer ontstaat in de loop van de zomer een tekort aan water voor doorspoeling en beregening. Dit tekort wordt nu aangevuld door (vervuild) Rijn- en Maaswater in te laten in de lagere delen van Nederland, en water op te pompen naar de hogere delen. Dit leidt tot verspreiding van milieuhygiënisch en ecologisch gezien bezwaarlijke stoffen. Ook wordt een beroep gedaan op grondwater, waardoor de grondwaterpeilen, vooral in hoog Nederland, dalen. Deze daling kan op zichzelf weer leiden tot verdroging van natuurgebieden en beken.

Daarom heeft de regering gekozen voor het tegengaan van de toevoer van gebiedsvreemd water, voor zover dat een vervuilende invloed heeft, en voor het vasthouden van schoon gebiedseigen water. Vanzelfsprekend moet per gebied worden gezien of er, bij het tegengaan van de toevoer van gebiedsvreemd water, sprake is van reële belangen van natuur- en landschap of van onevenredige schade aan de landbouw. Soms immers kan de waterkwaliteit door doorspoeling met gebiedsvreemd water worden verbeterd.

Ook bij het vasthouden van gebiedseigen water zal per gebied moeten worden gezien of andere belangen niet onevenredig worden geschaad.

Het bovenstaande heeft geleid tot een wijziging in de tekst van DALO 5.3 van de pkb.

In het beleidsvoornemen is aangekondigd dat de regering nader zal onderzoeken of moerassystemen (helofytenfilters) kunnen worden gebruikt voor waterzuivering, en in hoeverre die systemen te combineren zijn met natuurontwikkeling en recreatie. Dit onderzoek is inmiddels gestart. Het accent ligt daarbij op ruimtelijke inpassing, capaciteit en meervoudig ruimtegebruik.

Daarnaast laat de Rijksplanologische Dienst onderzoek doen naar de effecten van een aantal watertoevoer-projecten. Daarbij zullen onder meer alternatieven voor de aanvoer van gebiedsvreemd water worden gezien.

Bij beide onderzoeken wordt de Unie van Waterschappen betrokken.

Afval

In de *reacties* op het beleidsvoornemen worden vraagtekens gezet bij de nadruk die bij afvalverwerking is gelegd op het regionaal niveau. Zo is de Centrale Raad voor de Milieuhygiëne tegen een al te ver doorgevoerd regionaal afvalstoffenbeleid.

De *RARO* acht de keuze voor dat niveau als uitgangspunt juist, maar wijst daarbij op de vele uitzonderingen waarmee men rekening moet houden.

De *regering* wijst erop, dat in het beleidsvoornemen niet een starre keuze is gemaakt voor de regio als het meest geschikte niveau voor het ontwikkelen van een beleid voor het zuinig omgaan met afval (en grond-

stoffen). Veel stoffen kunnen inderdaad op dat regionale niveau niet worden verwerkt. Daar zijn oplossingen op (inter)provinciaal, of zelfs (inter)nationaal niveau nodig.

Preventie en hergebruik van afval kunnen voorkomen dat afval gestort of verwerkt moet worden. In de op 10 oktober 1988 aan de Tweede Kamer aangeboden «Notitie inzake preventie en hergebruik van afvalstoffen» heeft de regering haar visie op dit punt gegeven.

Zowel storten als verwerken van afval kan binnen Nederland een groot beslag leggen op ruimte. In het beleidvoornemen is reeds onderzoek aangekondigd naar dit ruimtebeslag. Daarnaast zal het rijk deelnemen in het onderzoek naar de mogelijkheden van grootschalige afvalverwerking in het Noorden van ons land, waarvoor de provincie Groningen het initiatief heeft genomen.

De regering acht het ongewenst afval blijvend uit te voeren naar andere landen tenzij daar goede mogelijkheden tot verwerking aanwezig zijn. Immers, voor bepaalde afvalstoffen kan het nuttig zijn om op internationaal niveau bij voorzoningen voor afvalstoffenverwerking te streven naar specialisatie per land.

Voorbeeldplannen

De uitwerking van het beleid voor het zuinig omgaan met grondstoffen en afval is vooral een taak van de lagere overheden. De *regering* heeft in het beleidvoornemen aangekondigd die uitwerking met voorbeeldplannen te willen ondersteunen. Voor voorbeeldplannen voor het zorgvuldig omgaan met energie, water en afval ligt het accent op het zichtbaar maken van globale beleidsdoelstellingen in regionale en lokale plannen.

Het gaat daarbij om ruimtelijke plannen. Dat betekent dat:

- de nadruk ligt op een adequate inrichting ten behoeve van het zorgvuldig omgaan met energie, water en afval, in verschillende combinaties
- de gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van een gebied goed in kaart moeten worden gebracht
- de juridische gebruiks- en beheersvoorschriften duidelijk moeten worden beschreven.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 5.3● De toevoer van «gebiedsvreemd» water met vervuilende invloeden zal worden beperkt door landinrichtings- en waterstaatswerken. Tevens zal in dit kader worden bevorderd dat schoon water per gebied langer wordt vastgehouden.

regeringsbeslissing

- 5.3. a Voorzover de toevoer van «gebiedsvreemd» water vervuilende invloed heeft zal deze toevoer worden beperkt door landinrichtings- en waterstaatswerken. Tevens zal in dit kader worden bevorderd dat schoon water per gebied langer wordt vastgehouden.

DALO 6 VERANDERINGEN IN HET LANDELIJK GEBIED

Het perspectief is gericht op het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied, met het doel de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verhogen.

Daarbij is een regionale aanpak nodig gezien morfologische en geohydrologische verschillen, de verschillen wat betreft de aard van de veranderingen in de landbouw en de verschillen in mogelijkheden voor verweving dan wel scheiding van functies.

Bij het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied wordt onderscheid gemaakt tussen beleid gericht op actieve handhaving, actieve aanpassing en actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur.

- actieve handhaving is van belang in gebieden waar bij intensivering van de landbouwproducties de huidige structuur onder druk komt te staan en verweving van functies en schaal van het landschap behouden dienen te blijven

- actieve aanpassing is van belang in gebieden waar, door wijziging van de ruimtelijke structuur op beperkte schaal, het benutten van kansen voor natuurontwikkeling, landschapsbouw en recreatie en het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor veranderingen binnen de landbouw mogelijk is

- actieve vernieuwing is van belang in gebieden waar verbetering van de inrichting voor landbouwkundige doeleinden of inrichting voor andere functies (bijvoorbeeld natuurontwikkeling of bosaanleg) vraagt om het scheppen van nieuwe, vaak robuuste ruimtelijke structuren.

In die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt te ontstaan zal via het openbaar vervoer getracht worden de bereikbaarheid van verzorgingscentra veilig te stellen.

In veel *reacties* op dit onderdeel van de Vierde nota wordt de noodzaak erkend om bij het geleiden van de veranderingen in het landelijk gebied onderscheid te maken tussen actieve handhaving, actieve aanpassing en actieve vernieuwing. Wel wordt gevraagd om de rol van provincies en gemeenten daarbij te verduidelijken, en om nader in te gaan op wat met «casco-planning» wordt bedoeld.

De *RARO* wijst er in dat kader op dat weliswaar veel landbouwontwikkelingen door EG-beleid worden bepaald, maar dat dat niet geldt voor bijvoorbeeld de glastuinbouw, de bollenteelt en de intensieve veehouderij. Ontwikkelingen die daarmee verband houden zijn via lokatiekeuzen langs de lijn van de ruimtelijke ordening door gemeenten en provincies zeker te geleiden.

Een afzonderlijk onderwerp vormt de leefbaarheid van het platteland. Velen maken zich zorgen over een negatieve ontwikkeling van de leefbaarheid in bepaalde delen van het platteland.

De *regering* is in het centrale thema over het «Landelijk Gebied» al ingegaan op de hoofdlijnen van het beleid voor het landelijk gebied. In het navolgende gaat zij dan ook alleen in op een aantal specifieke opmerkingen over dit onderdeel van het beleidsvoornemen: de rol van de lagere overheden en de leefbaarheid van het landelijk gebied.

Naar aanleiding van de reacties van de Bosbouwvoorlichtingsraad en de Voorlopige Adviesraad voor de Openluchtrecreatie is het verandingsperspectief voor het landelijk gebied op twee plaatsen aangevuld: ook bosaanleg en het benutten van kansen voor de recreatie kunnen aanleiding geven tot het voeren van een actief ruimtelijk beleid.

De rol van de lagere overheden

De visie van de *regering* op de ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied in de Vierde nota vindt haar basis in het bestaande ruimtelijke beleid. De zonering uit de Structuurschets voor de landelijke gebieden is daarvan een belangrijk onderdeel.

In het beleidsvoornemen, maar ook in het centrale thema over het «Landelijk Gebied» van deze regeringsbeslissing heeft de regering benadrukt dat provincies en gemeenten een centrale rol spelen bij het behouden en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit op het platteland. Het feit dat de ontwikkelingen in het landelijk gebied met veel onzekerheden zijn omgeven kan geen reden vormen om de zaken op hun beloop te laten, maar vormt juist een aansporing om beleid te voeren.

In de tekst van het centrale thema is reeds ingegaan op de betekenis van het woord «aktief» als het gaat om actieve handhaving, aanpassing en vernieuwing daarbij.

De regering onderschrijft het standpunt van de RARO dat EG-beleid van grote invloed is op de landbouw. Dat neemt niet weg dat er in ruimtelijke plannen doelstellingen worden geformuleerd die van invloed zijn op beleidskeuzen ten aanzien van landbouwkundige ontwikkelingen. Dit geldt ook voor de bedrijfstakken die de Raad met name noemt: glastuinbouw, bollenteelt en intensieve veehouderij. In dat kader wil de regering er nogmaals op wijzen dat de zonering van het landelijk gebied is gehandhaafd, en daarmee de uitgangspunten van het scheidings- en verwevingsbeleid. Het zijn vooral de lagere overheden die hier vorm aan moeten geven. Die vorm zal van plaats tot plaats verschillen.

In het beleidsvoornemen is het begrip «casco» geïntroduceerd. Daarmee wordt beoogd via structuur- en bestemmingsplannen kenmerkende karakteristieken vast te leggen, te anticiperen op de toekomst en ruimte te laten voor nieuwe ontwikkelingen. Bij casco-planning gaat het om het ontwikkelen van adequate, toekomstgerichte plannen, in een situatie waarin blijvend rekening moet worden gehouden met verandering.

Casco-planning sluit goed aan op de mogelijkheden die met de vernieuwingen van Wet en Besluit op de ruimtelijke ordening zijn ontstaan. De gewijzigde Wet en het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening hebben immers de mogelijkheden voor globale en flexibele bestemmingsplannen aanzienlijk vergroot. De nota «Bestemmen met beleid» geeft daarvan een aantal voorbeelden. Daarbij ligt de nadruk niet alleen op een globale en flexibele, maar vooral ook op een beleidsmatige invulling van het bestemmingsplan.

De regering wil de uitwerking van het begrip «casco» stimuleren door financiële steun te verlenen aan de uitwerking van voorbeeldplannen. Bij het uitwerken van voorbeelden van casco-planning heeft de regering vooral de inhoudelijke aspecten van ruimtelijke planvorming op het oog en gaat het niet alleen om bestemmingsplannen maar ook om andere ruimtelijke plannen zoals structuurplannen, landschapsplannen of uitwerkingsplannen van het streekplan.

Leefbaarheid van het landelijk gebied

Volgens veel *insprekers* is onvoldoende aandacht besteed aan de leefbaarheid van het landelijk gebied. Weliswaar wordt in de nota onderkend dat voor sommige delen van het landelijk gebied onderver-zorging dreigt, maar de oplossing van dit probleem wordt ten onrechte slechts gezocht in het veiligstellen van de bereikbaarheid van verzorgingscentra. Een integrale benadering van de problematiek ontbreekt. Het beleid zou zich veeleer moeten richten op het revitaliseren van kernen in het landelijk gebied.

Ook komt uit enige reacties naar voren, dat bereikbaarheid breder moet worden uitgelegd dan in de nota gebeurd is. Niet alleen moeten de mensen naar de voorziening, maar ook de voorzieningen naar de mensen worden gebracht. De Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen vindt het niet van inzicht getuigen om het openbaar vervoer als enig «redmiddel» op te voeren voor de leefbaarheid van het landelijk gebied.

De provinciale besturen van Zeeland, Friesland, Groningen en Noord-Holland wijzen erop, dat in bepaalde delen van het landelijk gebied onderversorging dreigt. Vooral de problematiek van de kleine kernen is onderschat in de nota. Alleen nieuwe vormen van of nieuwe normen voor openbaar vervoer aandragen is een te vrijblijvende oplossing.

De RARO wijst er op dat delen van het platteland zullen vergrijzen, hetgeen soms gepaard gaat met een daling van de bevolkingsomvang. Dit kan leiden tot een uitholling van de voorzieningen, waardoor het leefklimaat steeds slechter wordt. De raad is wel van oordeel dat niet in alle kleine kernen het voorzieningenniveau in stand kan worden gehouden. Mobiele voorzieningen kunnen een uitkomst bieden.

De regering deelt de zorg die is geuit over de leefbaarheid van bepaalde delen van het platteland.

De maatschappelijke processen die leiden tot schaalvergroting bij voorzieningen, kunnen op termijn tot gevolg hebben dat in enkele gebieden de leefbaarheid onder een aanvaardbaar peil daalt. In sommige gevallen kan een tegenwicht tegen deze schaalvergroting worden geschapen: accepteren van kleinere scholen (het criterium «enige school in kleine kern» bij het instandhoudingsbeleid voor het basisonderwijs) en subsidiëren van winkelveorzieningen in afgelegen gebieden. In de Structuurschets voor de landelijke gebieden is hierop reeds ingegaan.

Het stimuleren van bevolkingsgroei via de bouw van meer woningen kan maar in beperkte mate de oplossing bieden.

Daarom blijft in het algemeen slechts over: het garanderen van de bereikbaarheid van voorzieningen in grotere kernen voor de bevolking van het omliggende gebied. Het in DALO 6.2 van de pkb geformuleerde beleid is er op gericht die bereikbaarheid van voorzieningen in het landelijk gebied veilig te stellen. Met enige regelmaat zal via onderzoek worden nagegaan hoe de situatie zich daadwerkelijk ontwikkelt.

Het normeringssysteem streekvervoer wordt herzien. Het streven bij deze herziening is dat streekvervoerbedrijven flexibeler kunnen opereren met verbindingen met een geringe frequentie dan tot nu toe.

Wel zal het rijk eisen stellen aan het voorzieningenniveau via het beschikbaar stellen van middelen. De streekvervoerbedrijven kunnen echter naast de streekbussen ook buurtbussen en belbussen inzetten voor de dienstuitvoering. Dit is tot uitdrukking gebracht in een wijziging van DALO 6.2 van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

Perspectief

- Aktieve aanpassing is van belang in gebieden waar, door wijzigingen van de ruimtelijke structuur op beperkte schaal, het benutten van kansen voor natuurontwikkeling en landschapsbouw en het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor veranderingen binnen de landbouw mogelijk is.

regeringsbeslissing

Perspectief

- Aktieve aanpassing is van belang in gebieden waar, door wijzigingen van de ruimtelijke structuur op beperkte schaal, het benutten van kansen voor natuurontwikkeling, landschapsbouw en recreatie en het scheppen van ruimtelijke voorwaarden voor veranderingen binnen de landbouw mogelijk is.

- Aktieve vernieuwing is van belang in gebieden waar verbetering van de inrichting voor landbouwkundige doeleinden of inrichting voor andere functies (bijv. natuurontwikkeling) vraagt om het scheppen van nieuwe, vaak robuuste ruimtelijke structuren.
- 6.2● Voor wat betreft de bereikbaarheid van voorzieningen zal het rijk in die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt streven naar een openbaar vervoersaanbod dat is toegesneden op de vraag naar openbaar vervoer. Het aanbod wordt bepaald aan de hand van het (te herziene) normeringssysteem streekvervoer (NVS). Voor die gebieden en plaatsen waar de minimum norm van dit systeem niet wordt gehaald zal het rijk blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden om aan de vraag te kunnen voldoen.

- Aktieve vernieuwing is van belang in gebieden waar verbetering van de inrichting voor landbouwkundige doeleinden of inrichting voor andere functies (bijv. natuurontwikkeling of bosaanleg) vragen om het scheppen van nieuwe, vaak robuuste ruimtelijke structuren.
- 6.2 Voor wat betreft de bereikbaarheid van voorzieningen zal het rijk in die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt streven naar een openbaar vervoersaanbod dat is toegesneden op de vraag naar openbaar vervoer. Het rijk zal blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden om aan die vraag te kunnen voldoen.

PKB III ROP ALGEMEEN

In veel *reacties* op het beleidsvoornemen wordt naar voren gebracht dat in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief aan bepaalde ontwikkelingen, belangen of gebieden geen aandacht is besteed.

De *regering* wil allereerst wijzen op de aard van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, zoals die ook in het beleidsvoornemen is aangegeven. Daarbij zijn drie criteria geformuleerd waaraan moet worden voldaan:

- het moet gaan om maatschappelijke veranderingen die noodzaken tot nieuw beleid of wijziging respectievelijk aanvulling van bestaand beleid
- het moet gaan om het beleidsterrein van de ruimtelijke ordening
- het moet gaan om beleidsuitspraken die van het rijk verwacht mogen worden.

Deze selectiviteit van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief is mede ingegeven door de hoofdlijn van de Vierde nota. Die is vooral gericht op het bereiken van hoge kwaliteit in plaats van op een streven naar kwantiteit, en op de noodzaak efficiënt om te gaan met de beperkte middelen die de rijksoverheid ter beschikking staan.

Om de aard van het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief te verduidelijken zijn bovengenoemde criteria aan III e van de pkb toegevoegd.

Op twee plaatsen in dit onderdeel van de pkb zijn wijzigingen aangebracht die voortvloeien uit de centrale thema's. Het gaat hier om III b van de pkb waarin de wenselijkheid van een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Europa tot uitdrukking komt, en om III g en III h waar nu, in aansluiting op het centrale thema over «Milieu» gesproken wordt van een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid. In III h is tevens aangegeven dat het bij dit beleid gaat om twee soorten gebieden, namelijk de reeds in het beleidsvoornemen aangeduide gebieden waar de verbetering van de milieukwaliteit ten behoeve van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling voorop staat en de in deze regeringsbeslissing toegevoegde, relatief schone gebieden, waar verdere verbetering van het milieu wordt gestimuleerd met het oog op een duurzame ontwikkeling.

Aangezien de relatie van het ruimtelijk beleid met het regionaal sociaal-economisch beleid niet anders is dan met andere beleidsterreinen is tevens de formulering van III a aangepast.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- III ● De veranderende positie van Nederland in internationaal verband geeft aanleiding tot het formuleren van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land. Via het nationale ruimtelijk beleid worden voor het land als geheel en voor afzonderlijke landsdelen beleidsuitspraken gedaan. Deze uitspraken sluiten voorzover ze de economische dimensie betreffen, aan op het algemeen en regionaal sociaal economisch beleid.

regeringsbeslissing

- IIIa De veranderende positie van Nederland in internationaal verband geeft aanleiding tot het formuleren van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor ons land. Via het nationale ruimtelijk beleid worden voor het land als geheel en voor afzonderlijke landsdelen beleidsuitspraken gedaan.
- IIIb De regering zal de totstandkoming bevorderen van een perspectief voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Europa.

III ● ondersteunend milieubeleid

III ● Voor genoemde elementen geeft de regering hierna het ontwikkelingsperspectief en de betreffende beleidsuitspraken aan. Per element is een beleidskaart toegevoegd. Beleidsuitspraken die betrekking hebben op het ondersteunend milieubeleid zijn opgenomen als onderdeel van de overige elementen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief.

IIIe Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief bevat beleidsuitspraken voorzover:
– maatschappelijke veranderingen noodzakelijk tot nieuw beleid of wijziging respectievelijk aanvulling van bestaand beleid
– beleid in het geding is op het terrein van de ruimtelijke ordening
– beleidsuitspraken verwacht mogen worden van het rijk.

IIIggeïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid.....

IIIh Voor genoemde elementen geeft de regering hierna het ontwikkelingsperspectief en de betreffende beleidsuitspraken aan. Per element is een kaart toegevoegd. Beleidsuitspraken die betrekking hebben op het geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid zijn opgenomen als onderdeel van de overige elementen van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen gebieden waar de verbetering van de milieukwaliteit ten behoeve van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling voorop staat en relatief schone gebieden, waar verdere verbetering van het milieu wordt gestimuleerd, met het oog op een duurzame ontwikkeling.

ROP 1 STEDELIJKE KNOOPPUNTEN



Draagvlakvereisten en beperkte overheidsmiddelen geven aanleiding tot selectie van een beperkt aantal steden die in het geheel van steden een veelzijdige en centrale rol vervullen.

Bij de inzet van middelen voor grootschalige publieke voorzieningen krijgen die steden de voorkeur, die:

- een hoog voorzieningenniveau hebben (waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs) met een bijbehorend draagvlak (minstens 1 à 1,5 mln inwoners)
- goed zijn aangesloten op het systeem van (inter)nationale verbindingen
- een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur hebben.

Het ontwikkelingsperspectief is gericht op het versterken van de centrumpositie voor dienstverlening van een beperkt aantal stedelijke knooppunten in hun regionaal verband. Deze stedelijke knooppunten zijn op de kaart aangegeven. Het aanwijzen van stedelijke knooppunten betekent overigens niet, dat ontwikkelingen in andere steden zullen worden tegengewerkt.

De versterking heeft wat het rijk betreft betrekking op:

- bundeling van voorzieningen
- telecommunicatie
- goede bereikbaarheid.

De steden respectievelijk de desbetreffende stadsgewesten hebben een goed economisch klimaat (aantrekkelijke bedrijfslokaties) en een goed woon- en leefklimaat nodig, waarvoor de gemeentelijke overheden de verantwoordelijkheid dragen.

Met het bundelen van de overheidsvoorzieningen wordt een positief effect op de marktsector nagestreefd.

Er bestaat in de *reacties* op het beleidsvoornemen brede steun voor de selectieve benadering van het aantal knooppunten. Die steun komt ook onder meer van de zijde van *IPO* en *VNG*. De gemeentebesturen van de in het beleidsvoornemen opgenomen stedelijke knooppunten hebben in een gezamenlijke reactie de overwegingen voor aanwijzing van stedelijke knooppunten en de daarbij toegepaste selectiviteit onderschreven en zijn gaarne bereid de knooppuntfunctie tot uitvoering te brengen. Zij zijn verder van mening dat er nader inhoud gegeven moet worden aan «internationalisering», een centraal begrip in de Vierde nota, in relatie tot de knooppuntfilosofie. Daarbij wordt vooral aandacht gevraagd voor de positie van de stedelijke knooppunten in grensregio's. Van verschillende zijden is naar voren gebracht dat niet alleen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, maar ook andere stedelijke knooppunten een internationaal concurrerend grootstedelijk investeringsmilieu hebben, dan wel moeten ontwikkelen. In dit verband is vooral gewezen op Utrecht en Eindhoven. De Katholieke Universiteit Nijmegen meent dat de Randstad is overbe-deeld als het gaat om stedelijke knooppunten.

De kritiek spitst zich toe op de uiteindelijke keuze van de stedelijke knooppunten en op de criteria die daarbij zijn gehanteerd. Vele gemeenten achten het gewenst dat ook zij als stedelijk knooppunt worden aangewezen.

In een aantal reacties wordt de vrees uitgesproken dat de positie van de steden die niet als stedelijk knooppunt zijn aangewezen in gevaar komt. Men wijst er op dat de ontwikkeling van stedelijke knooppunten niet ten koste mag gaan van hun ontwikkeling en dat bestaande voorzieningen daar gehandhaafd dienen te blijven.

De *provinciale besturen van Noord-Brabant, Overijssel en Friesland* hebben de knooppuntstatus bepleit voor respectievelijk Breda, Zwolle en Leeuwarden. Daarnaast hebben de *provinciale besturen van Limburg,*

Gelderland en Utrecht er op aangedrongen dat, indien het aantal stedelijke knooppunten zou worden uitgebreid, ook Venlo, Apeldoorn respectievelijk Amersfoort daarvoor in aanmerking komen. In het bestuurlijk overleg is gepleit voor de toekenning van de stadsgeweststatus aan Venlo/Tegelen en aan Apeldoorn (eventueel in combinatie met Deventer).

De regering waardeert de duidelijke stellingname van provinciale en gemeentelijke zijde over de noodzaak van selectiviteit bij de keuze van knooppunten. Een verhoging van het niveau van voorzieningen en bedrijvigheid is immers gebaat bij concentratie van hoogwaardige en schaarse voorzieningen.

De regering wijst er op, dat het bij stedelijke knooppunten gaat om die steden die al een goede uitgangspositie hebben op het gebied van voorzieningen, infrastructuur en bedrijvigheid. Bij de lokatie van (top)voorzieningen is de concentratie juist in die steden van cruciaal belang. Op deze wijze wordt aangesloten bij al bestaande toppen in regionaal-economisch verband. Die verbanden behoeven overigens niet beperkt te blijven tot ons land: zeker voor Maastricht/Heerlen en Enschede/Hengelo en, in mindere mate, voor Groningen is ook het gebied aan de andere kant van de grens belangrijk. De aanwezigheid van hoogwaardige en schaarse voorzieningen kan er zeker aan bijdragen dat de stedelijke knooppunten ook internationaal een sterke positie innemen.

De regering wijst er op dat internationalisering al in het beleidsvoornemen als een belangrijke reden voor het aanwijzen van stedelijke knooppunten is genoemd: het gaat om steden die goede uitgangspunten hebben om nationaal én internationaal in de concurrentie van steden mee te komen. Door de centrumpositie voor dienstverlening van deze stedelijke knooppunten te versterken, wordt ook het tot stand brengen van een internationaal concurrerend stedelijk vestigingsmilieu bevorderd.

Amsterdam, Rotterdam en Den Haag onderscheiden zich wat dit betreft duidelijk van de overige knooppunten, hetgeen geleid heeft tot afzonderlijke behandeling in ROP 4.

Dit neemt niet weg dat ook andere knooppunten, met name Utrecht en Eindhoven, internationaal een sterke positie innemen.

Utrecht fungeert, zowel nationaal als internationaal, als knooppunt van infrastructuur tussen de Randstad, de rest van Nederland en het buitenland. De stad heeft een belangrijke functie als nationaal distributie-, kennis- en congrescentrum. Utrecht blijkt, zij het op kleinere schaal dan Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, in toenemende mate ook aantrekkelijk voor internationale vestigingen. De regering onderkent de goede ontwikkelingsmogelijkheden van Utrecht in een internationale context. Dit kan bijdragen aan het versterken van de Randstad.

De internationale positie van Eindhoven wordt, naast een omvangrijke productiesector, in het bijzonder gekenmerkt door research en development activiteiten die grote internationale bedrijven in de stad hebben geconcentreerd. Op dit gebied behoort Eindhoven tot de grootste lokaties in West Europa. De kenniscentra van de bedrijven zijn sterk verweven met de in Eindhoven en omgeving gesitueerde onderwijsinstellingen en tevens met andere kenniscentra in Nederland. In Eindhoven zijn ook de bestuurscentra en logistieke centra van deze internationale bedrijven gevestigd.

De combinatie van kenniscentra, bestuurscentra en logistieke centra met een internationale gerichtheid op het gebied van moderne industrie biedt op zichzelf reeds vele ontwikkelingskansen, maar wordt daarenboven ondersteund door de aanwezigheid van een hoogwaardige kennisinfrastructuur en een kansrijk produktiemilieu.

De vraag is gesteld wat het knooppuntenbeleid in de praktijk zal betekenen. De regering wil in dat kader allereerst de indruk wegnemen

als zou de aanwijzing tot stedelijk knooppunt leiden tot grote (ombuigingen van) geldstromen. Het gaat om prioriteit in de afweging van lokaties voor een beperkt aantal nieuwe hoogwaardige en schaarse voorzieningen met een landsdelige functie en om prioriteiten ten aanzien van hoogwaardige infrastructuurverbindingen. Het aanwijzen van een beperkt aantal stedelijke knooppunten zal het land als geheel én de desbetreffende regio's tot voordeel strekken.

Als hoogwaardige en schaarse voorzieningen met een landsdelige functie worden in dit verband ondermeer de hoger-onderwijsinstellingen gezien. De regering hecht er aan te benadrukken dat de voorrang die de knooppunten genieten bij de lokatie van deze instellingen geldt als er vanuit onderwijskundig oogpunt sprake is van gelijke prioriteit.

Tot de hoogwaardige en schaarse voorzieningen met een landsdelige functie behoren ook de instellingen voor kennisoverdracht aan bedrijven, de zogeheten innovatiecentra. Deze centra, waarbij sprake is van een bredere dekking dan de stedelijke knooppunten, kunnen een belangrijke aanvulling betekenen van het productiemilieu van de stedelijke knooppunten. Daarom zijn deze instellingen toegevoegd aan ROP 1.2.b van de pkb.

Andere voorzieningen dan deze hoogwaardige en schaarse voorzieningen met een landsdelige functie zullen, zoals ook de RARO opmerkt, worden toegedeeld aan alle steden, overeenkomstig de behoefte die aan een bepaalde voorziening bestaat. Alleen indien er een gelijke behoefte is, zal er sprake zijn van prioriteitstelling ten gunste van een stedelijk knooppunt. De regering wijst in dit verband ook op de als essentieel aangeduide uitspraak in de pkb, dat het aanwijzen van stedelijke knooppunten niet betekent, dat ontwikkelingen in andere steden zullen worden tegengewerkt.

De regering merkt in dat kader tevens op, dat het beleid voor de stadsgewesten wordt voortgezet. Dit inrichtingsconcept is vooral gericht op bundeling van wonen en werken, terwijl het knooppuntenbeleid, op een landsdelige schaal, vooral een nadere prioriteitstelling geeft voor centra van dienstverlening. Dit betekent ondermeer, dat de knooppuntgemeenten bij de verdeling van woningcontingenten in de visie van het rijk een zelfde positie innemen als de overige centra van de stadsgewesten. Wat betreft de selectie van de stadsgewesten verwijst de regering naar de in het kader van de Structuurschets stedelijke gebieden gevoerde discussie. De regering is bereid bij de aangekondigde actualisering van de Structuurschets in 1990 deze selectie opnieuw te bezien en daarbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de positie van Apeldoorn en Venlo.

In het beleidsvoornemen is opgenomen dat de versterking van de centrumpositie van stedelijke knooppunten onder meer betrekking heeft op telecommunicatie. Inmiddels is besloten tot een gezamenlijk onderzoek van het rijk en de PTT naar de mogelijke koppeling van de investeringen van de PTT in nieuwe telecommunicatie-infrastructuur en de economische ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Op basis van dit onderzoek kan concreet gestalte worden gegeven aan beleidsontwikkeling van telecommunicatie-infrastructuur in stedelijke knooppunten.

De relatie met het milieubeleid is gelegd in ROP 1.6. Het betreft hier niet alleen de in het beleidsvoornemen opgenomen bodemsanering maar ook de geluidsanering.

Tenslotte wijst de regering er op, dat het knooppuntenbeleid een beleid is dat rijk, provincies en de betrokken gemeenten tesamen voeren. De invulling is voor een groot deel de taak van de gemeente; provinciale steun is daarbij, gezien de omvang van het uitstralingsgebied, onmisbaar.

De selectie van de stedelijke knooppunten

In het beleidsvoornemen zijn drie criteria genoemd voor de selectie van stedelijke knooppunten:

- een hoog voorzieningenniveau, waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs
- een goede aansluiting op het systeem van (inter)nationale verbindingen
- een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur.

Een van de redenen om een beperkt aantal steden als knooppunten aan te wijzen is het vereiste hoge draagvlak voor hoogwaardige voorzieningen van minstens 1 à 1,5 mln inwoners. Deze draagvlakeis is thans ook in de pkb in het ontwikkelingsperspectief van ROP 1 tot uitdrukking gebracht.

Bij het invullen van de selectiecriteria zijn onder andere de volgende grootheden gebruikt:

Bij het *eerste criterium*, «een hoog voorzieningenniveau (waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs) met een bijbehorend draagvlak (minstens 1 à 1,5 mln inwoners)»:

- hoogwaardige commerciële voorzieningen
- hoogwaardige niet-commerciële voorzieningen
- gesubsidieerde podiumkunsten
- topspecialismen ziekenhuizen
- universiteiten (aantallen studenten)
- instellingen hoger beroepsonderwijs (aantallen studenten)
- regionale centra open universiteit (aantallen studenten)
- minstens een draagvlak van 1 à 1,5 mln inwoners.

Bij het *tweede criterium*, «een goede aansluiting op het systeem van (inter)nationale verbindingen»:

- aansluiting op of aanwezigheid van autosnelwegen en intercitylijnen
- zeehavens
- luchthavens
- containerterminals
- telecommunicatie-infrastructuur

Bij het *derde criterium*, «een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur»:

- aanwezigheid kansrijke bedrijvigheid
- werkgelegenheid
- economische gezondheid
- bijdrage toegevoegde waarde

In het beleidsvoornemen zijn negen stedelijke knooppunten genoemd. In het bestuurlijk overleg en in de inspraak is de selectie van de betreffende negen knooppunten niet betwist; er zijn alleen aanvullingen voorgesteld. In het bestuurlijk overleg over het beleidsvoornemen is voor Leeuwarden, Breda en Zwolle de status van stedelijk knooppunt bepleit.

De regering is van mening dat de positie van Leeuwarden moet worden gezien in relatie met die van het stedelijk knooppunt Groningen. Tijdens het bestuurlijk overleg met de drie noordelijke provincies is er overeenstemming bereikt over de uitgangspunten voor de nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief uit de Vierde nota voor Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten. Afgesproken is dat de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden een van de lijnen zal zijn langs welke de nadere uitwerking zal plaatsvinden. De uitgangspunten voor deze taakverdeling zijn opgenomen in ROP 2.6. van de pkb.

Het vergelijken van Breda en Zwolle met de selectiecriteria geeft de regering aanleiding tot de volgende kanttekeningen bij de afzonderlijke steden:

Breda beschikt over een goede weg- en railinfrastructuur. De economische uitgangspositie is redelijk tot goed wat de economische gezondheid en toegevoegde waarde betreft. Wel is de bedrijvenstructuur tamelijk eenzijdig: industrie overheerst, de dienstensector is in verhouding weinig vertegenwoordigd.

De commerciële voorzieningen in *Breda* zijn redelijk, de niet-commerciële matig vertegenwoordigd. De stad beschikt niet over een universiteit, wel over een sterk hoger beroepsonderwijs.

Zwolle beschikt over een redelijke infrastructuur. De economische uitgangspositie is matig tot redelijk: dat geldt zowel voor de economische gezondheid, de kwaliteit van de werkgelegenheid als voor de toegevoegde waarde. Met name de moderne industrie is goed vertegenwoordigd. *Zwolle* heeft zeer goede niet-commerciële voorzieningen, onder meer op het medische vlak; de commerciële voorzieningen zijn minder sterk vertegenwoordigd. De kennisinfrastructuur in *Zwolle* is redelijk; er is een sterk hoger beroepsonderwijs.

Indien een rangorde zou worden aangebracht zouden *Breda* en *Zwolle* daarin als laatsten worden opgenomen. Op grond van de bovenstaande vergelijking met de selectiecriteria en de argumenten die zijn aangedragen in het bestuurlijk overleg en vanuit de inspraak is de regering uiteindelijk echter tot de slotsom gekomen dat de aanwijzing van *Breda* en *Zwolle* als stedelijk knooppunt, naast de reeds in het beleidsvoornemen genoemde negen stedelijke knooppunten, verdedigbaar is.

Wat *Breda* betreft geldt hierbij in het bijzonder de strategische ligging tussen de economische centra Rotterdam en de regio Antwerpen/Brussel/Gent.

Wat *Zwolle* betreft kan worden gewezen op de centrale ligging ten opzichte van Noord-, Oost- en Centraal-Nederland en de positie van de stad in het spreidingspatroon van stedelijke knooppunten.

De regering ziet geen aanleiding andere voorgedragen steden als stedelijk knooppunt aan te wijzen. De vergelijking met de selectiecriteria alsmede de resultaten van het bestuurlijk overleg en de inspraak geven hiervoor onvoldoende argumenten. Bovendien leidt een verdere uitbreiding van het aantal stedelijke knooppunten er naar het oordeel van de regering toe, dat het dan niet meer mogelijk zal zijn in al die steden een (redelijk) volledig pakket van voorzieningen met voldoende uitstraling naar het omliggend gebied aan te bieden. Daardoor wordt het risico groter dat de gewenste verhoging van het niveau van voorzieningen en bedrijvigheid in het geheel niet plaatsvindt.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

Perspectief

Draagvlakvereisten en beperkte overheidsmiddelen geven aanleiding tot selectie van een beperkt aantal steden die in het geheel van steden een veelzijdige en centrale rol vervullen.

Bij de inzet van middelen voor grootschalige publieke voorzieningen krijgen die steden de voorkeur, die:

- goed zijn aangesloten op het systeem van (inter)nationale verbindingen
- een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur hebben
- een hoog voorzieningenniveau herbergen, waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs

regeringsbeslissing

Perspectief

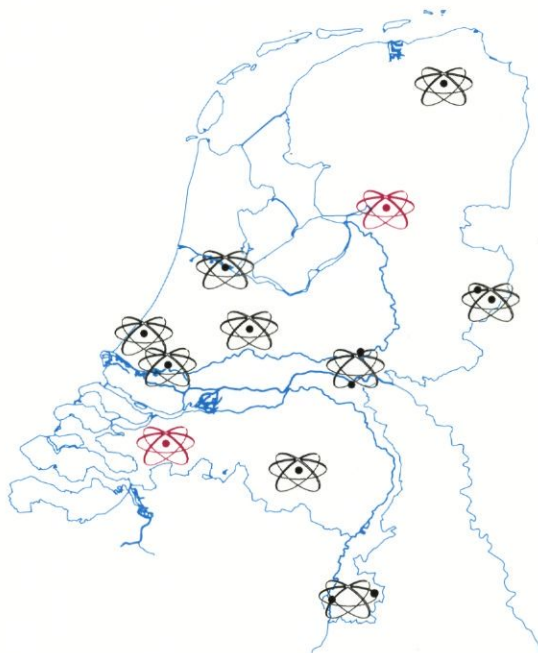
Draagvlakvereisten en beperkte overheidsmiddelen geven aanleiding tot selectie van een beperkt aantal steden die in het geheel van steden een landsdeelverzorgende rol vervullen.

Bij de inzet van middelen voor de daarbij behorende grootschalige publieke voorzieningen krijgen die steden de voorkeur, die:

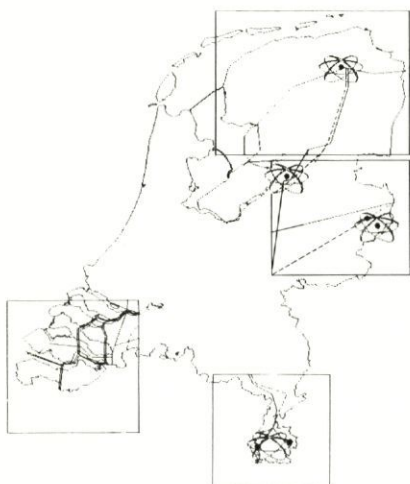
- een hoog voorzieningenniveau hebben (waaronder universitair en hoger beroepsonderwijs) met een bijbehorend draagvlak (minstens 1 à 1,5 mln inwoners)
- goed zijn aangesloten op het systeem van (inter)nationale verbindingen
- een redelijk kansrijke bedrijfsstructuur hebben.

- 1.1 Op grond van het ontwikkelingsperspectief worden als stedelijk knooppunt aangewezen: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Groningen, Enschede/Hengelo, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven en Maastricht/Heerlen.
- 1.2● Voor de lokatie van hogere onderwijs- en onderzoeksinstituten wordt voortzetting van het bestaande beleid, gericht op handhaving van concentratie in onder meer de stedelijke knooppunten, voorgestaan.
- 1.6● Bij de sanering van verontreinigde bodems in het kader van de Interimwet Bodemsanering, zal de prioriteitsstelling bij een gelijke milieu-urgentie mede worden bepaald door de ligging van die lokaties in stedelijke knooppunten.

- 1.1. Op grond van het ontwikkelingsperspectief worden als stedelijk knooppunt aangewezen: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Groningen, Zwolle, Enschede/Hengelo, Arnhem-Nijmegen, Breda, Eindhoven en Maastricht/Heerlen.
- 1.2. b Voor de lokatie van hogere onderwijs- en onderzoeksinstituten en de lokatie van instellingen voor kennisoverdracht aan bedrijven (innovatiecentra) wordt voortzetting van het bestaande beleid, gericht op handhaving van concentratie c.q. vestiging in onder meer de stedelijke knooppunten, voorgestaan.
- 1.6. Bij de sanering van verontreinigde bodems in het kader van de Interimwet Bodemsanering en bij geluidsanering, zal de prioriteitsstelling bij een gelijke milieu-urgentie mede worden bepaald door de ligging van die lokaties in stedelijke knooppunten.



ROP 2 REGIO'S OP EIGEN KRACHT



Bestanddelen van het perspectief voor 'Regio's op eigen kracht' zijn:

- de ontwikkelingskansen van de betrokken landsdelen in internationaal verband
- de karakteristieke kenmerken en kwaliteiten van Nederland als geheel en het daarop gebaseerde bestaande ruimtelijke rijksbeleid als opgenomen in de kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur
- de eigen kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen op het punt van ligging en infrastructuur, scholing en arbeidsmarkt, bedrijvigheid, regionaal-economische kansen en ruimtelijke verscheidenheid.

Het perspectief is gericht op het zoeken naar een op de desbetreffende regio toegesneden evenwicht tussen het benutten van eigen kwaliteiten, een oriëntatie op het economische kerngebied van Nederland en het aansluiten op ontwikkelingen in aanliggende grensregio's en economische kerngebieden buiten onze landsgrenzen.

- Het beleid is in het bijzonder gericht op:
- het versterken van de stedelijke knooppunten
 - verbetering van (inter)nationale verbindingen
 - het benutten van kansen in de sectoren landbouw, bosbouw, industrie, toerisme, recreatie en natuur
 - het benutten van mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking.

In veel *reacties* op het beleidsvoornemen wordt benadrukt dat de Vierde nota voorbij gaat aan de perifere delen van Nederland. Men is bevreesd dat de regio's buiten de Stedenring Centraal-Nederland aan hun lot over worden gelaten, terwijl juist daar de nodige problemen spelen of kansrijke mogelijkheden aanwezig zijn. De Streekraad Oost-Groningen benadrukt dat de internationalisering juist ook voor Noord-Nederland ontwikkelingskansen biedt.

De Federatie Nederlandse Vakbeweging pleit voor een het in gelijke mate stimuleren van regionale ontwikkelingen. De aanpak van ROP 2 zou leiden tot een verscherping van regionale tegenstellingen.

Het perspectief van het versterken van sterke punten in regio's op eigen kracht spreekt de betrokken *provinciale besturen* merendeels aan. *Groningen, Drenthe, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg* stellen zich uitdrukkelijk achter dit concept. *Friesland* daarentegen meent dat aan haar positie onvoldoende recht wordt gedaan.

De *regering* wijst erop dat het -nieuwe- beleid in de Vierde nota in het bijzonder gericht is op het versterken van sterke punten.

Het gaat daarbij niet alleen om sterke punten van Nederland als geheel maar ook om de sterke punten per regio. Op dit laatste is «regio's op eigen kracht» gericht. Het rijk acht zich voor het benutten van de ontwikkelingskansen van de regio's mede verantwoordelijk.

In de Vierde nota staat steeds de vraag centraal waar nieuw ruimtelijk rijksbeleid nodig is. De algemene criteria daarvoor zijn opgenomen in pkb III, Beleidskeuzes ten aanzien van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. De toetsing aan deze criteria leidt van regio tot regio tot verschillende resultaten. Die toetsing leidt ook tot een selectieve inzet van beleid: lang niet overal is nieuw ruimtelijk rijksbeleid nodig.

Die selectiviteit betekent niet dat voor de gebieden waarvoor geen nieuw beleid wordt geformuleerd in het geheel geen nationaal ruimtelijk beleid zou bestaan. Het bestaande ruimtelijk beleid, neergelegd in de Structuurschetsen voor de stedelijke en de landelijke gebieden alsmede in de structuurschema's blijft van kracht. De kaart Ruimtelijke Hoofdstructuur maakt dat zichtbaar.

Naar aanleiding van een opmerking van de Bosbouwvoorlichtingsraad is in het ontwikkelingsperspectief verduidelijkt dat het benutten van kansen ook betrekking op de bosbouw kan hebben.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

Perspectief

Het beleid is in het bijzonder gericht op:

- het versterken van de stedelijk knooppunten
- verbetering van (inter)nationale verbindingen
- het benutten van kansen in de sectoren landbouw, industrie, toerisme, recreatie en natuur
- het benutten van mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking.

regeringsbeslissing

Perspectief

Het beleid is in het bijzonder gericht op:

- het versterken van de stedelijke knooppunten
- verbetering van (inter)nationale verbindingen
- het benutten van kansen in de sectoren landbouw, bosbouw, industrie, toerisme, recreatie en natuur
- het benutten van mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking.

2.1./ 2.2 Westerscheldebekken/West-Brabant en Kanaalzone Sas van Gent-Terneuzen

In een aantal *reacties* wordt gewezen op de sterke positie van het Westerscheldebekken in internationaal verband en op het belang van de Westerschelde-Oeververbinding (WOV) voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het *provinciaal bestuur van Zeeland* vindt dat onvoldoende recht wordt gedaan aan de sterke punten van de provincie. Het Westerscheldebekken is volgens de provincie ook een mainport. De in het beleidsvoornemen aangekondigde studie mag niet afhankelijk gesteld worden van het realiseren van de vaste oeververbinding over de Westerschelde: ook voor het Westerscheldebekken is een nadere uitwerking nodig. Daarbinnen vraagt de provincie extra aandacht voor milieuvraagstukken in de Kanaalzone Sas van Gent-Terneuzen.

Het *provinciaal bestuur van Noord-Brabant* pleit voor een nadere uitwerking voor West-Brabant, eventueel gecombineerd met het Westerscheldebekken.

De *regering* is van mening dat het Westerscheldebekken goede economische potenties heeft, in het bijzonder wat betreft haven- en industriële activiteiten. Daarom zal de in het beleidsvoornemen aangekondigde studie een bredere opzet krijgen en niet meer afhankelijk worden gesteld van het al dan niet aanleggen van de vaste oeververbinding over de Westerschelde. Bij deze regiostudie Zuidwest-Nederland wordt ook West-Brabant betrokken.

De eerste fase van dit onderzoek, een basisverkenning, is inmiddels afgerond. Uit die verkenning komt een aantal sterke punten naar voren die in belangrijke mate bepalend zijn voor de ontwikkelingsperspectieven in de komende periode. Zij worden dan ook centraal gesteld in het hoofdonderzoek:

- de havens van Vlissingen en Terneuzen, die deel uitmaken van het internationale Westerscheldebekken met zwaartepunten in Antwerpen en Gent
- de ligging tussen de havengebieden van Rijnmond enerzijds en van Antwerpen, Gent en Zeebrugge anderzijds
- een ruim aanbod aan bedrijfsvestigingsmogelijkheden, zowel aan diep vaarwater als op droge terreinen. Dit laatste is vooral van toepassing op West-Brabant.

Na afsluiting van de regiostudie Zuidwest-Nederland zal de regering in overleg met de provinciale besturen van Zeeland en Noord-Brabant bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief nuttig en wenselijk is. De functionele samenhangen met West-Brabant en België zullen daarbij in de beschouwing worden betrokken.

Dit heeft geleid tot wijziging van ROP. 2.1 van de pkb. Tevens is in het nieuwe ROP 2.2 het geïntegreerde gebiedsgerichte ruimtelijk en milieubeleid voor de Kanaalzone Sas van Gent-Terneuzen opgenomen. In de tekst over het centraal thema «Milieu» wordt hierop nader ingegaan.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.1 ● Als tot de aanleg van de vaste oeververbinding Westerschelde op basis van private financiering wordt besloten zal de regering, in samenwerking met de provincie Zeeland en in aansluiting op de Benelux-Structuurschets voor het Westerscheldebekken, nagaan of deze verbinding kan worden benut voor een verdere ontwikkeling van vooral de aan zeehavens gerelateerde industriële activiteiten in Zeeland, dit mede in relatie tot de Belgische havengebieden.

regeringsbeslissing

- 2.1 Het rijk zal, in samenwerking met de provincie Zeeland en in aansluiting op de Benelux-structuurschets voor het Westerscheldebekken, een aantal verkenningen uitvoeren. Dit betreft:
- de economische ontwikkelingsmogelijkheden van Zuidwest-Nederland en de daarmee samenhangende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen
 - de mogelijkheden die de eventuele aanleg van de Westerschelde Oeververbinding biedt voor de vooral aan zeehavens gerelateerde industriële activiteiten, mede in relatie tot de Belgische havengebieden.

Op basis van de resultaten van het bovengenoemde onderzoek zal de regering in overleg met de betrokken overheden bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking voor dit deel van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota nuttig en wenselijk is.

- 2.2 Ten behoeve van de verbetering van de ruimtelijke en milieukwaliteit wordt een plan van aanpak opgesteld voor de kanaalzone Sas van Gent-Terneuzen.

2.3. Zoomweg

Insprekers reageren verdeeld op het versterken van de internationale verbindingen door de aanleg van de Zoomweg. Voorstanders hanteren daarbij economische argumenten, tegenstanders voeren milieuoverwegingen aan.

De *RARO* is voornamelijk niet overtuigd van de noodzaak om deze extra hoofdtransportas aan te leggen.

De *regering* benadrukt dat de Zoomweg een belangrijke schakel is tussen Rotterdam en het Belgisch-Franse achterland, met inbegrip van de Kanaaltunnel.

De positie van Rotterdam vergt een dergelijke verbinding; in de afweging van de mogelijkheden acht de regering een verbinding door het Deltagebied niet aantrekkelijk. Milieu-overwegingen zullen een belangrijke rol spelen bij het vaststellen van het tracé voor de Zoomweg.

2.4. De nadere uitwerking Maastricht/Heerlen-Aken-Luik

In de *reacties*, ondermeer van de gemeenten Maastricht en Heerlen, de Sociaal-Economische Adviesraad Limburg en de Rijksuniversiteit Limburg, is positief gereageerd op het voornemen een nadere uitwerking op te stellen voor Maastricht/Heerlen-Aken-Luik. Wel vragen de internationale positie van Limburg en, in het bijzonder, de aansluiting op internationale infrastructuur de aandacht. In de reacties wordt een groot aantal suggesties gedaan voor de invulling van de nadere uitwerking.

Het *provinciaal bestuur van Limburg* onderschrijft de wenselijkheid van een nadere uitwerking. Wel zou de eerste verantwoordelijkheid bij het rijk moeten liggen. De provincie beveelt aan Hasselt en Genk bij de nadere uitwerking te betrekken en vraagt in dit kader ook aandacht te besteden aan grensoverschrijdende milieubelasting. Daarnaast vraagt zij onder andere aandacht voor de internationale positie van Maastricht en voor een intercityverbinding Heerlen-Aken.

De *Nederlands-Duitse Commissie voor de ruimtelijke ordening* wijst erop dat de internationale en regionale samenwerking op ruimtelijk gebied in de regio Aken-Maastricht-Luik wel eens een modelkarakter zou kunnen hebben.

De *Bijzondere Commissie voor de ruimtelijk ordening van de Benelux Economische Unie* benadrukt dat in de nadere uitwerking moet worden uitgegaan van de ontwikkelingskansen die de aanleg van de oost-westbaan op de luchthaven Maastricht biedt, met inachtneming van de randvoorwaarden die het milieubeleid stelt.

De *regering* is verheugd over brede steun die bestaat voor de inhoud van de nadere uitwerking. Juist in deze nadere uitwerking staat het internationaal karakter centraal. Dat geldt in het bijzonder voor de positie van Maastricht als vestigingsplaats voor internationale diensten en instellingen.

Zij erkent haar bijzondere verantwoordelijkheid voor de internationale aspecten van de nadere uitwerking Maastricht/Heerlen-Aken-Luik. Voor de inhoudelijke uitwerking zelf ligt het voortouw bij de provincie. In de tekst van de pkb is daarom de gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk en provincie tot uiting gebracht.

In deze nadere uitwerking staat de functionele samenhang tussen de grote stedelijke centra Maastricht, Aken en Luik centraal.

De regering constateert dat Hasselt/Genk niet met deze centra vergeleken kan worden. Daarom zullen deze steden voorsnog niet op gelijk niveau in de nadere uitwerking worden betrokken. In het kader van de verdere werkzaamheden aan deze nadere uitwerking zal, mede in overleg met Vlaanderen, worden nagegaan of en zo ja op welke wijze het gebied van Hasselt/Genk bij deze nadere uitwerking betrokken kan worden.

In het kader van deze nadere uitwerking zal ook de mogelijkheid van een treinverbinding Heerlen-Aken worden gezien.

Gezien het selectieve en projectgerichte karakter van de nadere uitwerking, kan de aandacht voor grensoverschrijdende milieubelasting beter in andere kaders worden geregeld. Wel kan bij deze nadere uitwerking aandacht worden besteed aan een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid voor met name het Heuvelland, mede met het oog op de benutting van de toeristisch-recreatieve potenties van dit gebied. Voor een meer algemene toelichting wordt verwezen naar de tekst over het centrale thema «Milieu».

Bovenstaande punten leiden tot een wijziging in de tekst van ROP 2.4 (in het beleidsvoornemen ROP 2.3) van de pkb.

De regering zal op korte termijn de concrete afspraken met de provincie Limburg over de nadere uitwerking in een convenant vastleggen. Samen met de provincie zal zij overleg met de buurlanden

initiëren om te komen tot internationale afspraken. Daarbij zal aansluiting worden gezocht bij de relevante bestuurlijke organen in het buitenland. In de Bondsrepubliek Duitsland is dit de regering van de deelstaat Noordrijn-Westfalen. In België betreft dit de Vlaamse Gemeenschap en de Waalse Regio.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.3● Indien het provinciaal bestuur van Limburg, evenals het rijk het belang inziet van een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik, zal het rijk daaraan medewerking verlenen. Over die uitwerking zal dan ook overleg gevoerd moeten worden met de betrokken autoriteiten in de Bondsrepubliek Duitsland en België. Deze nadere uitwerking zou uitgaande van de internationale ligging van het gebied wat het rijk betreft gericht moeten zijn op:

.....

regeringsbeslissing

- 2.4 Het provinciaal bestuur van Limburg en het rijk zullen gezamenlijk het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het gebied Maastricht/Heerlen-Aken-Luik uitwerken. Over die uitwerking zal overleg gevoerd worden met de betrokken autoriteiten in de Bondsrepubliek Duitsland en België. Deze nadere uitwerking zal uitgaande van de internationale ligging van het gebied gericht zijn op:
- verbetering van de milieukwaliteit van het landelijk gebied via een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid

2.5. Oost-Nederland

Het *provinciaal bestuur van Gelderland* is van oordeel dat het ontwikkelingsperspectief voor (het Gelderse deel van) Oost-Nederland verder moet worden uitgewerkt. Het *provinciaal bestuur van Overijssel* heeft gevraagd om een nadere uitwerking voor het gebied Enschede-Münster-Osnabrück.

De *regering* wil benadrukken dat de versterking van de landschappelijke structuur van het kleinschalig gebied van de Achterhoek en Twente, overeenkomstig het beleid van ROP 6, mede van betekenis is voor de toeristisch-recreatieve mogelijkheden in dit gebied. Zij onderschrijft tevens de mogelijkheden die Oost-Nederland heeft als grensregio. De regering meent dat de door de provincie Overijssel gevraagde nadere uitwerking niet nodig is. Wel kunnen bij de uitwerking van het beleid voor het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo de internationale ontwikkelingsmogelijkheden van dit stedelijk knooppunt worden verkend. In de gewijzigde pkb-tekst van ROP 2.5 (in het beleidsvoornemen ROP 2.4) zijn bovenstaande elementen opgenomen.

Tevens is in deze tekst de consequentie verwerkt van het aanwijzen van Zwolle als stedelijk knooppunt.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.4● Voor Oost-Nederland ligt het accent, in aansluiting op het bestaande beleid, op de versterking van het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo met de maatregelen als aangeven in «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1».

regeringsbeslissing

- 2.5 In aansluiting op het bestaande beleid liggen de belangrijkste accenten in het beleid voor Oost-Nederland op:
- versterking van het stedelijk knooppunt Enschede/Hengelo mede in internationaal perspectief
 - versterking van het stedelijk knooppunt Zwolle
 - versterking van de landschappelijke structuur van het kleinschalige gebied van de Achterhoek en Twente, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties
 - aansluiting bij de mogelijkheden die Oost-Nederland heeft als grensregio.

2.6. De nadere uitwerking voor Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten

Het streven naar een nadere uitwerking voor Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten wordt in de *inspraak* vrij algemeen gesteund. Dat geldt ook voor de voortrekkersrol die Groningen daarbij heeft. De afdeling Noord van het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond en de Federatie Nederlandse Vakbeweging, district Noord, vragen daarbij wel om aandacht voor een functionele taakverdeling tussen Groningen, Leeuwarden, Zwolle en Emmen. Enkele Groningse en Drentse reacties benadrukken de ontwikkelingsmogelijkheden van de as Groningen-Assen. De *drie noordelijke provincies* hebben in hun reacties op de Vierde nota toegezegd mee te willen werken aan de nadere uitwerking voor Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten. De provincies verschilden in hun reacties van mening over de inhoud van deze nadere uitwerking. Dit spitste zich met name toe op de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden. Daarnaast bestond er verschil van opvatting over de gebiedsafbakening. Tijdens het *bestuurlijk overleg* is overeenstemming bereikt over de uitgangspunten voor de nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief uit de Vierde nota voor Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten.

De *regering* is verheugd over de bereikte overeenstemming. De nadere uitwerking Groningen-Leeuwarden-Assen-Drachten zal plaatsvinden langs twee lijnen:

- de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden
- de invulling van de driehoek Groningen-Assen-Drachten.

Voor de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden geldt het volgende:

- de ontwikkelingsmogelijkheden van Groningen als stadsgewest en stedelijk knooppunt en van Leeuwarden als stadsgewest vormen het uitgangspunt
- de taakverdeling tussen het stadsgewest Groningen en het stadsgewest Leeuwarden vindt plaats op basis van complementariteit, waarbij functies elkaar aanvullen en versterken
- voorzover er knooppunt-instrumenten zijn die aansluiten bij deze taakverdeling ligt het in de rede dat deze ook voor Leeuwarden worden ingezet
- Leeuwarden geldt als zwaartepunt voor het hoger beroepsonderwijs zonder dat dit een exclusieve positie inhoudt ten opzichte van Groningen en Emmen
- de gezamenlijke visie van de drie noordelijke provincies op hun ontwikkeling (de zogenaamde BON-visie) is basis voor deze taakverdeling.

De invulling van de driehoek Groningen-Assen-Drachten richt zich op de versterking van de functionele samenhang en de benutting van de verscheidenheid aan vestigings- en woonmilieus in het gebied Groningen-Assen-Drachten. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan de ontwikkelingskansen van het vliegveld Eelde. Deze kansen zijn mede afhankelijk van de verlenging van de start- en landingsbaan. De regering zal over deze verlenging binnen afzienbare tijd een beslissing nemen.

Alle betrokken provincies hebben ingestemd met de betrokkenheid van Drachten bij dit deel van de nadere uitwerking.

De afspraken over de nadere uitwerking zullen op korte termijn in een convenant worden vastgelegd. De beide onderdelen van de nadere uitwerking zullen in samenhang worden uitgewerkt. De provincies hebben bij de nadere uitwerking het voortouw.

Bovenstaande punten resulteren in de volgende wijziging in ROP 2.6 van de pkb (in het beleidsvoornemen ROP 2.5).

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

2.5● Indien de betrokken provinciale besturen, evenals het rijk het belang inzien van een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor Groningen-Assen-Drachten-Leeuwarden, zal het rijk daaraan zijn medewerking verlenen. Deze nadere uitwerking zou wat het rijk betreft gericht moeten zijn op:

- de ontwikkelingsmogelijkheden van het stedelijk knooppunt Groningen
- een functionele taakverdeling tussen het stadsgewest Groningen en het stadsgewest Leeuwarden enerzijds en de versterking van de functionele samenhang tussen Drachten, Assen en Groningen anderzijds
- de benutting van de verscheidenheid aan vestigings- en woonmilieus in het gebied Groningen-Assen-Drachten, zonder de kwaliteiten van het gebied als geheel aan te tasten
- de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Eelde, als de start- en landingsbaan wordt verlengd.

regeringsbeslissing

2.6 De betrokken provinciale besturen zullen met medewerking van het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota opstellen voor Groningen-Assen-Drachten-Leeuwarden. Deze nadere uitwerking zal plaats vinden langs twee lijnen:

- de taakverdeling tussen Groningen en Leeuwarden
- de invulling van de driehoek Groningen-Assen-Drachten.

Het eerste element van de nadere uitwerking richt zich op:

- de ontwikkelingsmogelijkheden van Groningen als stadsgewest en stedelijk knooppunt en van Leeuwarden als stadsgewest
- de taakverdeling tussen het stadsgewest Groningen en het stadsgewest Leeuwarden op basis van complementariteit waarbij functies elkaar aanvullen en versterken
- voorzover er knooppuntinstrumenten zijn die aansluiten bij deze taakverdeling ligt het in de rede dat deze ook voor Leeuwarden worden ingezet
- uitgangspunt hiervoor vormt de door de betrokken provincies onderschreven visie van het Besturen Overleg Noorden.

Het tweede element van de nadere uitwerking richt zich op:

- de versterking van de functionele samenhang tussen Drachten, Assen en Groningen
- de benutting van de verscheidenheid aan vestigings- en woonmilieus in het gebied Groningen-Assen-Drachten, zonder de kwaliteiten van het gebied als geheel aan te tasten
- de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Eelde, als de start- en landingsbaan wordt verlengd.

2.7 De internationale verbindingen in het Noorden

De drie noordelijke provincies stemmen in met het onderzoek naar de mogelijkheden om de ontwikkelingskansen te benutten die samenhangen met de aansluiting van het Noorden op (potentiële) internationale verbindingen met Noord-Duitsland en Scandinavië. De noordelijke provincies hebben een aantal suggesties gedaan voor het opnemen van punten in dit onderzoek, zoals:

- het verbeteren van de verbinding Leeuwarden-Drachten-Hoogeveen-Emmen-Emslandlinie
- de positie van de Eemsmondhavens
- de inlandterminals Groningen en Coevorden.

De regering constateert dat over dit onderzoek overeenstemming bestaat met de noordelijke provincies. Naar aanleiding van het gevoerde bestuurlijk overleg wordt het benutten van de mogelijkheden van de Eemshaven en de haven van Delfzijl toegevoegd aan ROP 2.7 van de pkb (in het beleidsvoornemen ROP 2.6).

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.6●
Bijzondere aandacht gaat uit naar de aansluiting op de zogenaamde Emslandlinie.

regeringsbeslissing

- 2.7●
Bijzondere aandacht gaat uit naar het benutten van de mogelijkheden van de Eemshaven en de haven van Delfzijl en naar de aansluiting op de zogenaamde Emslandlinie

2.8 Het landelijk gebied van Noord-Nederland

Zowel in een aantal *reacties* op het beleidsvoornemen als in het gevoerde *bestuurlijk overleg* is benadrukt dat het landelijk gebied van de drie Noordelijke provincies in verschillende opzichten van bijzondere betekenis is.

De regering onderschrijft deze bijzondere betekenis.

Allereerst heeft de landbouw in dit gebied een in verhouding grote betekenis voor de regionale economie en werkgelegenheid. De landbouw is een sterk punt van het Noorden; de grote regionale afhankelijkheid van de landbouw is echter tegelijkertijd een punt van zorg. Veranderingen in het EG-landbouwbeleid kunnen juist hier ruimtelijke consequenties hebben.

Daarnaast is hier sprake van bijzondere landschappelijke en ecologische kwaliteiten in een relatief schoon gebied. Een deel van de eerder beschreven kleinschalige landschappen en een deel van de veenweidegebieden liggen in dit gebied. Tenslotte raakt ook de strategie «Nederland-Waterland», waarop elders in deze regeringsbeslissing wordt ingegaan, dit gebied.

Tegen deze achtergrond heeft de regering besloten om positief te reageren op het initiatief van de drie noordelijke provincies, extra aandacht te geven aan het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief voor het landelijk gebied van het Noorden. De regering heeft daarbij als voorwaarde gesteld dat overeenstemming wordt bereikt over de vraagstelling en over een nauwkeurige afgebakend gebied binnen de noordelijke provincies. Het initiatief voor een verkenning van de mogelijkheden om te komen tot de uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief ligt bij de gezamenlijke provincies. De regering is bereid een dergelijk initiatief te ondersteunen.

De verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden zou gericht kunnen zijn op een ruimtelijke ontwikkelingsschets, waarin toeristisch-recreatieve ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van een hoogwaardige landbouw en een duurzaam milieu centraal staan. In dat kader past ook een plan van aanpak voor een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid met het oog op een duurzame ontwikkeling voor het Drents Plateau, het Friese veenweidegebied en in het bijzonder de daartussen gelegen overgangszone.

De bereidheid van de regering om steun te verlenen aan het gezamenlijke initiatief van de drie provincies is tot uitdrukking gebracht in ROP 2.8 als nieuwe paragraaf van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

regeringsbeslissing

- 2.8 Het rijk steunt een gezamenlijk initiatief van de drie noordelijke provincies om de mogelijkheden te verkennen voor het opstellen van een nadere uitwerking voor het landelijk gebied in Noord-Nederland. Zo'n uitwerking zal, voor wat het rijk betreft, moeten passen in het beleid van deze nota en gericht moeten zijn op een beperkt gebied en op het benutten van kansen en kwaliteiten. Op basis van de resultaten van bovengenoemde verkenning zal de regering in overleg met de betrokken provincies bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota nuttig en wenselijk is.

2.9 Doorgaande recreatieve vaarroute tussen Kuinre en Lemmer

De *provinciale besturen van Overijssel en Flevoland* stellen voor de studie naar de haalbaarheid van een doorgaande vaarroute tussen Kuinre en Lemmer uit te breiden tot Vollenhove-Blokzijl-Kuinre-Lemmer. Daarbij zou het niet alleen moeten gaan om de vaarroute, maar ook om de verbetering van de waterhuishouding, om de relaties met de waterkwaliteit in de Randmeren en het IJsselmeer en om natuurontwikkeling.

De *regering* wil benadrukken dat het bij de haalbaarheidsstudie gaat om een integraal project. De recreatieve vaarverbinding vormt daarvan de kern; daarnaast moeten ook ecologische en natuurontwikkelingsaspecten en de mogelijke verbetering van de waterhuishouding in beschouwing worden genomen. De regering heeft besloten de studie uit te breiden tot Blokzijl-Kuinre-Lemmer en bij de studie naar de mogelijkheden van het gebied als geheel het deel van het IJsselmeer te betrekken dat grenst aan de Friese Zuidkust. De hoge natuurwaarden van dit gebied zullen mede uitgangspunt zijn voor verdere planvorming.

De tekst van ROP 2.9 (in het beleidsvoornemen ROP 2.7) van de pkb is daarom aangepast.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 2.7● Daarbij wordt een haalbaarheidsstudie overwogen naar de mogelijkheden van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Kuinre en Lemmer.

regeringsbeslissing

- 2.9 Daarvoor wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een doorgaande recreatieve vaarroute tussen Blokzijl en Lemmer. Hierbij zullen tevens mogelijkheden voor natuurontwikkeling en verbetering van de hydrologische situatie in beschouwing worden genomen. Bij de studie naar de potenties van het gebied als geheel zal ook een deel van het IJsselmeer dat grenst aan de Friese Zuidkust worden betrokken. De hoge natuurwaarden van dit gebied zullen mede uitgangspunt zijn voor verdere planvorming.

2.10 Inlandterminals en goederendistributiecentra

Een aantal *provinciale besturen* heeft gewezen op ontwikkelingsmogelijkheden van goederenoverslagpunten, distributiecentra en inlandterminals (Groningen, Meppel, Coevorden).

De provincie Limburg benadrukt het belang van Venlo/Tegelen als vervoerslogistiek en distributiecentrum.

De *RARO* betreft dat de integrale visie op goederendistributiecentra en inlandterminals is doorgeschoven naar het Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Ook in de *inspraak* is meer aandacht gevraagd voor goederendistributiecentra, vooral wat betreft de belasting van de infrastructurele voorzieningen, de mogelijkheden van gecombineerd vervoer en een dreigende overcapaciteit.

De *regering* is van mening dat initiatieven voor goederendistributiebedrijven en inlandterminals in eerste plaats een zaak moet zijn voor bedrijfsleven en regionale overheden. De rijksoverheid heeft als taak (infrastructurele) voorwaarden te handhaven en te creëren die deze kansrijke initiatieven ondersteunen.

De Rijksplanologische Dienst heeft een studie naar inlandterminals en transportcentra laten uitvoeren. Daaruit blijkt dat in Nederland een beperkt aantal projecten een bovenregionaal karakter heeft. Sommige daarvan zijn of worden gevestigd binnen de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven. Het ten behoeve van deze mainports geformuleerde beleid komt derhalve ook deze initiatieven ten goede.

Naast deze projecten nemen naar de mening van de regering het goederendistributiecentrum Venlo/Tegelen en de containerterminal in Nijmegen een bijzondere positie in vanwege het (inter)nationale karakter, de gerichtheid op gecombineerd vervoer en de relatie met de mainport Rotterdam. Mede in het perspectief van «1992» dienen de ontwikkelingen daar te worden ondersteund op het vlak van de infrastructuur, bedrijfsterreinontwikkeling en onderwijs. Dit heeft geleid tot wijziging van ROP 2.10 (in het beleidsvoornemen ROP 2.8) van de pkb.

Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer gaat in op het verbeteren van de uitwisselingsmogelijkheden tussen de verschillende vervoerswijzen, onder meer door een netwerk van terminals en door standaardisatie van laadeenheden.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

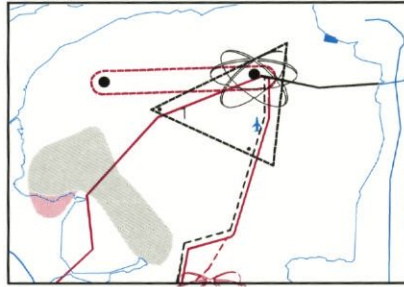
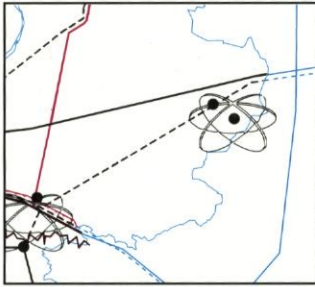
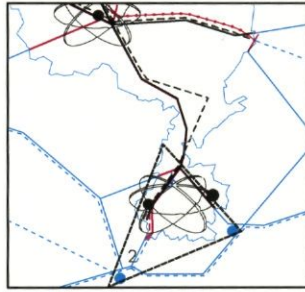
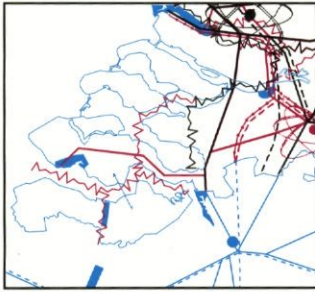
beleidsvoornemen

- 2.8● De regering zal, in de dit jaar uit te brengen herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer, een integrale visie ontwikkelen op goederendistributiecentra en inland-terminals in Nederland in nationaal en internationaal perspectief.

Daarbij zal worden bezien in hoeverre initiatieven van lagere overheden en bedrijfsleven kunnen worden gestimuleerd, zodat het effect op landsdelen buiten Centraal-Nederland zo gunstig mogelijk zal zijn.

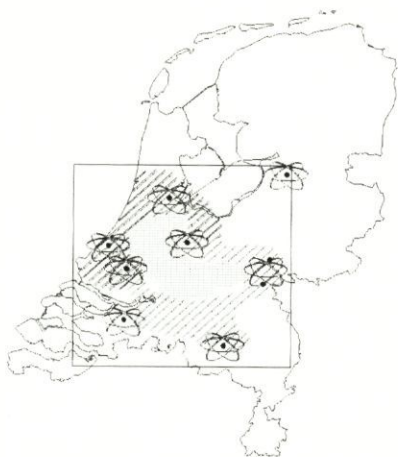
regeringsbeslissing

- 2.10 De regering zal ter stimulering van het gecombineerd vervoer kansrijke initiatieven van andere overheden en bedrijfsleven voor het ontwikkelen van goederendistributiecentra en inlandterminals ondersteunen. De effecten op landsdelen buiten Centraal-Nederland dienen zo gunstig mogelijk te zijn. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van het goederendistributiecentrum Venlo/Tegelen en de containerterminal te Nijmegen.



-  wijzigingen t.o.v. het beleidsvoornemen
-  stedelijk knooppunt
-  hoofdtransportas rail (personen)
-  hoofdtransportas vaarweg
-  wijzigingen t.o.v. het beleidsvoornemen
-  hoofdtransportas weg
-  natuur en/of toeristisch recreatieve ontwikkelingszone
- NADERE UITWERKINGEN**
-  1 Groningen - Assen - Drachten - Leeuwarden
-  2 Maastricht / Heerlen - Aken - Luik

ROP 3 STEDENRING CENTRAAL-NEDERLAND



Het economisch kerngebied van Nederland omvat de Randstad en grote delen van Gelderland en Noord-Brabant.

Het perspectief voor dit gebied wordt aangeduid als 'Stedenring Centraal-Nederland' en is gericht op:

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

De hoofdelementen van dit ontwikkelingsperspectief zijn:

- het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de internationale verbindingen. De hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en vaarweg zijn op de integratiekaart Vierde nota aangegeven
- het bieden van optimale ruimtelijke voorwaarden voor waarden toevoeging aan goederen, diensten en informatie uitgaande van de economische en ruimtelijke potenties van het gebied
- het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met de stedelijke knooppunten als voortrekker
- het actief versterken van de ruimtelijke verscheidenheid, zowel door kwaliteitsverbetering in het stedelijke en het landelijke gebied als door het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus.

De *reacties* op het beleidsvoornemen onderschrijven de constatering dat het economisch kerngebied van Nederland inmiddels, naast de Randstad, ook grote delen van Gelderland en Noord-Brabant omvat.

Bij de wijze waarop in de Vierde nota met deze vergroting van het economisch kerngebied wordt omgegaan worden van verschillende kanten vraagtekens gezet, zowel als het gaat om het Stedenring-concept op zich, als wat betreft de invulling die daaraan beleidsmatig is gegeven. Ook wordt aandacht gevraagd voor de positie van de middelgrote steden naast de stedelijke knooppunten.

De Stuurgroep stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen meent dat het Stedenring-concept te veel is opgehangen aan distributie en transport. De rol van de industrie is onderbelicht gebleven. Het Sociaal-Economisch Overlegorgaan Brabant (SEOB) wijst er op dat het beleid gericht op het optimaliseren van de mogelijkheden van de industriële sector zijn eigen eisen stelt. Het SEOB brengt daarbij naar voren, dat de Brabantse stedenrij een hoogwaardige stedelijke concentratie vormt.

De *RARO* onderkent eveneens dat belangrijke delen van Noord-Brabant en Gelderland op eigen kracht een sterke ontwikkeling hebben doorgemaakt en dat economische activiteiten de Randstad uitgetrokken zijn, zodat het economisch kerngebied Centraal-Nederland -zonder scherpe begrenzing- is ontstaan. De Raad onderschrijft de behoefte aan een specifiek ruimtelijk beleid voor het buiten de Randstad vallende deel van het economisch kerngebied. Het gaat daarbij volgens de *RARO* om het bundelen van ontwikkelingen langs assen en het vrij houden van open ruimten. De Stedenring Centraal-Nederland is op dit punt nog onvoldoende uitgewerkt. Het is voor de Raad de vraag of een ringconcept het juiste antwoord is. Er is in het beleidsvoornemen teveel van een vormconcept uitgegaan en te weinig van netwerken.

De *provinciale besturen* in en om het gebied van de Stedenring Centraal-Nederland onderschrijven het concept. Wel is er kritiek op de te

geringe beleidsmatige invulling. Deze kritiek spitst zich toe op het deel van de Stedenring buiten de Randstad. De *provincie Noord-Brabant* is van mening dat de positie en de ondersteuning van de moderne industrie onderbelicht zijn. De provincie heeft gevraagd om het Stedenring-concept voor de Brabantse stedenrij nader uit te werken.

De *regering* wil benadrukken dat het proces van vergroting van het economisch kerngebied vraagt om een goede geleiding, zowel om de nationale en internationale potenties te kunnen benutten als om de samenhang en verscheidenheid te kunnen versterken. Het perspectief van de Stedenring biedt daarvoor een samenhangend beeld. De Stedenring is niet enkel een vormconcept, zoals de RARO stelt, net zomin als het Randstadconcept dat is. Het beleidsvoornemen heeft ten onrechte die indruk gewekt.

Het Stedenringconcept bestaat uit drie nauw met elkaar samenhangende elementen: de ruimtelijke verschijningsvorm, het infrastructuur-netwerk en de economische verscheidenheid. Het concept benadrukt de waarde die het gebied als geheel ontleend juist aan de samenhang van de afzonderlijke elementen en kwaliteiten. Het Stedenring-concept geeft daarmee meer dan alleen een beeld van de verschijningsvorm of alleen een beeld van de economische verscheidenheid en economische samenhang binnen het gebied en het is meer dan «slechts» een visie op de hoofdtransportassen.

De beleidsinhoud

Het Stedenring-concept bouwt voort op het bestaande beleid. De stadsgewesten en de open ruimten blijven als -onderliggend- inrichtingsconcept gehandhaafd. De Stedenring vervangt de oude, en verouderde, vooral economisch getinte driedeling van «Randstad, Halfwegzone en Periferie». In het beleidsvoornemen is daarop al gewezen.

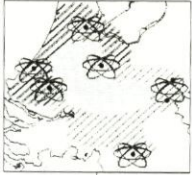
Het Stedenring-concept is beleidsmatig gezien, breder dan alleen een vertaling van «Nederland transport- en distributieland» naar bepaalde regio's. Ook de ontwikkelingskansen van andere economische sectoren (moderne industrie, landbouw, diensten) spelen immers een belangrijke rol. Het gaat om het scheppen van ruimtelijke voorwaarden om een goed samenspel van die sectoren mogelijk te maken, zodat een optimale toegevoegde waarde ontstaat. Dit is in de tekst van de pkb, bij het perspectief, thans sterker tot uiting gebracht.

Voor het vormgeven aan het concept Stedenring Centraal-Nederland zijn niet alle sectoren van het rijksbeleid even belangrijk. Evenmin zal de intensiteit waarmee rijksinstrumenten worden ingezet binnen de Stedenring overal gelijk zijn. De Vierde nota kent immers een aantal duidelijke accenten:

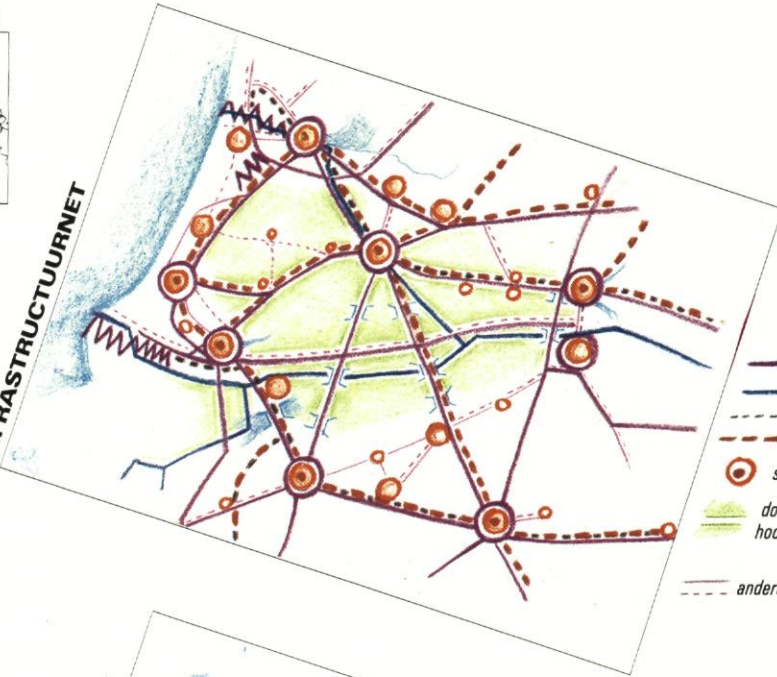
- het gaat om het versterken van sterke punten, zowel economisch als ruimtelijk, en om het gebruiken van ontwikkelingskansen van ons land
- het gaat om het vergroten van ruimtelijke verscheidenheid
- het gaat om het gebruiken en versterken van de eigen kwaliteiten van regio's.

Bij de Stedenring Centraal-Nederland ligt wat het rijk betreft bij de maatregelen een zwaar accent op het infrastructuur-beleid. De hoofdtransportassen zijn te beschouwen als belangrijke dragers van het concept. Daarnaast steunt het perspectief voor de Stedenring, in aanvulling op het bestaande beleid, in belangrijke mate op andere elementen van het ontwikkelingsperspectief met name ROP 1, de stedelijke knooppunten, ROP 4, Randstad, ROP 5, Nederland-Waterland (Rivierengebied) en ROP 6, het landelijk gebied. Dit laatste is in deze regeringsbeslissing in de pkb bij de aanhef van de beleidsuitspraken tot uiting gebracht.

STEDENRING



INFRASTRUCTUURNET



W Schiphol, Rotterdamse haven, Amsterdam Noordzeekanaal-gebied

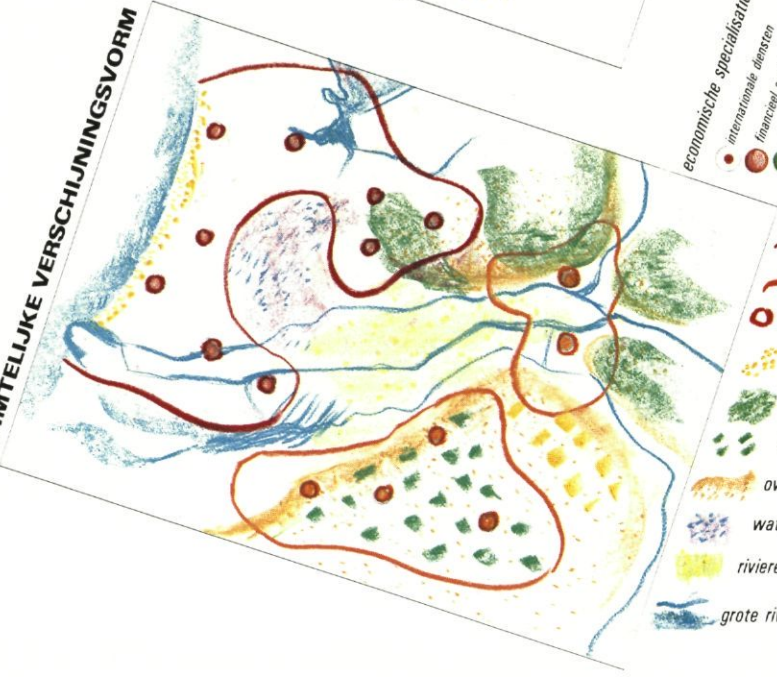
- hoofdtransportas:
 - weg
 - vaarweg
 - - - rail (goederenvervoer)
 - - - rail (personenvervoer)
 - ⊙ station hoofdtransportas
 - door centrale open ruimte lopende hoofdtransportas
 - - - andere hoofdverbinding weg, resp. rail

ECONOMISCHE DIFFERENTIATIE



- ⊙ stad
- ⊙ stadsgewest
- ⊙ stedelijk knooppunt
- M** Schiphol, Rotterdamse haven, Amsterdam Noordzeekanaal-gebied
- universiteit
- ▲ academisch ziekenhuis
- ▼ regionale luchthaven
- ⬢ centrumgebieden intensieve agrarische productie
- samenhang binnen de stedenring
- ⊙ regionale samenhang

RUIMTELIJKE VERSCHIJNINGSVORM



- economische specialisatie
- internationale diensten
 - financieel centrum
 - nationaal bestuurscentrum
 - distributie
 - grootschalige dienstverlening
 - omroep/igrafische industrie
 - kennisverlening
 - kwekerij-diensten
 - electrotechniek
 - voedingsindustrie
 - instituten
 - chemie

- sterk verstedelijkt gebied
- matig verstedelijkt gebied
- ⊙ stadsgewest in sterk, resp. matig verstedelijkt gebied
- ⬢ duinen
- Veluwe, Utrechtse Heuvelrug
- kleinschalig landschap
- overgang naar hogere gebieden
- waterrijk gedeelte van COR
- rivierengebied gedeelte van COR
- grote rivieren, grote wateren

Het perspectief van de Stedenring vormt de basis voor het ruimtelijk beleid op de langere termijn. Dit beleid wordt niet alleen uitgevoerd op rijksniveau. De realisering van dit beleid is in hoge mate afhankelijk van het organiserend vermogen van de betrokken regio's en steden. De provincies hebben daarbij een belangrijke verantwoordelijkheid. Zij zijn naar het oordeel van de regering de eerstaangewezenen om de uitwerking van het beleid verder vorm te geven. In dat licht moet ook de Brabantse stedenrij worden gezien. Het is daarbij van belang op te merken, dat de Stedenring geen scherpe grens heeft.

Het beeld van de Stedenring

De regering wil op deze plaats nog nader ingaan op het beeld van de Stedenring Centraal-Nederland.

De Stedenring-arcering op de Integratiekaart Vierde nota bevat de drie elementen waaruit het concept is opgebouwd samen. Op de hierbij afgedrukte kaarten zijn deze drie elementen weergegeven.

Wat ruimtelijke verschijningsvorm betreft biedt de Stedenring een voortdurende afwisseling van stedelijk en landelijk gebied.

De economische verscheidenheid van het gebied als geheel laat een geleidelijke ontwikkeling naar economische complexvorming zien. Dat geldt, in wisselende intensiteit, zowel het landelijk als het stedelijk gebied. Het infrastructuurnetwerk, met daarin de hoofdtransportassen, is daarbij de drager van de (economische) samenhangen.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

Perspectief

Het economisch kerngebied van Nederland omvat de Randstad en grote delen van Gelderland en Noord-Brabant.

Het perspectief voor dit gebied wordt aangeduid als «Stedenring Centraal-Nederland» en is gericht op:

- het benutten van de nationale en internationale potenties van het economisch kerngebied vooral met het oog op de betekenis van Nederland als transport- en distributieland en de ontwikkelingskansen van de industrie en diensten
- het versterken van de samenhang tussen de steden op de ring en de samenhang binnen de Centrale Open Ruimte binnen de ring, uitgaande van de ruimtelijke verscheidenheid van het gebied.

De hoofdelementen van dit ontwikkelingsperspectief zijn:

- het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de internationale verbindingen. De hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en water zijn op de kaarten bij ontwikkelingsperspectief 2 en 3 aangegeven
- het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met de stedelijke knooppunten als voortrekker
- het actief versterken van de ruimtelijke verscheiden, zowel door kwaliteitsverbetering van de Centrale Open Ruimte (natuur-, recreatie- en landschappelijke ontwikkeling, in samenhang met de landbouw) als door het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus.

regeringsbeslissing

Perspectief

Het economisch kerngebied van Nederland omvat de Randstad en grote delen van Gelderland en Noord-Brabant.

Het perspectief voor dit gebied wordt aangeduid als 'Stedenring Centraal-Nederland' en is gericht op:

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

De hoofdelementen van dit ontwikkelingsperspectief zijn:

- het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven en de internationale verbindingen. De hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via weg, rail en vaarweg zijn op de integratiekaart Vierde nota aangegeven.
- het bieden van optimale ruimtelijke voorwaarden voor waardetoevoeging aan goederen, diensten en informatie uitgaande van de economische en ruimtelijke potenties van het gebied

Het beleid voor de Stedenring Centraal-Nederland is tevens gericht op het versterken van de kwaliteiten van het landelijk gebied binnen de Stedenring: De maatregelen daarvoor zijn opgenomen onder ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 5 en 6.

- het ontwikkelen van de op de ring gelegen steden, in samenhang met elkaar, met de stedelijke knooppunten als voortrekker
- het actief versterken van de ruimtelijke verscheidenheid, zowel door kwaliteitsverbetering in het stedelijke en het landelijke gebied als door het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus.

Het beleid voor de Stedenring Centraal-Nederland steunt mede op andere delen van het ontwikkelingsperspectief. Dit betreft:

- het versterken van de stedelijke knooppunten (zie ook «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 1»)
- het versterken van de kwaliteiten van het landelijke gebied binnen de Stedenring (zie «ruimtelijk ontwikkelingsperspectief 4, 5 en 6»).

De provincies zijn verantwoordelijk voor de regionale uitwerking van het perspectief voor (onderdelen van) de Stedenring. Het beleid van het rijk voor de Stedenring leidt tot de volgende beleidsuitspraken:

3.1. Hoofdtransportassen

Het aanwijzen van hoofdtransportassen krijgt zowel in de *inspraak* als in het advies van de *RARO* algemeen steun.

Wel wordt gevraagd welke maatregelen voortvloeien uit de prioriteitsstelling voor de hoofdtransportassen. Het aanwijzen van hoofdtransportassen mag, naar het oordeel van een aantal insprekers, niet leiden tot een onevenwichtige verdeling van rijksaandacht over het land.

De Stichting Natuur en Milieu heeft de vraag gesteld in hoeverre investeringen in infrastructuur het internationale proces van verschuivende economische centra kunnen bijsturen.

Veel *provinciale besturen* stellen wijzigingen voor in het netwerk van hoofdtransportassen.

De *regering* wil er allereerst aan herinneren dat de hoofdtransportassen deel uit maken van het hoofdinfrastructuurnet (rail, weg en vaarweg) dat de belangrijkste economische en bestuurlijke centra verbindt en tevens de internationale verbindingen omvat. Binnen dit net worden de hoofdtransportassen onderscheiden. Deze assen krijgen binnen het verkeers- en vervoersbeleid voorrang bij het oplossen van knelpunten die de bereikbaarheid van de economische centra voor het zakelijke verkeer in gevaar brengen.

Deze aandacht en prioriteitstelling voor de hoofdtransportassen betekenen overigens niet dat de rest van het hoofdinfrastructuur net aan zijn lot wordt overgelaten. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer bevat de voornemens voor de gehele hoofdinfrastructuur. Daarin zijn ook opgenomen de instrumentele uitwerking en de aanduiding van de exacte maatregelen voor de hoofdtransportassen, zowel de wegen als de spoor- en vaarwegen.

Investeringen in infrastructuur op zich kunnen het proces van de verschuivende economische centra niet bijsturen. Wel kan daarmee de bereikbaarheid vanuit Nederland naar een zich vergrotend achterland worden verbeterd.

De regering benadrukt de noodzaak om ook bij de aanwijzing van hoofdtransportassen selectief te werk te gaan. Wel moet er daarbij zorg voor worden gedragen dat een doelmatig geheel ontstaat.

3.2. Schiphol

In een aantal *inspraakreacties* wordt aandacht gevraagd voor de milieuproblemen rond Schiphol. De N.V. Luchthaven Schiphol stelt in zijn reactie dat de luchthaven spoedig capaciteitsproblemen zal kennen, zowel in de lucht als op de grond.

De *RARO* vindt het een gemis dat niet is ingegaan op de taakverdeling tussen Schiphol en de regionale luchthavens en op de betekenis van Zestienhoven.

Het *provinciaal bestuur van Flevoland* vraagt om aandacht voor het vliegveld Lelystad.

De *regering* is verheugd dat in het bestuurlijk overleg over de Vierde nota is afgesproken een afzonderlijk plan van aanpak te maken voor het verhogen van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol. De zoneringscontouren uit het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen vormen hierbij het uitgangspunt. In het plan van aanpak zal worden gezien hoe de verdere groei van het luchtverkeer op Schiphol binnen deze contouren kan worden opgevangen en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Het in het beleidsvoornemen aangekondigde onderzoek naar capaciteitsuitbreiding van Schiphol door een intensiever gebruik van de ARY-banen is inmiddels afgerond. Binnenkort zal de Minister van Verkeer en Waterstaat hierover voorstellen doen.

Bij de verdere besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven Zestienhoven (Plan Noordrand) zal aandacht worden besteed aan de relatie met Schiphol, onder meer wat betreft de mogelijke uitbreiding van de totale luchthavencapaciteit van de Randstad. Bijzondere aandacht zal worden gegeven aan de mogelijkheden van het vliegveld Lelystad, in relatie tot de behoefte aan uitbreiding van de totale luchthavencapaciteit in de Randstad en nieuwe ontwikkelingen in luchthavenactiviteiten.

De tekst van ROP 3.2.d van de pkb over de aansluiting van Schiphol op het net van hogesnelheidsspoorlijn is in overeenstemming gebracht met de gewijzigde tekst van ROP 4.5.a (zie onder ROP 4, Randstad).

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 3.2● Als besloten wordt tot aansluiting van Nederland op het Westeuropese net van hogesnelheidsspoorlijnen dan verdient een station op Schiphol een sterke voorkeur.

regeringsbeslissing

- 3.2. d Bij aansluiting van Nederland op het Westeuropese net van hogesnelheidsspoorlijnen verdient een station op Schiphol een sterke voorkeur.

3.3. Haven- en industriegebieden

In een aantal *reacties* wordt de nadruk op de Rotterdamse haven eenzijdig genoemd. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor andere havens, met name IJmond, de Westerscheldehavens en de Eemshaven.

De Nationale Havenraad meent dat de zuidflank van de delta een zwaarder accent moet krijgen. Onderbouwing daarvan zou moeten plaatsvinden in een nadere uitwerking voor het Westerscheldebekken.

Aandacht wordt gevraagd voor de Betuwelijn als potentiële achterlandverbinding van de Rotterdamse haven, mede om het vervoer per rail te stimuleren.

De gemeente Rotterdam formuleert een groot aantal wenselijk geachte projecten, waaronder telematicafaciliteiten.

Een aantal insprekers vraagt aandacht voor het goederenvervoer per rail en over het water, onder andere ter ontlasting van het vervoer over de weg. Door een hogere snelheid en een grotere flexibiliteit kan wellicht

in de toekomst een groter aandeel van het totale goederenvervoer per rail plaatsvinden. Het infrastructuurbeleid dient hiervoor de voorwaarden te scheppen.

De Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat pleit eveneens voor een ruimer gebruik van het milieuvriendelijker rail- en watervervoer en ziet daarbij voor de overheid een initiërende taak.

De regering is van oordeel dat Rotterdam de enige natte mainport in ons land dient te blijven. Wel verdienen op nationaal niveau ook de achterlandverbindingen van de beide andere havengebieden van nationale betekenis, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldebekken, de aandacht. Deze beide haven- en industriegebieden zijn daarom in ROP 3.3 van de pkb opgenomen. In ROP 2.1 is op het Westerscheldebekken nader ingegaan.

Evenals voor de mainport Rotterdam geldt voor deze haven- en industriegebieden van nationale betekenis dat de als hoofdtransportas aangekeurde verbindingen met het Duitse en Belgische achterland prioriteit krijgen. Bij de aanpassing van de netwerken van hoofdtransportassen is hieraan uitwerking gegeven: het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Westerschelde, de vaarroute door Zeeland via het Kanaal door Zuid-Beveland en het Kanaal van Gent naar Terneuzen zijn aan het net van hoofdtransportassen toegevoegd. Datzelfde geldt voor de wegverbindingen A9 (Badhoevedorp-IJmond) en A58, (Vlissingen-Breda) en de railverbinding IJmond-Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Tevens wordt de railverbinding Rotterdam-Rosendaal-Belgische grens als hoofdtransportas toegevoegd. Deze verbinding ontbrak ten onrechte in het beleidsvoornemen.

Het toevoegen van een aantal vaarwegen als hoofdtransportas maakt herformulering van ROP 3.3.c noodzakelijk. Het onderscheid tussen de Waal (mogelijkheden voor de zesbaksduwvaart) en de overige hoofdtransportassen vaarweg (mogelijkheden voor de vierbaksduwvaart) is daarbij tot uitdrukking gebracht.

Op deze wijze is volgens de regering een goed evenwicht ontstaan tussen de netten van hoofdtransportassen weg, rail en vaarweg.

De regering is van mening dat het op de langere termijn wenselijk kan zijn om, naast de bestaande verbindingen van de Rotterdamse haven met het Duitse achterland, nieuwe mogelijkheden te creëren. Een onderzoek naar de nieuwe generatie achterlandverbindingen zal plaatsvinden in het kader van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Mede als gevolg hiervan is besloten het gedeelte Rotterdam-Utrecht van de hoofdtransportas voor het goederenvervoer per rail Rotterdam-Utrecht-Arnhem-Duitse grens niet meer als hoofdtransportas op te nemen.

Naast de achterlandverbindingen verdienen ook goede verbindingen naar zee en hoogwaardige telematicavoorzieningen voor de bovengenoemde haven- en industriegebieden de aandacht.

De netwerken van de hoofdtransportassen voor het goederenvervoer per rail en vaarweg die aldus zijn ontstaan zijn weergegeven op bijgevoegde kaarten.

Het bovenstaande leidt tot onderstaande wijzigingen van ROP 3.3 van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 3.3● De positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied zal worden versterkt door de volgende maatregelen:
- In het vaarwegenbeleid en het beleid met betrekking tot het goederenvervoer per spoor wordt prioriteit gegeven aan de volgende hoofdtransportassen: de Waal en de Schelde-Rijnverbinding respectievelijk de spoorlijnen Rotterdam-Breda-Venlo en Rotterdam-Utrecht-Arnhem
 - Het Rijk zal een bijdrage leveren aan het scheppen van mogelijkheden tot intensivering en schaalvergroting van de binnenscheepvaart op de verbinding naar het Duitse achterland (waaronder de zesbakduwvaart).

regeringsbeslissing

- 3.3 De positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied als mainport en de positie van de haven- en industriegebieden in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldegebied zullen, uitgaande van goede verbindingen naar zee, worden versterkt door de volgende maatregelen:
- a In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt prioriteit gegeven aan de als hoofdtransportas aangemerkte verbindingen tussen deze haven- en industriegebieden enerzijds en de Bondsrepubliek Duitsland en België anderzijds.
 - c Het Rijk zal een bijdrage leveren aan het scheppen van mogelijkheden tot intensivering en schaalvergroting ten behoeve van de vierbakduwvaart op de hoofdtransportassen vaarweg. Voor de Waal betreft dit mogelijkheden ten behoeve van de zesbakduwvaart.

3.4. Hoofdtransportassen voor het wegverkeer

De regering heeft in het *bestuurlijk overleg met de provincies Flevoland, Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel en Gelderland* de opvattingen gepeild over de keuze van de hoofdtransportas naar het Noorden.

Veel provincies en insprekers hebben de wens naar voren gebracht om ook het gedeelte Apeldoorn-Zwolle van de A50 als hoofdtransportas aan het netwerk toe te voegen, in relatie tot de keuze voor de hoofdtransportas naar het Noorden.

De provincies Noord-Brabant en Gelderland hebben aandacht gevraagd voor de bedrijfsvestigingen langs de hoofdtransportassen. Het door middel van ruimtelijk beleid beperken van woon-werkstromen zou hiermee op gespannen voet kunnen staan. Bovendien dient te worden vermeden dat het woon-werkverkeer zich verplaatst naar het onderliggende wegennet.

De RARO vraagt om expliciete sturingsmechanismen, om te voorkomen dat een te grote druk van niet-zakelijk autoverkeer op de hoofdtransportassen ontstaat. Ook vraagt de raad om een verduidelijking van het verstedelijkingsbeleid langs de hoofdtransportassen. Er wordt een te stringent onderscheid gemaakt tussen de door de centrale open ruimte lopende hoofdtransportassen en de overige.

Een aantal insprekers stelt de vraag of het tegengaan van nieuwe bestemmingen die aanzienlijk woon-werkverkeer op de hoofdtransportassen voor het wegverkeer genereren betekent, dat nu in, economisch gezien, gunstig gelegen gemeenten bedrijfsvestigingen zullen worden tegengegaan.

De regering wil allereerst wijzen op de criteria voor het aanwijzen van hoofdtransportassen voor het wegverkeer, die in het beleidsvoornemen reeds waren opgenomen:

- verbindingen waarover een groot gedeelte van het internationale goederentransport van en naar Schiphol en Rotterdam plaats vindt
- verbindingen die deze potentie voor de toekomst hebben

hoofdtransportas – weg



hoofdtransportas – vaarweg



hoofdtransportas – rail (goederenvervoer)



hoofdtransportas – rail (personenvervoer)



- weg
- - - rail
- ⊗ stedelijke knooppunten

- onderlinge verbindingen tussen de stedelijke knooppunten op de Stedenring
- verbindingen van de Stedenring met de stedelijke knooppunten daarbuiten en met de grote stedelijke agglomeraties in de buurlanden.

In ROP 3.4.a van de pkb zijn deze criteria nu beter tot uitdrukking gebracht.

Gezien de inspraakresultaten en het gevoerde bestuurlijk overleg besluit de regering bij de hoofdtransportas naar het Noorden te kiezen voor de aanwijzing van de route via Flevoland. Deze route vormt de kortste verbinding van het noorden met het westelijk deel van de Randstad en maakt gebruik van de potenties van de ruimte in Flevoland en Friesland. Verder is besloten om de route via de A50 en de A28 (Arnhem-Apeldoorn-Zwolle-Groningen), als verbindingsschakel met de «oostflank» van de Stedenring, aan het net van hoofdtransportassen toe te voegen. Het Noorden is hiermee goed verbonden met zowel het westelijk als het oostelijk deel van de Stedenring. Ook worden de potenties van Oost-Nederland door deze aanwijzing ondersteund.

De A67 wordt aan het net van hoofdtransportassen toegevoegd, als verbinding van het stedelijk knooppunt Eindhoven en het oostelijk deel van de Stedenring met het buitenland. Ook het gedeelte Kerensheide-Belgische grens van de A76 wordt toegevoegd, gezien het belang van de internationale verbindingen in Zuid-Limburg.

Bovenstaande toevoegingen kunnen niet los worden gezien van «stedelijke knooppunten» in het buitenland. Antwerpen en Luik zijn als zodanig te beschouwen. De A67 geldt als Nederlands deel van de verbinding Antwerpen-Eindhoven-Ruhrgebied en de A76 als Nederlands deel van Antwerpen-Maastricht/Heerlen-Aken-Keulen.

De A58 tenslotte wordt aan het net toegevoegd als onderdeel van de achterlandverbindingen van het Westerscheldebekken. Hierop is in de vorige paragraaf al ingegaan.

Deze wijzigingen leiden tot het netwerk op de hierbij opgenomen kaart.

De tekst van de pkb over de bedrijfsvestigingen langs hoofdtransportassen is verduidelijkt: de hoofdtransportassen bieden binnen de stadsgewesten en stedelijke kernen potenties voor bedrijven die passen op lokaties met bereikbaarheidsprofiel C (zie voor de betekenis hier van de tekst van het centrale thema «Openbaar vervoer» en DALO 4).

Het beleid blijft daarbij gericht op het beperken van woonwerkstromen op de hoofdtransportassen door middel van een gericht lokatiebeleid van nieuwe bestemmingen.

Dit heeft geleid tot de hierna opgenomen gewijzigde tekst van ROP 3.4.b van de pkb.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn de prioriteiten binnen het verkeers- en vervoersbeleid voor de hoofdtransportassen voor het wegverkeer uitgewerkt. Dit heeft daar geleid tot een eerste prioriteit voor de «Doorstroomroute» in de Randstad en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven. Deze eerste prioriteit is in ROP 3.4.c opgenomen.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 3.4. ● De hoofdtransportassen voor het wegverkeer vormen niet alleen een ondersteuning van de internationale distributiefunctie, maar ook van de onderlinge samenhang met de stedelijke knooppunten buiten de Stedenring. Na overleg met de betrokken provincies zal in de regeringsbeslissing over deze nota een definitieve keuze worden gemaakt uit de twee mogelijke hoofdtransportassen voor het wegverkeer tussen de Stedenring en het stedelijk knooppunt Groningen.

regeringsbeslissing

- 3.4. a De hoofdtransportassen voor het wegverkeer vormen niet alleen een ondersteuning van de internationale distributiefunctie, maar ook van de onderlinge samenhang binnen de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten buiten de Stedenring en met de belangrijke centra in de aangrenzende landen.

● De regering zal in overleg treden met de provinciale besturen om waar dat mogelijk en gewenst is door middel van ruimtelijk beleid nieuwe bestemmingen tegen te gaan die aanzienlijk woon-werkverkeer op deze hoofdtransportassen voor het wegverkeer genereren. Gezien de gewenste ontwikkeling van de Stedenring dient dit ruimtelijk beleid zich toe te spitsen op de door de Centrale Open Ruimte lopende hoofdtransportassen.

b Door middel van ruimtelijk beleid zullen -waar dat mogelijk en gewenst is- nieuwe bestemmingen worden tegengegaan die aanzienlijk woon-werkverkeer op de hoofdtransportassen voor het wegverkeer genereren. Vestiging van distributiebedrijven langs hoofdtransportassen binnen stadsgewesten en stedelijke kernen (conform de filosofie van de bereikbaarheidsprofielen) behoort mogelijk te blijven. Het restrictief beleid ten aanzien van de open ruimten blijft echter gehandhaafd, dus ook voor bedrijfsvestigingen langs hoofdtransportassen door deze gebieden.

c
Binnen het net van hoofdtransportassen voor het wegverkeer wordt prioriteit gegeven aan de «Doorstroomroute» in de Randstad en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven.
.....

3.5. Hoofdtransportassen voor het personenvervoer per rail

In het algemeen wordt in de *reacties* ingestemd met het in het beleidsvoornemen gepresenteerde «intercity-plusnet», mits dat niet ten koste gaat van de kwaliteit van de rest van het openbaar vervoer. Een aantal *provinciale besturen* en ook *insprekers* dringen aan op het toevoegen van een noord-zuid verbinding aan het net van snelle treinverbindingen. Daarnaast stellen verschillende provincies voor om stopplaatsen aan dit net toe te voegen.

In de als *inspraakreactie* ontvangen lange termijnvisie «Rail 21» van de NS is een net van snelle treinverbindingen opgenomen, waarop ongeveer 20 steden zijn aangegeven. Volgens de NS en de provincies Friesland en Flevoland dient ook de Zuiderzeelijn bij de plannen voor snelle treinverbindingen te worden betrokken.

De Stuurgroep Samenwerking Openbaar Vervoer ziet het net van snelle treinverbindingen als een belangrijke stimulering van de stedelijke knooppunten en de Stedenring.

De *regering* heeft onlangs een aantal besluiten genomen over het doen van investeringen in het openbaar vervoer. Daarmee is de realisering van het net van snelle treinverbindingen dichterbij gekomen. De regering ziet dit net als een onderdeel van het totale openbaar vervoersconcept. Hiervoor wordt verwezen naar de tekst over het centrale thema «Openbaar vervoer».

In deze regeringsbeslissing is de in het beleidsvoornemen gehanteerde term «intercity-plus» vervangen door «hoofdtransportas voor het personenvervoer per rail». Dit om een goede afstemming te krijgen op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Voor het netwerk heeft deze naamswijziging geen gevolgen. Dit netwerk moet primair de stedelijke knooppunten onderling en met de belangrijke centra in het buitenland verbinden. Tot de hoofdtransportassen voor het personenvervoer per rail worden tevens gerekend de hogesnelheidslijn Amsterdam-Parijs (Londen, Frankfurt) en de mogelijke snelle railverbinding van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland (zie verder bij de toelichting op ROP 4).

De regering ziet onvoldoende aanleiding om op dit moment het net van hoofdtransportassen voor het personenvervoer per rail uit te breiden. Wat betreft de verbinding tussen de stedelijke knooppunten Arnhem/Nijmegen en Eindhoven wordt wel een kwaliteitsverbetering van het

personenvervoer per spoor nagestreefd. Ook kunnen in een beperkt aantal gevallen op de uiteinden van het net buiten de hoofdtransportassen gelegen steden worden bediend door snelle treinen. Gedacht kan worden aan Heerlen, Nijmegen en Leeuwarden. Daarnaast wordt de mogelijkheid opengehouden om, om redenen van bedrijfsvoering, een enkele stopplaats aan het netwerk toe te voegen.

De regering acht de aanleg van de Zuiderzeelijn -gegeven de verwachtingen over de vervoersstromen- niet haalbaar.

Bovenstaande wijzigingen leiden tot het netwerk op de hierbij opgenomen kaart. Daarnaast is de verbinding Amsterdam-Amersfoort als hoofdtransportas toegevoegd. Deze verbinding ontbrak ten onrechte in het beleidsvoornemen. De aanduiding «hoofdtransportas rail (personen)» is verwerkt in ROP 3.5 van de pkb.

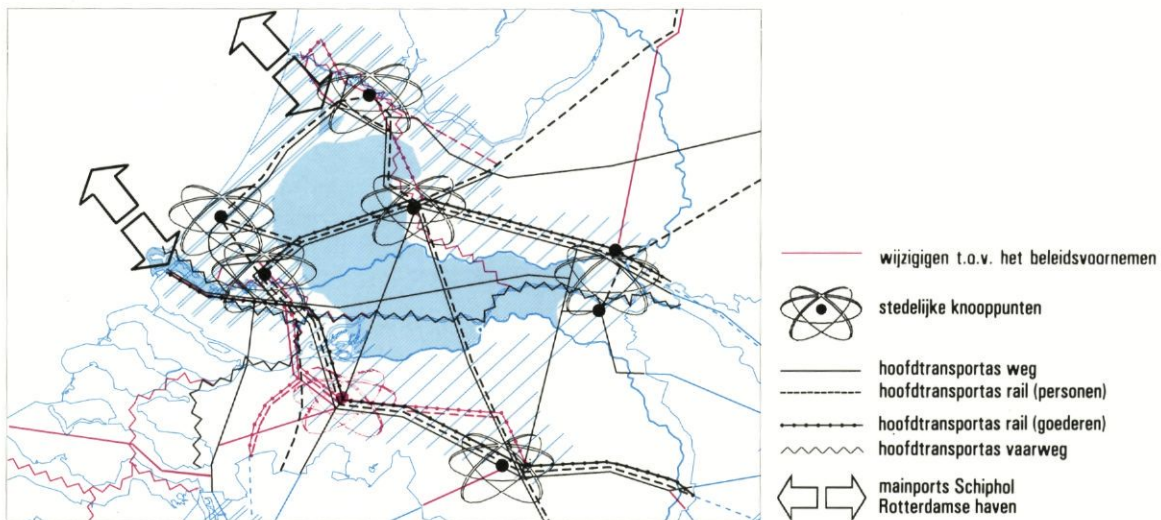
Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 3.5 ● Om de samenhang in de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten elders in Nederland en met het buitenland te versterken wordt gestreefd naar de totstandkoming van een netwerk van snelle spoorverbindingen tussen de stedelijke knooppunten en met belangrijke centra in de aangrenzende landen (de mogelijke intercity-plus en hogesnelheidstrein). Aan deze verbindingen zal prioriteit worden gegeven bij het opheffen van knelpunten in het spoorwegnet. Een en ander zal in de dit jaar uit te brengen herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer worden uitgewerkt.

regeringsbeslissing

- 3.5 ○ Om de samenhang in de Stedenring en de samenhang met de stedelijke knooppunten elders in Nederland en met het buitenland te versterken wordt gestreefd naar de totstandkoming van een netwerk van snelle spoorverbindingen tussen stedelijke knooppunten en met belangrijke centra in de aangrenzende landen. Deze verbindingen worden aangeduid als hoofdtransportas rail (personen). Aan deze verbindingen zal prioriteit worden gegeven bij het opheffen van knelpunten in het spoorwegnet.



ROP 4 RANDSTAD



Het perspectief voor de Randstad is gericht op:

- het ontwikkelen van een internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu dat kan concurreren met andere Europese metropolen
- het verbeteren van de bereikbaarheid
- het handhaven en versterken van de ruimtelijke verscheidenheid van de steden en de open ruimten.

Elementen van het perspectief zijn:

- Het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de internationale zakelijke dienstverlening met een sterk accent op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de samenhang tussen deze steden
- Het in aansluiting op de in ontwikkeling zijnde Randstadgroenstructuur benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden van het Groene Hart voor de landbouw, de natuur, het toerisme en de openlucht recreatie, mede ten dienste van het internationale vestigingsmilieu in de Randstad
- Veiligstellen van de bereikbaarheid van de vier grote steden, de beide mainports Schiphol en Rotterdamse haven en de andere grote bedrijfsconcentraties
- Het voortzetten van een arbeidsmarkt- en huisvestingsbeleid voor sociaal-economisch zwakke groepen in de grote steden.

Het verstedelijkingsbeleid, zoals dat is geformuleerd in de Structuurschets stedelijke gebieden blijft gehandhaafd en wordt op een aantal punten (waaronder het Groene Hart) nader geconcretiseerd.

De *reacties* op het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor de Randstad zoals dat in het beleidsvoornemen is geschetst hebben betrekking op:

- de *inrichting* van de Randstad als geheel
- de versterking van het internationaal *concurrerend stedelijk vestigingsmilieu* in met name het westelijk deel van de Randstad
- opmerkingen over de *bestuurlijke en organisatorische* aanpak van de verdere beleidsontwikkeling, met inbegrip van de nadere uitwerkingen.

Deze indeling zal in het vervolg van deze paragraaf worden aangehouden, omdat zij een goede ingang biedt om het beleid voor de de Randstad te verduidelijken.

De inrichting van de Randstad

In een aantal *reacties* is gewezen op het gevaar dat de Randstad, zowel het verstedelijkte deel als het Groene Hart, overbelast raakt.

Van verschillende zijden is aandacht gevraagd voor de milieuproblemen rond Schiphol.

Het «Wethoudersoverleg ruimtelijke ordening» van de vier grote steden pleit voor een integrale benadering bij de uitwerking en de vormgeving van de Randstad.

Een aantal middelgrote steden wijst op het belang dat de omliggende gemeenten hebben voor de centrale steden. Ondermeer de Kamers van Koophandel in de westelijke provincies benadrukken de bestaande samenhangen tussen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad.

De VNG vraagt zich af of de aanspraken op de ruimte in de Randstad uit de Vierde nota met elkaar verenigd kunnen worden zonder de ruimtelijke kwaliteit aan te tasten. De aankondiging dat tussen nu en 2015 in de Randstad nog bijna één miljoen huizen zullen moeten worden gebouwd leidt de VNG tot de vaststelling dat de Structuurschets stedelijke gebieden achterhaald lijkt.

De provinciale besturen van Noord- en van Zuid-Holland en van Utrecht vragen aandacht voor een volgende generatie bouwplaatsen en voor de geleiding van de mobiliteit. De provincies achten een ingrijpende verbetering van het openbaar vervoer noodzakelijk.

Het provinciaal bestuur van Noord-Holland stelt dat de aandacht voor internationale vestigingsmilieus niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het bestaan. Dat klemmt met name bij de milieuproblemen rond Schiphol.

De regering merkt op dat, ook na het verschijnen van de Vierde nota, het stedelijk inrichtingsbeleid uit de Structuurschets stedelijke gebieden van kracht blijft. Dit beleid bestrijkt de periode tot aan het einde van de jaren negentig.

In DALO 1 is reeds aangegeven dat de huidige schattingen van het aantal in de Randstad te bouwen woningen in de periode 1990-2000 hoger liggen dan die ten tijde van de vaststelling van de Structuurschets stedelijke gebieden 1985. De Structuurschets gaat uit van een basisvariant van 334.000 en een reserveringsvariant van 424.000 woningen. De huidige verwachtingen liggen tussen de 400.000 en 500.000 huizen. Voor de periode tot 2000 geldt daarom dat het thans, meer dan bij de vaststelling van de Structuurschets en van de streekplannen voor de Randstad, noodzakelijk is de ruimtelijke mogelijkheden te benutten die horen bij de reserveringsvariant van de Structuurschets.

Bij het vinden van voldoende ruimtelijke mogelijkheden voor woningbouw zullen zich het eerst problemen voordoen in de stadsgewesten van de vier grote steden. Op dit moment is voor elk van de vier grote stadsgewesten een tripartite werkgroep bezig de problemen en de oplossingsrichtingen te inventariseren. Uit die inventarisaties blijkt, dat er op korte termijn een aanzienlijke bestuurlijke inspanning nodig zal zijn om binnen de ontwikkelingsrichtingen die in de Structuurschets genoemd zijn voldoende woningbouw mogelijkheden te vinden.

In het stadsgewest Amsterdam zullen al snel capaciteitsproblemen ontstaan. De nu nog niet bepaalde taakstelling voor de periode na 1995 voor de groeikern Almere zal mede in dat licht moeten worden gezien. Daarover zijn bij de vaststelling van die taakstelling voor de periode 1990-1994 afspraken gemaakt.

Voor de stadsgewesten van de overige andere drie steden zijn, met het oog op de te verwachten behoefte aan bouwlocaties, op basis van de Structuurschets stedelijke gebieden 1985 eveneens op korte termijn beslissingen nodig over enkele grote bouwlocaties. Dat geldt bijvoorbeeld voor Leidschendam-Zuidoost.

De regering stelt op basis van de huidige inzichten vast, dat de woningbouw mogelijkheden in de stadsgewesten van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht voor de periode tot het midden van de jaren negentig kunnen worden gevonden binnen de ontwikkelingsrichtingen uit de Structuurschets stedelijke gebieden 1985. Gezien de verwachtingen die hiervoor zijn beschreven, is het wel gewenst spoedig te beschikken over een compleet beeld van de woningbehoefte en de woningbouw mogelijkheden in de Randstad voor de langere termijn. Daarbij moet worden opgemerkt dat noch de Structuurschets Stedelijke gebieden, noch de streekplannen die op dit moment in de Randstad van kracht zijn zich uitspreken over de periode na 2000.

Een inrichtingsbeleid voor de Randstad dat te veel onder druk staat is kwetsbaar, enerzijds omdat de onzekerheidsmarges groot zijn, anderzijds zeker ook gezien de in de Vierde nota benadrukte kwaliteitseisen.

Tegen deze achtergrond is het wenselijk dat de Randstadprovincies de ontwikkelingsmogelijkheden na het midden van de jaren negentig verkennen en in streekplankader afwegen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de in de Structuurschets geformuleerde

locatiecriteria en met de uitkomsten van het tripartite overleg. Dit mede voor de herziening van de nu van kracht zijnde streekplannen.

In de Structuurschets stedelijke gebieden is aangegeven dat iedere vijf jaar bezien wordt of herziening van de schets nodig is. Nu al is duidelijk dat de planhorizon van de Structuurschets tot na 2000 moet worden verschoven. De regering zal dan ook in 1990 een beleidsvoornemen voor een herziening publiceren. De door de provincies op te stellen interprovinciale visie voor de richting van de verdere verstedelijking van de Randstad als geheel kan daarvoor mede worden gebruikt. Op deze interprovinciale visie wordt aan het einde van deze paragraaf ingegaan.

Het beleid van de regering voor het geleiden van de mobiliteit in de Randstad is in het beleidsvoornemen beschreven onder DALO 4. In het centrale thema over «Openbaar Vervoer» is dit beleid verder uitgewerkt.

De bereikbaarheid van de Randstad krijgt ook aandacht in het in ROP 3 geformuleerde beleid voor de hoofdtransportassen.

De uitwerking van deze beleidslijnen vindt plaats in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en het Bereikbaarheidsplan Randstad.

Met dit geheel van beleidsmaatregelen kan op adequate wijze tegemoet worden gekomen aan de mobiliteitsproblemen in de Randstad.

De regering onderschrijft de stelling van het provinciaal bestuur van Noord-Holland, dat het benutten van kansen voor het creëren van internationale vestigingsmilieus niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het bestaan van de bevolking als geheel.

Een goed leefmilieu is een voorwaarde voor een hoogwaardig, internationaal concurrerend vestigingsmilieu. Op het beleid voor sociaal-economische zwakke groepen is bij het centraal thema over «Marktorientatie» al ingegaan.

In het bestuurlijk overleg met het provinciaal bestuur van Noord-Holland is afgesproken om het plan voor de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied toe te spitsen op het gebied rond Schiphol. De tekst van ROP 4.4 van de pkb is in deze zin aangepast.

Het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad

De *reacties* op het beleidsvoornemen gaan in op de keuze van de steden waar het internationaal concurrerend stedelijk vestigingsmilieu tot ontwikkeling zou moeten worden gebracht, en op de maatregelen die voor dat ontwikkelen noodzakelijk zijn.

De keuze van de steden

De keuze voor drie steden (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) als centra van een (te ontwikkelen) internationaal concurrerend vestigingsmilieu heeft als *reactie* zowel «te veel» als «te weinig» losgemaakt. De Vereniging van Nederlandse Projectontwikkelingsmaatschappijen (NEPROM) is van mening dat Nederland niet beschikt over lokaties die geschikt zijn om topkantoren naar internationale maatstaven te bouwen.

Het VNO en het NCW zouden de krachten willen bundelen in één toplokatie, het NIROV heeft een voorkeur voor twee -boven drie- toplocaties.

De gezamenlijke overleg- en adviesorganen op economisch gebied in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht stellen dat, om internationaal met succes te kunnen blijven concurreren, de samenhang tussen de agglomeraties in de Randstad moet worden versterkt. De Randstad zal zich, meer dan nu, als één gebied moeten presenteren.

Insprekers uit met name Utrecht en omstreken menen dat de stad Utrecht zeker een gelijkwaardige plaats verdient in het internationaal

concurrerend vestigingsmilieu. Het Stads­gewest Utrecht, de Rijks­univer­siteit Utrecht en Kamer van Koophandel en Fabrieken te Utrecht stellen dat Utrecht in velerlei opzichten sterke potenties bezit als internationaal vestigingsmilieu te fungeren. Utrecht doet niet onder voor Den Haag. Daarbij ont­kracht de aandacht voor het westelijk deel van de Randstad de functionele samenhang binnen de Randstad.

De *RARO* benadrukt dat Utrecht tot de Randstad behoort. Het gaat in dit gebied om onderlinge samenhang en verscheidenheid. De Randstad zal zich met name ook internationaal als één gebied moeten presenteren.

Het internationaal stedelijk vestigingsmilieu dient naar het oordeel van de Raad zeer selectief te worden opgevat als internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu.

Amsterdam heeft duidelijk de meest internationale ambiance en de kansrijkste positie; maar Rotterdam en Den Haag bezitten ook mogelijk­heden die moeten worden gebruikt.

De Raad heeft nieuw ingebracht gegevens over Utrecht niet goed kunnen vergelijken met de gegevens van de Vierde nota, en vraagt de regering deze gegevens te willen bezien.

Het *provinciaal bestuur van Utrecht* heeft benadrukt dat de stad Utrecht beschikt over grote kwaliteiten, die zeker als internationaal concurrerend vestigingsmilieu moeten worden aangemerkt. Daarbij is ook met nadruk gewezen op de kracht van de onderlinge relaties tussen Utrecht en Amsterdam. Die relaties zijn naar het oordeel van het provin­ciaal bestuur veel sterker dan die tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

De *regering* wil benadrukken dat zij het begrip internationaal concur­rerend grootstedelijk vestigingsmilieu selectief heeft opgevat. Het gaat naar haar opvatting vooral om vestigingsmilieus die op Europees niveau kunnen concurreren met andere Europese metropolen. Daarbij heeft zij met name gedacht aan internationale zakelijke dienstverlening en daarmee samenhangende activiteiten. De regering is het daarbij met de *RARO* eens dat het gaat om het creëren van een grootstedelijk milieu. In de tekst van de pkb is daarom deze term overgenomen.

De kansen voor het creëren van een internationaal vestigingsmilieu zijn naar het oordeel van de regering beperkt. Uit recent onderzoek naar toplokaties van kantoren blijkt dat een versnippering van het aanbod van mogelijke toplokaties nadelig is voor de kwaliteit van het vestigingsmilieu van het geheel. Beheersing van het aanbod van kantoorlokaties en segmentering van deze markt is noodzakelijk om die kwaliteit op te voeren. Binnen de Randstad zullen daarom duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

De regering wil daarbij, zoals zij dat ook al in het beleidsvoornemen deed, benadrukken, dat Utrecht een onlosmakelijk deel is en blijft van de Randstad. Utrecht neemt als centraal stedelijk knooppunt op nationaal niveau een zeer belangrijke plaats in. De stad beschikt op dat niveau over een groot aantal dienstverlenende bedrijven.

De internationale kwaliteiten van Utrecht worden zeker niet ontkend. In ROP 1 is daarop reeds ingegaan.

Echter, waar het gaat om het aangrijppingspunt voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat en daarbij in het bijzonder de interna­tionale zakelijke dienstverlening heeft Utrecht een, in vergelijking met de andere drie grote steden, minder sterke positie. Ook de door ondermeer het stadsgewest Utrecht zelf opgevoerde recente cijfers doen daaraan niets af. Uit deze cijfers blijkt dat het aantal vestigingen van buitenlandse bedrijven in het stadsgewest Utrecht snel is gegroeid als het gaat om industrie en handel en, in mindere mate, dienstverlening. Echter, het aantal internationale vestigingen in de dienstensector blijft nog steeds veel lager dan dat in de drie grootste steden.

Daarnaast is voor het internationaal vestigingsmilieu ook het culturele aanbod van belang. In dit opzicht profileert vooral Amsterdam zich internationaal gezien; Rotterdam en Den Haag sluiten daar, ieder met hun eigen accenten, op aan. Utrecht daarentegen richt zich veel sterker op de eigen regio.

Utrecht is een nationaal knooppunt van verbindingen. De kansen die daaraan zijn verbonden worden nog eens onderstreept en versterkt door het beleid dat gevoerd wordt voor de Stedenring Centraal-Nederland.

De regering onderschrijft dat er een functionele samenhang bestaat tussen Amsterdam en Utrecht. Daarbij gaat het met name om woonwerkrelaties en contacten tussen bedrijven in de noordvleugel van de Randstad. De daarmee samenhangende lokatievraagstukken zullen in de interprovinciale visie die in het eerste deel van ROP 4 is aangekondigd aan de orde kunnen komen.

De regering handhaaft dan ook haar standpunt, dat haar beleid gericht op het (verder) ontwikkelen van een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu beperkt dient te blijven tot Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Daarbij moet worden benadrukt dat dit beleid is gericht op het scheppen van voorwaarden, niet op het tegengaan van ontwikkelingen elders.

Ook moet worden benadrukt dat de prioriteit die op verschillende beleidsterreinen wordt gegeven voor het ondersteunen van de (verdere) ontwikkeling van een internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu in de combinatie Amsterdam, Rotterdam en Den Haag alleen geldt voorzover dat vanuit de betreffende beleidssector als mogelijk en nuttig wordt gezien. In het bijzonder voor beslissingen over onderwijsvoorzieningen geldt deze prioriteit voorzover er sprake is van gelijkwaardigheid uit onderwijskundig oogpunt. Dit laatste is als verduidelijking aan de tekst van ROP 4.3. toegevoegd.

De maatregelen voor een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu

Een aantal *insprekers* meent dat het gehanteerde begrip «investeringsklimaat» weinig is ingevuld. De werkgeversorganisaties vragen om meer aandacht voor de internationale stedenconcurrentie.

De culturele en recreatieve voorzieningen in de Randstad moeten volgens sommigen aanzienlijk worden verbeterd.

Veel opmerkingen worden geplaatst bij verkeers- en vervoersaspecten. Tussen én binnen de drie grote steden is een hoge kwaliteit infrastructuur en openbaar vervoer nodig; de internationale openbaar vervoers-ontsluiting van de Randstad wordt met een hogesnelheidstrein wel erg luchtig afgedaan.

De tekst van de pkb over de aansluiting van Nederland op het net van hoge snelheidslijnen wordt erg vrijblijvend gevonden.

Op de aanwijzing van de Doorstroomroute wordt zeer uiteenlopend gereageerd: zowel steun, afwijzing als vragen om verduidelijking.

Ook de *RARO* bekritiseert de terughoudende opstelling van de regering bij de deelname aan het Europese net van hoge-snelheidslijnen.

Het *provinciaal bestuur van Noord-Holland* stemt in beginsel in met de «Doorstroomroute», maar tekent daarbij aan dat de aanwijzing daarvan niet ten koste mag gaan van geld dat voor andere doelen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer, bestemd is. Het *provinciaal bestuur van Zuid-Holland* staat niet afwijzend tegenover het idee van een «Doorstroomroute», maar zet vraagtekens bij de technische uitvoerbaarheid.

De *provinciale besturen van Noord- en Zuid-Holland en van Noord-Brabant* ondersteunen de aansluiting van Nederland op het net van hogesnelheidsverbindingen. De provincie Zuid-Holland is van mening dat Rotterdam en Den Haag stopplaats van de hoge-snelheidstrein moeten zijn. De provincie Noord-Brabant is van mening dat de hoge snelheidstrein in Breda moet stoppen. Bovendien zou een variant moeten worden

onderzocht waarbij de hoge-snelheidslijn eindigt bij een station in de Brabantse stedenrij. Tenslotte is de provincie van mening dat bij de tracering van de hoge-snelheidslijn naar West-Duitsland een verloop via Eindhoven aandacht verdient.

Het *provinciaal bestuur van Limburg* bepleit een intercity-verbinding tussen Heerlen en Aken, om zo een optimale aansluiting op het hoge-snelheidsnet te krijgen. De hoge-snelheidsverbinding met Duitsland (zowel voor personen- als voor goederenvervoer) dient volgens deze provincie via Venlo te lopen.

De *regering* ziet de «Doorstroomroute» als één van de maatregelen in het kader van het netwerk van hoofdtransportassen.

Het traject Utrecht-Amsterdam-Schiphol-Den Haag-Rotterdam is als «Doorstroomroute» aangewezen, vanwege de verwachte vervoersstromen en het handhaven van de bereikbaarheid. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer heeft onder andere de «Doorstroomroute» de hoogste prioriteit gekregen binnen het net van hoofdtransportassen. De tekst van ROP 4.5.c is aangepast naar aanleiding van het verschijnen van dit structuurschema.

De «Doorstroomroute» moet nog verder worden uitgewerkt op het punt van investeringen, rekening-rijden en de aansluiting van de stadsgewesten. Een geleidelijke en gefaseerde aanpak wordt nagestreefd, aansluitend op de bestaande plannen voor gescheiden rijbanen, zoals bijvoorbeeld de in uitvoering zijnde Van Brienenoordcorridor. Overigens kan, indien de verkeersontwikkelingen daartoe aanleiding geven, het concept van de «Doorstroomroute» ook elders worden toegepast.

De aansluiting van de Randstad op het internationale hoge-snelheidsnet is naar het oordeel van de regering van groot belang. Daarover mag geen misverstand bestaan. De tekst was in de pkb van het beleidsvoornemen voorzichtig geformuleerd in verband met onzekerheden rond de besluitvorming in de buurlanden. Deze tekst is aangepast, waarbij de intentie van de regering en de onzekerheden duidelijker zijn gescheiden. Een verdere uitwerking is opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Uitgangspunt voor de keuze van traces voor de aansluiting op de bestaande en in ontwikkeling zijnde hogesnelheidsnet in Frankrijk blijft dat er in ieder geval stations komen in Amsterdam en Rotterdam en dat een halte op Schiphol een sterke voorkeur heeft. Lopende de onderhandelingen in Westeupees verband heeft de regering besloten in deze regeringsbeslissing de uitgangspunten voor tracékeuze en stations niet in de pkb op te nemen.

De regering zal over de hoge-snelheidsverbinding met Frankrijk en Engeland een afzonderlijke nota opstellen. Daarin zullen een planologische kernbeslissing, een tracénota en een milieu-effectrapport worden opgenomen. Deze nota zal de daarbij behorende procedures doorlopen.

Inmiddels is al een begin gemaakt met de milieu-effectrapportering: de richtlijnen met daarin de te onderzoeken alternatieven zijn, na inspraak, vastgesteld. Daarbij is gesteld dat het toevoegen van extra stopplaatsen extra reistijd kost, waardoor het karakter van de hoge snelheidsverbinding wordt aangetast.

Het beëindigen van de hoge snelheidsverbinding op een plaats in de Brabantse stedenrij betekent voor veel reizigers een overstap, omdat dan geen enkele plaats in de Randstad rechtstreeks wordt aangedaan.

De mogelijke snelle railverbinding naar het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland is op dit moment onderwerp van studie. Daarin zullen ook de tracémogelijkheden van de lijn worden bezien.

Randstad: bestuurlijke aspecten

Veel *insprekers* waaronder de Voorlopige raad voor verkeer en waterstaat vragen zich af of de belangrijke positie van de Randstad bestuurlijk niet verder moet worden ingevuld. De Randstad moet zich, ook bestuurlijk, meer als eenheid presenteren. Het ABP acht dit laatste alleen mogelijk als een boven-regionaal orgaan wordt ingesteld.

De *RARO* denkt voor de Randstad als geheel nog niet aan een aparte bestuursstructuur. Hij adviseert voorlopig van start te gaan met informeel overleg tussen de vier grote steden en de drie betrokken provincies.

De *regering* onderschrijft het belang van een goede bestuurlijke samenhang in de Randstad. Zij zou daarbij een niet al te formele opstelling willen kiezen, en niet alleen samenhangen maar ook verschillen willen erkennen. Zoals uit het voorgaande al blijkt heeft de Randstad te maken met zowel een inrichtings- als een functioneel vraagstuk. Voor het eerste bestaan al bestuurlijke kaders en is in veel gevallen een aanpak via territoriale samenwerking gekozen. Ook van het tweede bestaan goede voorbeelden, zoals de functionele samenwerking op basis van de Randstadgroenstructuur en van het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad. De regering kiest daarbij voor een praktische aanpak.

De nadere uitwerking voor het internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad

In de *reacties* op de gedachte om een nadere uitwerking op te stellen voor het grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad wordt vaak aangedrongen op verbreding en op een integrale aanpak.

Het *provinciaal bestuur van Noord-Holland* zou de nadere uitwerking willen uitbreiden met de noordelijke en de zuidelijke uitlopers van de Randstad, de arbeidsmarktproblemen van de grote steden en de ontwikkeling van een Randstad-railnet.

Het *provinciaal bestuur van Zuid-Holland* zou willen streven naar een gemeenschappelijke ontwikkelingsschets voor de gehele Randstad. Tijdens het bestuurlijk overleg is de noodzaak benadrukt om het bedrijfsleven te betrekken bij deze nadere uitwerking.

De *regering* wil allereerst wijzen op hetgeen zij in de voorgaande deelparagraaf heeft gezegd over samenhangen en verschillen.

Een nadere uitwerking is in haar visie uitdrukkelijk geen integraal ruimtelijk plan waarin alle inrichtingsvraagstukken aan de orde komen en in samenhang tot een oplossing worden gebracht. De nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad richt zich op het versterken van de internationale positie van de Randstad. Dat houdt in dat de voorwaarden voor een topniveau in de Randstad worden verbeterd; dat is dan ook gekoppeld aan een beperkt aantal strategische plaatsen in het westelijk deel van de Randstad. Daar is immers dat gewenste milieu in aanzet thans aanwezig, en liggen de kansen tot versterking van de internationale allure. De regering onderschrijft de noodzaak het bedrijfsleven bij deze nadere uitwerking te betrekken.

De nadere uitwerking voor het Groene Hart

Het voornemen om een nadere uitwerking voor het Groene Hart te maken wordt in de *reacties* op het beleidsvoornemen breed gesteund.

Velen benadrukken dat het gebied niet mag worden aangetast door extra doorsnijdingen met infrastructuur -zoals een hoge-snelheidslijn- door stedelijke uitbreidingen of door een grote toename van toeristisch-recreatief gebruik. Nieuwe ontwikkelingen zouden binnen bestaande agglomeraties moeten worden opgevangen.

De *RARO* steunt het streven naar het versterken van het Groene Hart. Wel heeft dat consequenties voor de wijze waarop daar weg- en railinfrastructuur wordt aangelegd of verbeterd, en voor de keuze van nieuwe woningbouwplaatsen.

De *drie Randstadprovincies* steunen het voornemen om een nadere uitwerking voor het Groene Hart op te stellen. Ook zij achten het gewenst doorsnijdingen door nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te voorkomen. Het *provinciaal bestuur van Utrecht* wijst er op dat nieuwe woon- en werklokaties ten westen van de stad Utrecht niet bij voorbaat moeten worden uitgesloten.

De *regering* is van oordeel dat er, gezien de brede instemming, alle reden is om de nadere uitwerking voor het Groene Hart met voortvarendheid aan te pakken. De nadruk zal daarbij liggen op het treffen van «groene en blauwe» inrichtingsmaatregelen, gericht op het ondersteunen van het eigen karakter van dit gebied. In dit kader is het beleid dat de regering voor de veenweidegebieden wil voeren van belang. In ROP 6 wordt daarop nader ingegaan.

De bijzondere eigenschappen van het Groene Hart kunnen een extra kwaliteit vormen voor het grootstedelijk vestigingsmilieu in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. In die zin zijn er nauwe samenhangen tussen beide nadere uitwerkingen.

De regering deelt de opvatting dat nieuwe doorsnijdingen door infrastructuur in het Groene Hart zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Daarom is het bestaande beleid er op gericht voorzover nieuwe infrastructuur nodig is deze te bundelen met bestaande infrastructuur. Dit is tot uitdrukking gebracht in de tekst van ROP 4.7 van de pkb. Tevens is aan deze paragraaf toegevoegd een passage over het geïntegreerde gebiedsgerichte ruimtelijk en milieubeleid, ten behoeve van een duurzame ontwikkeling van het landelijk gebied in het Groene Hart. Hierop wordt in het centrale thema over «Milieu» nader ingegaan.

De bestuurlijk-juridische inbedding van de verdere beleidsontwikkeling voor de Randstad

In het voorgaande zijn drie kaders aangegeven waarin een aantal aspecten van de verdere beleidsontwikkeling voor de Randstad nader aan de orde komt:

- de nadere uitwerking voor het Groene Hart
 - de verdere verstedelijking van de Randstad als geheel
 - de nadere uitwerking voor het internationaal stedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad.
- De *nadere uitwerking voor het Groene Hart* is gericht op het opstellen van een ontwikkelingsschets die kan leiden tot het totstandbrengen van een aantal projecten. De taken van rijk en provincies zullen worden vastgelegd in een gezamenlijk plan van aanpak, dat binnenkort in een convenant zal worden neergelegd. De provincie Zuid-Holland zal bij de uitvoering van de nadere uitwerking een coördinerende rol spelen tussen de provincies.
- *Voor de richting van de verdere verstedelijking van de Randstad als geheel* zullen de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht een interprovinciale visie opstellen; deze kan mede dienen als bouwsteen voor de herziening van de Structuurschets stedelijke gebieden. De vier grote steden en de provincie Flevoland zullen hierbij worden betrokken.
- De regering is bereid medewerking te verlenen aan dit provinciale initiatief, met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheid van de afzonderlijke provincies.

– Voor het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad zal een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota worden opgesteld, gericht op de functies die vanuit deze doelstelling in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag moeten worden ontwikkeld. Deze nadere uitwerking kan beschouwd worden als een programma van eisen te stellen aan de ruimtelijke inrichting van het westelijk deel van de Randstad.

Deze nadere uitwerking is op basis van een kwalitatieve verkenning van het wonen, het werken, de infrastructuur en de relatie stad-land, in het bijzonder gericht op het ontwikkelen van

- (schaarse) hoogwaardige werk-, woon- en recreatie-milieus
- hoogwaardige voorzieningen van internationale allure
- functionele samenhang tussen de drie steden, met inbegrip van Schiphol en de Rotterdamse haven
- marketing en externe promotie.

Deze nadere uitwerking zal in overleg tussen de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en het rijk worden opgesteld. Het rijk neemt daarbij het voortouw. Ook over deze nadere uitwerking zullen de afspraken op korte termijn in een convenant worden vastgelegd.

Om de samenhang en de voortgang van de drie projecten te bewaken zal de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overleg voeren met vertegenwoordigers van de betrokken besturen, te weten van de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht, en van de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

De tekst van ROP 4.6 van de pkb is in bovenstaande zin aangescherpt. In ROP 4.7 van de pkb zijn de eerder genoemde wijzigingen opgenomen.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

ROP 4..... internationaal concurrerend stedelijk vestigingsmilieu

4.3 ● Bij beslissingen over voorzieningen van internationale betekenis op het gebied van onderwijs en cultuur zal de regering in overleg met de daarbij betrokken provincies, gemeenten en instellingen waar dat mogelijk en nuttig is prioriteit geven aan genoemde drie steden

4.4. ● Mede ten behoeve van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat zal de regering in overleg treden met de betrokken overheden over het opstellen van een plan van aanpak voor de beperking van de milieubelasting in Rijnmond en het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Dit plan zal door de betrokken provincies en het rijk gezamenlijk moeten worden opgesteld, gebaseerd op het ruimtelijk beleid en het milieubeleid.

regeringsbeslissing

ROP 4.....internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu...

4.3 Bij beslissingen over voorzieningen van internationale betekenis op het gebied van onderwijs en cultuur zal de regering in overleg met de daarbij betrokken provincies, gemeenten en instellingen waar dat mogelijk en nuttig is prioriteit geven aan genoemde drie steden. Voor onderwijsvoorzieningen geldt deze prioriteit voor zover er sprake is van gelijkwaardigheid uit onderwijskundig oogpunt.

4.4. Mede ten behoeve van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat zal de regering in overleg treden met de betrokken overheden over het opstellen van een plan van aanpak voor de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in Rijnmond en het gebied rond Schiphol. Dit plan zal door de betrokken provincies en het rijk gezamenlijk moeten worden opgesteld, gebaseerd op het ruimtelijk beleid en het milieubeleid.

- 4.5. ● Als de regering besluit deel te nemen aan het Westeuropees net van hoge snelheidslijnen zal zij zich inzetten voor de aansluiting van de Randstad op dit net in plaats van

Hierbij is zowel de relatie met Brussel, Parijs en Londen aan de orde (aansluiting op het reeds bestaande net van hoge snelheidslijnen) als de mogelijke snelle railverbinding met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. Uitgangspunt voor de keuze van tracés voor de mogelijke aansluiting op het bestaande hoge snelheidsnet is, dat er in ieder geval stations zullen komen in Amsterdam en Rotterdam. Een halte op Schiphol heeft sterke voorkeur. De verdere afweging zal wat betreft de lijn Amsterdam-Parijs plaatsvinden in de planologische kernbeslissing en de tracénota voor deze hogesnelheidslijn. Uitwerking van de te verbeteren (snelle) relatie van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland is aan de orde in de dit jaar uit te brengen herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer.

- 4.5. Conform het Bereikbaarheidsplan Randstad vragen binnen het concept van de hoofdtransportassen de wegverbindingen binnen de Randstad bijzondere aandacht. Ten behoeve van het doorgaande zakelijke wegverkeer en goederenvervoer binnen de Randstad overweegt de regering de kwaliteit van de bestaande infrastructuur zodanig te verbeteren dat dit doorgaande verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd door het overige verkeer, met name het (inter)stadsgewestelijke woon-werkverkeer. Daarbij kan eraan worden gedacht om slechts de grootste concentraties van bedrijvigheid zoals Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Utrecht op deze zogenaamde «Doorstroomroute» aan te sluiten. Elektronische instrumentatie zal op deze route een rol spelen. Eén en ander zal in de dit jaar uit te brengen herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer nader worden afgewogen en uitgewerkt.

- 4.6. De regering neemt het initiatief tot het met de betrokken provincies en gemeenten opstellen van een gezamenlijke uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het westelijk deel van de Randstad.

Deze nadere uitwerking zou wat het rijk betreft gericht moeten zijn op:

- de ontwikkeling van hoogwaardige woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenmilieus.
- de versterking van de functionele samenhang tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag enerzijds, en tussen deze drie steden, Schiphol, het Rotterdamse haven- en industriegebied en het Groene Hart anderzijds.

- 4.5. a De regering zal zich inzetten voor de aansluiting van de Randstad op het Westeuropees net van hogesnelheidslijnen.

Hierbij is zowel de relatie met Brussel, Parijs (aansluiting op het reeds bestaande net van hoge snelheidslijnen), Londen en Frankrijk aan de orde als de mogelijke snelle railverbinding van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. De verdere afweging zal wat betreft de lijn Amsterdam-Parijs plaatsvinden in de planologische kernbeslissing en de tracénota voor deze hogesnelheidslijn. Uitwerking van de te verbeteren (snelle) relatie van de Randstad met het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland is aan de orde in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

- 4.5. c Conform het Bereikbaarheidsplan Randstad vragen binnen het totale concept van de hoofdtransportassen de wegverbindingen binnen de Randstad bijzondere aandacht. Ten behoeve van het doorgaande zakelijke wegverkeer en goederenvervoer binnen de Randstad wordt de kwaliteit van de bestaande infrastructuur zodanig verbeterd dat dit doorgaande verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd door het overige verkeer, met name het (inter)stadsgewestelijke woon-werkverkeer. Daarbij kan eraan worden gedacht om slechts de grootste concentraties van bedrijvigheid zoals Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Utrecht op deze zogenaamde «Doorstroomroute» aan te sluiten. Elektronische instrumentatie zal op deze route een rol spelen.

- 4.6. De regering zal met de provincies Noord- en Zuid-Holland en de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het grootstedelijk vestigingsmilieu in het westelijk deel van de Randstad opstellen. Vanuit de wenselijkheid om een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu te stimuleren zal deze nadere uitwerking op basis van een kwalitatieve verkenning van het wonen, het werken, de infrastructuur en de relatie stad-land, gericht zijn op
- het tot stand brengen van hoogwaardige woon-, werk- en recreatiemilieus

- het ontwikkelen van hoogwaardige voorzieningen van internationale allure
- de versterking van de functionele samenhang tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag enerzijds, en tussen deze drie steden, Schiphol, het Rotterdamse haven- en industriegebied en het Groene Hart anderzijds
- marketing en promotie van dit grootstedelijke vestigingsmilieu.

4.7● De regering neemt het initiatief tot het met de betrokken provincies en gemeenten opstellen van een gezamenlijke uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het Groene Hart, mede in relatie tot de aan de Randstad grenzende grote wateren. Uitgaande van het bestaande selectieve woningbouwbeleid en aanvullend op de Randstadgroenstructuur en het bufferzonebeleid zou deze nadere uitwerking wat het rijk betreft gericht moeten zijn op de volgende punten:
.....

4.7 De regering zal samen met de betrokken provincies een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het Groene Hart opstellen mede in relatie tot de aan de Randstad grenzende grote wateren. Uitgaande van het bestaande selectieve woningbouwbeleid en het bestaande beleid gericht op het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van het gebied met infrastructuur en aanvullend op de Randstadgroenstructuur en het bufferzonebeleid zal deze nadere uitwerking gericht zijn op de volgende punten:
.....

- het opstellen van een plan van aanpak voor een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid met het oog op een duurzame ontwikkeling van het landelijke gebied.

ROP 5 NEDERLAND-WATERLAND



Het perspectief voor Nederland-Waterland is gericht op:

- het versterken van de samenhang tussen de functies watervoorziening, natuur, toerisme, recreatie en transport
- het tot stand brengen van een betere samenhang tussen de grote wateren
- het vergroten van de aandacht voor natuurontwikkeling, naast natuurbehoud.

Zowel nationaal als internationaal is het beleid gericht op het tegengaan van vervuiling van het water. Via het milieubeleid, het landbouwbeleid en het waterkwaliteitsbeleid zullen de beleidsinspanningen hiervoor met kracht worden voortgezet.

Voor drie gebieden wordt het perspectief geconcretiseerd:

- de grote wateren (IJsselmeer/Markermeer/Randmeren en Delta-gebied)
- de «natte» gebieden in Friesland en West-Nederland
- het Rivierengebied.

Met dit perspectief streeft de regering naar het versterken van de kwaliteiten van Nederland-Waterland via twee assen. De ene as loopt van het Lauwersmeer naar het Deltagebied. De andere as loopt van oost naar west via het Rivierengebied.

In de reacties op de Vierde nota wordt de visie van het rijk op «Nederland-Waterland» breed ondersteund. In het navolgende gaat de regering eerst in op een aantal algemene onderwerpen uit die reacties. Daarna besteedt zij afzonderlijk aandacht aan enkele gebieden.

De *RARO* vraagt om een verdere uitwerking van de relaties tussen ruimtelijke ordening en integraal waterbeheer. Daarnaast acht de Raad meer aandacht voor de gevolgen van de zeespiegelrijzing wenselijk.

In haar *reactie* geeft de Stichting Natuur en Milieu aan behoefte te hebben aan een verdere uitwerking van de verhouding tussen natuur en recreatie. Daarnaast zou de stichting het instrumentarium, en in het bijzonder de betekenis die aan de blauwe pijl op de kaart moet worden gehecht, verder willen zien uitgewerkt.

De ANWB betuigt haar instemming met de aandacht die aan het water wordt geschonken. Ruimtelijke plannen zijn geschikt om coördinatiefuncties voor het water te vervullen. Gezien het ontbreken van een traditie op dit punt zou volgens de ANWB bevorderd moeten worden dat in streek- en bestemmingsplannen meer aandacht wordt geschonken aan de functietoekenning van wateren.

In het beleidsvoornemen is aangegeven, dat de planologische doorwerking van de Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland zal worden bevorderd. Van verschillende kanten, onder mee door de Voorlopige Adviesraad voor de Openluchtrecreatie, is benadrukt, dat deze opmerking in de pkb opgenomen zou moeten worden.

De *regering* is verheugd over de brede steun die bestaat voor haar visie op «Nederland-Waterland». Zij heeft geconstateerd dat veel van de commentaren in feite voortbouwen op die visie. Zij wijst er daarbij op, dat de Vierde nota niet al het beleid kan, en behoeft te bevatten. Het beleid voor Nederland-Waterland is in ontwikkeling. Het wordt verder ingevuld in de nadere uitwerkingen van de Vierde nota en in een aantal sectorplannen, zoals het Nationaal natuurbeleidsplan en de Derde nota waterhuishouding.

Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor de relatie tussen ruimtelijke ordening en waterbeheer. De regering is overigens van oordeel dat die relatie vanuit ruimtelijk perspectief voldoende belicht is in de Vierde nota. Zij komt niet alleen tot uiting in het ruimtelijk ontwikkelingsper-

spectief, maar ook in het hoofdstuk over de dagelijkse leefomgeving. De regering gaat er van uit dat de ruimtelijke betekenis van het water ook in de ruimtelijke plannen van de andere overheden een versterkte aandacht zal krijgen. Zij wijst hierbij ook op de rol die de integrale beleidsplannen voor grote wateren daarin kunnen spelen.

De regering deelt het standpunt van de RARO dat de ruimtelijke effecten van de zeespiegelstijging niet onbesproken mogen blijven. Zij is zich bewust van de klimaatsveranderingen en van de gevolgen daarvan, zoals een versnelde stijging van de zeespiegel. Oorzaken en gevolgen van die stijging worden voortdurend onderzocht. In het kader van het United Nations Environmental Program voert Nederland onderzoek uit naar de effecten van zeespiegelstijging op laaggelegen gebieden. Het resultaat van deze studie zal onder meer worden gebruikt om de Nederlandse situatie nader in beeld te brengen. Binnenkort zal ook een studie van start gaan naar de mogelijke veranderingen in neerslag als gevolg van de klimaatsveranderingen en de effecten daarvan op de waterhuishouding in Nederland. In de beleidsnota «Kustverdediging» en in de Derde nota waterhuishouding zal hieraan meer aandacht worden geschonken.

Op deze plaats kan op dit moment nog niet veel meer worden gezegd, omdat nog onvoldoende zicht bestaat in de mate waarin de problematiek op zeer lange termijn grote ruimtelijke gevolgen zal hebben. Vooralsnog zal het accent meer liggen op het onderzoek naar het proces van de zeespiegelstijging en op het verkennen van de ruimtelijke consequenties dan op beleidsformulering.

De afstemming tussen recreatie- en natuurontwikkeling vraagt een zorgvuldige afweging. Op nationale schaal kan daar, naar het oordeel van de regering, alleen globaal richting aan worden gegeven. Het beleid uit de Structuurschema's Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud is hierbij van belang. Bij de verdere concretisering zal het rijk een bijdrage leveren in de vorm van voorbeeldplannen en via de nadere uitwerkingen. Verder is het aan provincies, gemeenten en waterschappen om de afstemming verder uit te werken, en om aan te geven waar het accent hoofdzakelijk op natuur dan wel op recreatie wordt gelegd.

De «blauwe pijl» op de kaart van Nederland-Waterland is een aanknopingspunt voor concrete beleidsacties. In de eerste plaats gaat het er bij deze as door ons land echter om aan te geven waar bestaande en nieuwe samenhangen van water, natuur en recreatie veelzijdige mogelijkheden hebben.

Deze samenhangen zullen op rijksniveau verder worden uitgewerkt, onder meer in het Nationaal natuurbeleidsplan en in de Derde nota waterhuishouding. In het eerste geval gaat het vooral om de ontwikkeling van natuur-kerngebieden en de ecologische verbindingen daartussen; in het tweede om het waterbeheer en om de onderlinge samenhang van de watersystemen die het beleid uit de Vierde nota -en uit het Nationaal natuurbeleidsplan- ondersteunen.

De regering meent dat voor het Rivierengebied en het Groene Hart voldoende instrumentarium beschikbaar is om het perspectief van Nederland-Waterland dichterbij te brengen. In het kader van de nadere uitwerkingen die voor deze gebieden zullen worden gemaakt, zal worden aangegeven welke instrumenten op welke plaats worden ingezet.

De regering meent dat daarmee voldoende aangrijpingspunten zijn gegeven, ook voor de andere overheden.

De regering onderschrijft het standpunt dat het recreatietoevernet in het kader van Nederland-Waterland een belangrijke rol speelt.

Het opnemen van dit net in de pkb is echter niet nodig; volstaan kan worden met een bevestiging van het bestaande beleid. Bij het uitbrengen van de Beleidsvisie recreatietoevernet in 1985 hebben rijk en provincies al te kennen gegeven de visie te onderschrijven en als uitgangspunt te zien

voor het te voeren beleid en voor het overleg met andere vaarwegbeheerders. In dit verband krijgt het recreatietoervaartnet aandacht in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Ook bij een herziening van het Structuurschema Openluchtrecreatie zal hier nader op worden ingegaan.

De twee assen van Nederland-Waterland

De *provinciale besturen van Friesland en Groningen* hebben voorgesteld de blauwe pijl van Nederland-Waterland door te trekken tot in het Lauwersmeergebied. Friesland heeft daarnaast aandacht gevraagd voor de relatie tussen Zuidwest-Friesland en het IJsselmeer.

Het *provinciaal bestuur van Flevoland* zou ook de Randmeren willen betrekken bij Nederland-Waterland.

De *provincie Zeeland* bepleit meer ruimte voor verblijfsrecreatieve ontwikkeling dan nu in het Structuurschema Openluchtrecreatie is aangegeven. Het provinciaal bestuur heeft de wens geuit om een studie te doen naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het toeristisch-recreatief product Zeeland, in het kader van Nederland-Waterland.

De *regering* stemt in met het doortrekken van de blauwe pijl. Het daarmee toegevoegde Friese gedeelte is een kwetsbaar gebied. Bij verdere beleidsontwikkeling ligt de nadruk daar eerder op natuur- en landschapsontwikkeling dan op toeristisch-recreatieve ontwikkeling.

Ook de Randmeren zullen in de verdere beleidsontwikkeling voor Nederland-Waterland worden betrokken. De Randmeren vormen een belangrijke schakel tussen de Hollandse en de Friese wateren. Deze functie zou nog kunnen worden versterkt door de verbinding Blokzijl-Kuinre-Lemmer, waaraan in ROP 2 aandacht is besteed. Bij de verdere ontwikkeling van dit gebied past een ontwikkelings- en beheersbeleid dat recht doet aan de karakteristieke landschappelijke, natuurlijke en toeristisch-recreatieve potenties van dit gebied. Gezien de ligging van dit gebied is coördinatie tussen de verschillende overheden, zoals die ook in het kader van het «Integraal Beleidsplan Randmeren IJsselmeerpolders» gestalte krijgt, van belang.

In het beleidsvoornemen werd het belang van de Randmeren reeds tot uitdrukking gebracht in de tekst van het perspectief van Nederland-Waterland. In deze regeringsbeslissing is dit tevens gebeurd op de Integratiekaart door de verbindingsas van Zuidwest-Friesland naar het Deltagebied te verbreden, in overeenstemming met het voorstel van de provincie Flevoland.

De regering wil op het punt van de uitbreiding van de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie in Zeeland benadrukken dat de filosofie van «Nederland-Waterland» gebaseerd is op kwaliteitsverhoging. Bij een herziening van het Structuurschema Openluchtrecreatie zal ondermeer worden gezien welke mogelijkheden er zijn om langs de lijnen van kwaliteitsverbetering tot verhoging van de capaciteit te komen.

De regering is bereid medewerking te verlenen aan de door de provincie Zeeland gewenste studie naar Zeeland als toeristisch-recreatief product.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

Perspectief

Met dit perspectief streeft de regering naar het versterken van de kwaliteiten van Nederland-Waterland via twee assen. De ene as loopt van Zuidwest-Friesland naar het Deltagebied. De andere as loopt van oost naar west via het rivierengebied.

regeringsbeslissing

Perspectief

Met dit perspectief streeft de regering naar het versterken van de kwaliteiten van Nederland-Waterland via twee assen. De ene as loopt van het Lauwersmeer naar het Deltagebied. De andere as loopt van oost naar west via het Rivierengebied.

Het Markermeer

Het opstellen van een -in het beleidsvoornemen aangekondigd- interim-beheersplan voor het Markermeer wordt door vele *insprekers* ondersteund.

Het *provinciaal bestuur van Flevoland* is bereid mee te werken aan het in de Vierde nota aangekondigde interim-beheersplan voor het Markermeergebied.

Met het opstellen van dit plan heeft de *regering*, in samenwerking met de betrokken provincies, inmiddels een begin gemaakt.

De Voordelta

Een aantal *insprekers* vindt dat de beleidsuitspraak over ontwikkeling van de Voordelta te vaag is.

Het *provinciaal bestuur van Zeeland* acht het voorbarig als nu reeds in het voorgestelde integrale beleidsplan voor de Voordelta prioriteit zou worden gegeven aan de natuurfunctie. De provincie zou het plangebied daarnaast willen uitbreiden tot de gehele Delta.

De *regering* benadrukt dat het integrale beleidsplan voor de Voordelta gericht is op het veilig stellen van de natuurlijke ontwikkeling van dit gebied, in relatie tot de kustbescherming. Het gaat erom dat zich in dit jonge dynamische kustgebied op een natuurlijke wijze een evenwicht kan instellen. Dit mag echter niet gelijk worden gesteld aan een absoluut primaat voor natuurbescherming. De potenties voor een ontwikkeling tot een natuurgebied van internationale allure zijn hier evident, maar andere functies zoals toerisme en recreatie, visserij en energiewinning of -opslag mogen niet op voorhand al worden uitgesloten. Gezien de unieke mogelijkheden van dit gebied is een zorgvuldige belangenafweging geboden. Het beleidsplan is erop gericht die afweging mogelijk te maken. Totdat die afweging is geschied dient de natuurlijke ontwikkeling niet te worden verstoord. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft inmiddels voorbereidingen getroffen voor het opstellen van het integrale beleidsplan.

Rivierengebied

De nadere uitwerking voor het Rivierengebied is in de *inspraak* vrij algemeen instemmend ontvangen. Veel *insprekers* beperken zich daarbij tot een nadere invulling van de plannen voor de uiterwaarden. Landbouwkringen benadrukken daarbij de gewenste samenhang tussen de plannen voor de uiterwaarden en de agrarische ontwikkelingen op de binnendijkse gronden.

De *RARO* wijst erop dat recreatie en natuur en landschap onderling op gespannen voet kunnen (komen te) staan.

Voor de verschillende gebieden moet dan ook worden aangegeven waar naar de mening van de regering sprake zou kunnen zijn van recreatieve concentratiepunten, van intensief recreatief gebruik en van extensief recreatief gebruik.

De *betrokken provincies* hebben positief gereageerd op het initiatief voor een nadere uitwerking van het Rivierengebied. Daarbij is aandacht gevraagd voor mogelijke onderlinge strijdigheid van de aan het Rivierengebied toegekende functies.

Het provinciaal bestuur van Limburg pleit er voor het in Limburg gelegen deel van het rivierengebied te betrekken bij de nadere uitwerking voor het Rivierengebied. Gelderland en Overijssel zouden de IJssel onderdeel willen maken van de nadere uitwerking.

De regering heeft, mede naar aanleiding van de in het bestuurlijk overleg gemaakte afspraken, besloten de aanduiding op de kaart van het Rivierengebied te verruimen door daar de IJsselvallei aan toe te voegen.

Zij is zich er van bewust dat de aan het Rivierengebied toegekende functies elkaar niet altijd en overal zullen versterken. Bij de nadere uitwerking zal dan ook veel zorg moeten worden besteed aan het vinden van goede combinaties. Daarbij vraagt de (on)verenigbaarheid van functies veel aandacht.

De regering is het eens met het provinciaal bestuur van Gelderland om het Beleidsplan Uiterwaarden als bouwsteen te zien voor de nadere uitwerking.

Er bestaat geen aanleiding om de inhoudelijke uitgangspunten voor de nadere uitwerking, zoals die in het beleidsvoornemen zijn geformuleerd, te wijzigen. Wel kan op een aantal onderdelen worden aangegeven hoe de nadere uitwerking instrumenteel kan worden uitgewerkt.

Zo is het streven erop gericht om de werkings sfeer van de «Bergboerenregeling» voor uiterwaarden die regelmatig onderlopen te verruimen. Verder kunnen, wanneer er ruimte ontstaat voor uitbreiding van de oppervlakte waarop de Relatienota van toepassing is, delen van de uiterwaarden hiervoor in aanmerking komen.

Openlucht recreatie en toerisme zullen in de nadere uitwerking een belangrijke plaats krijgen. Daarbij zal, in overleg met het bedrijfsleven, worden nagegaan welke mogelijkheden er benut kunnen worden in de sfeer van PPS. Mede in het licht van toerisme en recreatie is nu in de tekst van de pkb de cultuurhistorische betekenis van steden die aan de rivieren liggen onderstreept.

De taken van rijk en provincies bij de nadere uitwerking voor het Rivierengebied zullen worden vastgelegd in een gezamenlijk plan van aanpak, dat binnenkort in een convenant zal worden neergelegd.

De provincie Gelderland zal bij de uitvoering van de nadere uitwerking een coördinerende rol spelen tussen de provincies.

Het in de provincie Limburg gelegen deel van het Rivierengebied zal worden betrokken bij de nadere uitwerking voor Midden- en Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei.

Dit alles heeft geleid tot wijziging van de tekst van ROP 5.4 van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 5.4. ● De regering neemt het initiatief tot het met de betrokken provincies en andere overheden opstellen van een gezamenlijke uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het Rivierengebied.

Deze nadere uitwerking zou, wat het rijk betreft gericht moeten zijn op:

.....

de versterking van de samenhang tussen de rivieren en de aan de rivieren gelegen steden.

- Bevorderd zal worden dat uiterwaarden die regelmatig onderlopen onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» worden gebracht voorzover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is.

regeringsbeslissing

- 5.4● De regering zal samen met de betrokken provincies en andere overheden een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota voor het Rivierengebied opstellen. Onder het Rivierengebied wordt in dit verband verstaan het centrale rivierengebied van de Duitse grens tot het Hollands Diep alsmede het gebied van de IJsselvallei.

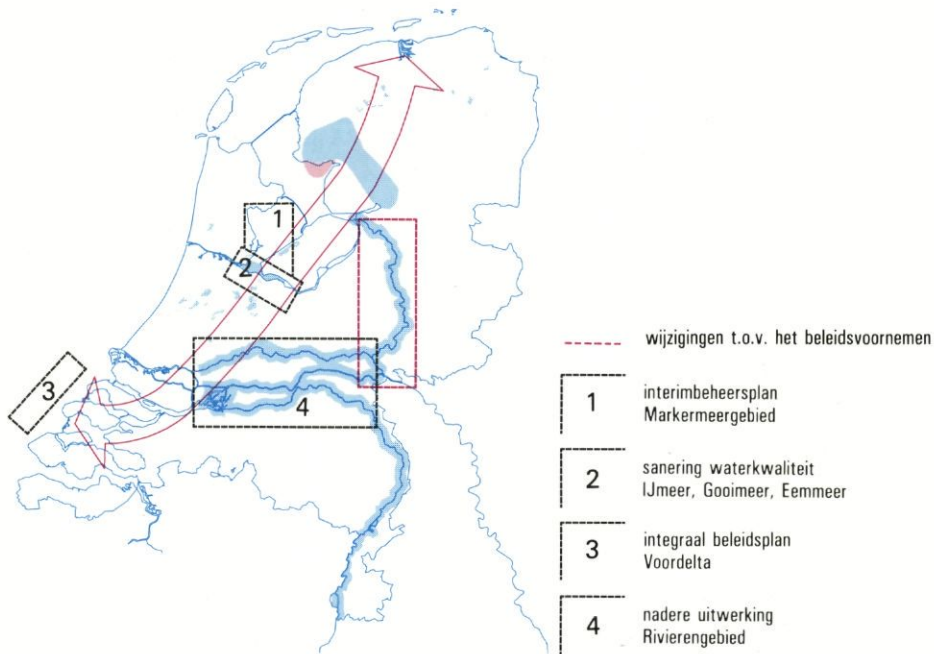
Deze nadere uitwerking zal gericht zijn op:

.....

– de versterking van de samenhang tussen de rivieren en de aan de rivieren gelegen steden mede gebruikmakend van hun cultuurhistorische betekenis.

Bevorderd zal worden dat uiterwaarden die regelmatig onderlopen onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» worden gebracht voorzover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is.

Daarnaast wordt voor uiterwaarden verruiming van de toepassing van de Relatienota overwogen, indien de middelen voor de uitvoering van de tweede fase van de Relatienota beschikbaar komen.



ROP 6 BEHOUD EN VERNIEUWING IN HET LANDELIJK GEBIED



Het perspectief voor behoud en vernieuwing in het landelijk gebied bouwt voort op het zoneringsbeleid.

Voor gebieden met hoofdfunctie landbouw (zone A) en hoofdfunctie natuur (zone D) kan met het bestaand beleid worden volstaan.

Voor de gebieden met elkaar afwisselende functies in grotere ruimtelijke eenheden (zone B) en in kleinere ruimtelijke eenheden (zone C) is toespitsing van beleid noodzakelijk.

De toespitsing heeft betrekking op:

- actieve aanpassing van ruimtelijke structuren voor delen van het veenweidegebied met het oog op de versterking van de agrarische, ecologische en toeristisch-recreatieve kwaliteiten
- actieve vernieuwing van ruimtelijke structuren voor delen van het zandgebied met het oog op nieuwe landbouwontwikkelingen en kansrijke natuurontwikkeling
- actieve handhaving van ruimtelijke structuren voor delen van het veenweidegebied en ook voor delen van het zandgebied.

Gebieden waarop deze toespitsing betrekking heeft zijn op de kaart aangegeven.

Een bijzondere plaats in het perspectief neemt de watervoorziening in. De noodzaak dient zich aan gebieden aan te wijzen waar strategische watervoorraden veilig gesteld moeten worden.

In het centrale thema over «Landelijk Gebied» is het beleid in algemene lijnen, en het beleid voor de kleinschalige zandgebieden in het hoger gelegen deel van Nederland aan de orde geweest. Voor de toelichting op de wijziging van ROP 6.3 van de pkb zij verwezen naar de tekst van dit centrale thema.

In deze paragraaf gaat de regering in op een aantal specifieke onderwerpen: de veenweidegebieden, enkele gebieden in Noord-Brabant, Limburg en Gelderland en de gebieden met strategische watervoorraden. Tevens is opgenomen een samenvattend overzicht van de inzet van instrumenten voor het natuur- en landschapsbeleid voor de in ROP 5 en ROP 6 opgenomen gebieden.

Veenweidegebieden

In de *reacties* wordt er door de milieuorganisaties op gewezen, dat gerichte steun van de overheid aan ontwikkelingen die een zo groot mogelijk bijdrage leveren aan de versterking van natuurwaarden in de veenweidegebieden, nodig is. De Stichting Natuur en Milieu en de Stichting Veenweiden pleiten voor het bevorderen van milieuvriendelijke landbouwmethoden.

Verschillende reacties gaan in op het voor Friesland aangegeven onderscheid tussen het noordelijk en het zuidelijk veenweidegebied. De Gewestelijke Raad van het Landbouwschap pleit voor het laten vervallen van de term «handhaving» voor het noordelijk deel, in verband met de gewenste verbetering van de productie-omstandigheden voor de landbouw. Een aantal milieuorganisaties zou het onderscheid tussen het noordelijk en zuidelijk deel willen laten vervallen, en ook voor het zuidelijk deel een handhaving van de ruimtelijke structuur willen nastreven. De indeling van het westelijk veenweidegebied willen zij afhankelijk stellen van de waarde van het gebied binnen de ecologische hoofdstructuur.

De *RARO* merkt op dat de scheiding tussen de noordelijke en de zuidelijke veenweidegebieden arbitrair is, en dat het beleid uit het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud onvoldoende bescherming biedt. Hierbij brengt de Raad -naast vele anderen- zijn wens tot openstelling van de tweede tranche van de Relatienota naar voren.

In het bestuurlijk overleg heeft *het provinciaal bestuur van Friesland* voorgesteld om het onderscheid tussen het noordelijk en het zuidelijk veenweidegebied voor Friesland te laten vervallen. De provincie heeft bepleit voor het gehele Friese veenweidegebied de aanpassingsstrategie te hanteren.

De *provinciale besturen van Zuid-Holland en Utrecht* stemmen in met de aanduiding «aanpassing», waarbij Zuid-Holland wel wijst op de grote verschillen binnen het gebied en een voorkeur uitspreekt voor een beleid gericht op verweving van de functies in het landelijk gebied. Ook het *provinciaal bestuur van Noord-Holland* bepleit dit laatste.

De *regering* is van oordeel dat de reacties aanleiding geven om de in het beleidsvoornemen geformuleerde strategieën voor het veenweidegebied te verduidelijken, de daarmee samenhangende indeling van de veenweidegebieden aan te passen en nader in te gaan op het benodigde instrumentarium.

Daarbij is het uitwerken van de relatie tussen het beleid voor de veenweidegebieden en dat voor het Groene Hart en de «Nederland-Waterland» van belang.

Voor de veenweidegebieden blijft het beleid in het algemeen gericht op het instandhouden van het open, waterrijke karakter en het duurzaam agrarisch gebruik, en zo mogelijk op versterking van de ecologische infrastructuur en van de (water)recreatie. De voor de veenweidegebieden zo kenmerkende relatie tussen het agrarisch beheer en de instandhouding van natuurwaarden is daarbij erg belangrijk.

Voor het instandhouden van het waterrijke, open en verweven karakter zijn verschillende beleidsstrategieën nodig.

Het onderscheid tussen de strategieën «aktieve handhaving» en «aktieve aanpassing» hangt nauw samen met de mate waarin veranderingen in de ruimtelijke structuur van het veenweidegebied (ten behoeve van natuurontwikkeling, recreatieve en landbouwkundige ontwikkelingen) nodig zijn.

In de gebieden waarop de aanpassingsstrategie van toepassing is, zijn niet alleen veranderingen in de ruimtelijke structuur gewenst met het oog op natuur- en recreatie-ontwikkeling, maar is het agrarisch gebruik over het algemeen ook zo intensief dat aanpassingen op bedrijfsniveau nodig zijn zonder dat daarmee de kenmerkende relaties tussen landbouw en natuur worden verbroken.

In gebieden waar de actieve handhavingsstrategie van toepassing is kunnen landbouw, natuur en andere functies zich in de toekomst ontwikkelen binnen de bestaande ruimtelijke structuur.

De regering onderschrijft hierbij de stelling dat de gebieden niet precies kunnen worden begrensd.

Voor het grootste deel van de veenweidegebieden wil de regering, in het kader van Nederland-Waterland of in het kader van de nadere uitwerking voor het Groene Hart, de aanpassingsstrategie volgen, om zo inpassing van «nieuwe» natuur- en recreatieve functies en een aanpassing van de agrarische structuur mogelijk te maken.

Voor de veenweidegebieden ten noorden van het Noordzeekanaal wordt gekozen voor actieve handhaving van de ruimtelijke structuur. Zonder steun door beheersmaatregelen zal de landbouw hier op termijn niet meer kunnen functioneren als drager van het gebied.

Voor de veenweidegebieden ten noorden van het Noordzeekanaal is het beleid gericht op een uitbreiding van de werkings sfeer van de «Bergboerenregeling», en op een verruiming van de toepassing van de Relatienota zodra (een deel van) de middelen voor de uitvoering van de tweede fase ter beschikking komt. Het accent zal hierbij liggen op het sluiten van beheersovereenkomsten. In die situatie zal dan een groot deel van het gebied beheerslandbouw mogelijk zijn. Voorts kunnen in onderlinge afstemming landinrichtingsmaatregelen nodig zijn.

Ook in de overige veenweidegebieden, waar de aanpassingsstrategie wordt gevolgd, is het beleid erop gericht om de mogelijkheden voor natuurbeheer binnen de agrarische bedrijfsvoering optimaal te benutten. Daarbij zullen dezelfde instrumenten worden ingezet als bij de handhavingsgebieden. Het gaat hierbij om een gemiddeld beperktere oppervlakte dan in de gebieden waar de handhavingsstrategie geldt. De toepassing van de «Bergboerenregeling» zal aan de orde kunnen zijn in delen van de diepe veenweidegebieden, waar actieve handhaving van de ruimtelijke structuur wordt nagestreefd en de agrarische bedrijfsvoering met natuurlijke handicaps heeft te maken.

De aanduiding van het Friese weidegebied is na overleg met het provinciaal bestuur van Friesland ten opzichte van het beleidsvoornemen zodanig aangepast dat alleen het veenweidegebied hieronder valt en niet het kleiweidegebied. Daarbij komt het gemaakte onderscheid tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van het veenweidegebied te vervallen. De wijze waarop in de veenweidegebieden vorm gegeven kan worden aan de afstemming landbouw-natuur zal van gebied tot gebied verschillen en kan gedifferentieerd worden uitgewerkt, in samenspel tussen streekplan-, landinrichtings- en natuurbeschermingsbeleid. Juist om het verweven karakter in stand te kunnen houden zullen in gebieden met een aanpassingsstrategie over het algemeen meer ingrijpende landinrichtingsmaatregelen nodig zijn dan in handhavingsgebieden.

Tot nu toe bestaan er zeer beperkte mogelijkheden voor een zelfstandig aangepast slootkantbeheer met name in de gebieden waar verder weinig ruimte voor natuurbeheer in combinatie met de agrarische bedrijfsvoering aanwezig is. Deze mogelijkheden zullen verder worden onderzocht.

Voor het uitvoeren van het op natuurontwikkeling gerichte beleid zullen de mogelijkheden in het kader van reservaatvorming op basis van de Relatienota worden vergroot.

Tenslotte wordt de nadere uitwerking voor het Groene Hart mede gericht op het opstellen van een plan van aanpak voor een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid, met het oog op een duurzame ontwikkeling van dit landelijk gebied. Het gaat hierbij naar de mening van de regering in het bijzonder om het terugdringen van geluidhinder, het verbeteren van de milieukwaliteit in en rond de Hollandse IJssel, het tegengaan van versnippering en het verbeteren van de waterkwaliteit. Voor dit laatste kunnen ondermeer helofytenfilters een rol spelen. De waterschappen zullen bij de verdere invulling hiervan worden betrokken; zie hiervoor ook het centrale thema over «Milieu». Het bovenstaande heeft geleid tot een wijziging in de tekst van ROP 6.1 van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 6.1. ● In de veenweidegebieden waar mede door de minder gunstige productieomstandigheden sprake zal zijn van een extensief landbouwgebruik en daarmee van kansen voor een grote mate van verweving tussen landbouw en natuur, wordt handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan. Dit betreft het noordelijk deel van het Friese veenweidegebied en het noordelijk deel van het Hollands-Utrechtse veenweidegebied. Bevorderd zal worden dat gebieden met blijvend suboptimale productieomstandigheden onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» worden gebracht voorzover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is.

regeringsbeslissing

- 6.1. b In de veenweidegebieden ten noorden van het Noordzeekanaal wordt actieve handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan. Het streven is erop gericht om gebiedsdelen met blijvend sub-optimale productieomstandigheden onder de uit te breiden «Bergboerenregeling» te brengen, voor zover dit in het kader van het EG-beleid mogelijk is. Daarnaast wordt voor dit gebied een verruiming van de toepassing van de Relatienota voorgestaan, zodra de middelen voor de uitvoering van de tweede fase van de Relatienota beschikbaar komen.

- Voor het zuidelijk deel van het Friese veenweidegebied en het zuidelijk deel van het Hollands-Utrechtse veenweidegebied geldt dat een aanpassing van de ruimtelijke structuur wordt voorgestaan. Daartoe wordt door het rijk het landinrichtingsinstrumentarium ingezet.
- c Voor het overig deel van het Hollands-Utrechtse veenweidegebied en voor het Friese veenweidegebied geldt dat actieve aanpassing van de ruimtelijke structuur wordt voorgestaan. Daartoe wordt door het rijk het landinrichtingsinstrumentarium ingezet. Daarnaast worden de mogelijkheden voor toepassing van de «Bergboerenregeling» en de Relatienota vergroot overeenkomstig de wijze waarop dit voor de gebieden onder ROP 6.1.b is aangegeven en zal worden onderzocht hoe de mogelijkheden voor een aangepast slootkantbeheer kunnen worden verbeterd. Tenslotte worden de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het kader van reservaatvorming op basis van de Relatienota vergroot.

De nadere uitwerking Midden- en Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei; de vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg en de Gelderse Vallei

In het algemeen is in de *inspraak* met instemming gereageerd op het voornemen om te komen tot een vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg en de Gelderse Vallei. Ook de nadere uitwerking voor het gehele gebied van Midden- en Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei wordt breed gesteund.

Wel wordt aandacht gevraagd voor de mogelijkheden die de Landinrichtingswet biedt om de vernieuwing van de ruimtelijke structuur in concentratiegebieden van intensieve veehouderij te ondersteunen.

De landbouworganisaties zijn verheugd over het vernieuwingsbeleid. Zowel uit bestuurlijk-politieke kring als uit de milieubeweging komt als commentaar dat de ernst van de milieuproblematiek om een verdergaande, specifieke aanpak vraagt.

Over de benadering van het Maasdal in Limburg zijn de meningen verdeeld. De Gewestelijke Raad van het Landbouwschap in Limburg wijst erop, dat het gebruik van de uiterwaarden daar belangrijk afwijkt van dat van de uiterwaarden van Waal en IJssel; de in de Vierde nota aangegeven natuur- en toeristische functie ligt daarom in Limburg niet zo voor de hand. Onder meer het gewest Noord-Limburg is daarentegen juist van mening dat voor de Maasplassen en Maasvallei in Noord- en Midden-Limburg het zelfde beleidsinstrumentarium ter beschikking moet worden gesteld als voor het overig Rivierengebied.

De *provinciale besturen van Noord-Brabant en Limburg* vragen om ondersteuning van de regionale toeristisch-recreatieve initiatieven, onder meer door verbetering van de bereikbaarheid van de voorzieningen en verhoging van de recreatieve kwaliteit met behulp van natuur- en landschapsbouw. De provincie Limburg vraagt daarbij in het bijzonder aandacht voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de Maasplassen en de noordelijke Maasvallei. Een mede hierop gericht ontgrondingsbeleid is voor die ontwikkeling noodzakelijk.

De *provinciale besturen van Noord-Brabant, Limburg en Gelderland* vragen, in het licht van de zware milieubelasting in het gehele gebied en de bijzondere ruimtelijke kwaliteit van onderdelen van het gebied, om een gebiedsgedifferentieerde aanpak van de mestproblemen. Die aanpak zou moeten worden ondersteund met daarop toegesneden instrumenten.

De *regering* is verheugd met de brede steun voor haar voornemen om te komen tot een vernieuwing van de ruimtelijke structuur in de gebieden

van Oost-Brabant/Noord-Limburg en de Gelderse Vallei. In het bestuurlijk overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg is afgesproken een nadere uitwerking te maken van het ontwikkelingsperspectief voor het gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei. De afspraken over deze nadere uitwerking zullen op korte termijn in een convenant worden vastgelegd.

De aanduiding van het gebied waarop deze nadere uitwerking betrekking heeft is ten opzichte van het beleidsvoornemen aangepast. Deze aanpassing betreft de toevoeging aan de kaart van de Maasvallei vanaf de Maasplassen naar het noorden tot de omgeving van Cuyk.

Op het kleinschalige gebied van Midden-Brabant is in het centrale thema over het «Landelijk Gebied» al ingegaan. Op deze plaats wordt volstaan met de opmerking dat de toeristisch-recreatieve betekenis van dit gebied nadrukkelijk aandacht zal krijgen, en dat de handhavingsstrategie uitgangspunt zal zijn voor de nadere uitwerking. Voor de kleinschalige delen van Midden-Brabant wordt de «Regeling Aanwijzing Landschapselementen» van toepassing verklaard.

De regering acht het dringend noodzakelijk een goede en snelle oplossing voor het mestoverschot te vinden. Daarbij zullen de grote economische belangen van de agrarische sector zorgvuldig in het oog moeten worden gehouden. De nu getroffen maatregelen leiden tot een gefaseerde vermindering van de milieubelasting. In aanvulling daarop wil de regering ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een verantwoorde mestverwerking. Ook streeft zij naar een gecoördineerde inzet van het ruimtelijke-, het milieu- en het inrichtingsinstrumentarium, gericht op de functievervulling van de verschillende gebieden. Ook deze aanpak zal in de nadere uitwerking aan de orde komen.

De regering meent dat een belangrijke bijdrage voor de oplossing van het mestvraagstuk moet worden bereikt langs de drie sporen: vermindering van de hoeveelheid mineralen in veevoeders, afzet en distributie van mest naar gebieden met een behoefte aan mest, en bewerking en verwerking van mest. Als in het begin van de jaren negentig zou blijken dat deze onvoldoende perspectief bieden zal de situatie opnieuw moeten worden bezien. Ingrijpende maatregelen voor de intensieve veehouderij kunnen dan nodig zijn.

Zeer sterk komt uit de provinciale reacties de noodzaak naar voren om bij de aanpak van de milieuproblematiek gebiedsgericht te werk te kunnen gaan. De regering is het hiermee eens.

In het centrale thema over «Milieu» is aangegeven dat voor Midden-Brabant een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid zal worden uitgewerkt. Ook voor het Peelgebied en de Gelderse Vallei zal, in overleg met de provinciale besturen, worden gestreefd naar een geïntegreerde gebiedsgerichte aanpak, om vernieuwing van de ruimtelijke structuur mogelijk te maken en een daling van de totale milieubelasting met stoffen of vormen van verstoring in deze gebieden te kunnen bereiken.

De regering erkent de toeristisch-recreatieve betekenis van het gebied van de Maasplassen en de aangrenzende Maasvallei. Gezien de vele relaties met het omliggende gebied ligt het voor de hand dat ook de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van dit gebied onderdeel uitmaakt van de nadere uitwerking voor het gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei. Daarbij zal op onderdelen een verband moeten worden gelegd met de nadere uitwerking voor het Rivierengebied.

Bovenstaande punten hebben geleid tot een wijziging in ROP 6.2 van de pkb.

Het rijk heeft in de nota «Gegronnd ontgronden» zijn visie op het ontgrondingenbeleid gegeven. Het is aan de provinciale besturen hier verder vorm aan te geven.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 6.2. ● Op basis van de nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief kan voor Midden-Brabant woren besloten tot een toespitsing van beleid gericht op handhaving van de ruimtelijke structuur. Indien dit het geval is zal het daartoe geëigend instrumentarium worden ingezet, waaronder mogelijk de regelingen voor onderhoudsvergoedingen en het bufferzone-instrumentarium.
- Om de komen tot de beoogde vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg, mede in samenhang met het omringende gebied, zal overleg worden gevoerd met de betrokken provincies en andere overheden over de mogelijkheid van een gezamenlijke uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het totale gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei. Deze nadere uitwerking zou wat het rijk betreft, gericht moeten zijn op:
.....

regeringsbeslissing

- 6.2. b Voor Midden-Brabant wordt actieve handhaving van de ruimtelijke structuur voorgestaan, mede met het oog op toeristisch-recreatieve potenties. Het gebied waarop de regeling voor onderhoudsvergoedingen van toepassing is zal worden uitgebreid met het kleinschalige gebied van Midden-Brabant. Nader bezien zal worden in hoeverre het bufferzone-instrumentarium kan worden ingezet. Voorts zal voor Midden-Brabant een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid worden uitgewerkt met het oog op een duurzame ontwikkeling van dit gebied.
- c Om te komen tot de beoogde vernieuwing van de ruimtelijke structuur in Oost-Brabant/Noord-Limburg, mede in samenhang met het omringende gebied, wordt door de betrokken provincies samen met het rijk een nadere uitwerking van het ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota opgesteld voor het totale gebied van Midden-Brabant, Oost-Brabant en de noordelijke Maasvallei. Deze nadere uitwerking zal gericht zijn op:
.....

De kleinschalige gebieden van Noord-Nederland, Twente en de Achterhoek

In het centrale thema over het «Landelijke Gebied» is de benadering beschreven die de regering voorstaat van de kleinschalige gebieden van Noord-Nederland, Twente en de Achterhoek. Die benadering leidt tot een wijziging in de tekst van ROP 6.3 van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 6.3● Uit nationaal oogpunt zijn deze gebieden van strategische betekenis gezien de landschappelijke karakteristiek (zeer kleinschalig, grote mate van verweving van functies), de recreatieve waarden en de ecologische betekenis. Voor deze gebieden is zowel een beleid denkbaar dat is gericht op handhaving van de ruimtelijke structuur (met name met het oog op landschappelijke karakteristiek) als een beleid gericht op aanpassing van de structuur (met name met het oog op natuurontwikkeling op aanzienlijke schaal). Deze gebieden worden thans aangemerkt als studiegebied. Nadere besluitvorming zal in de regeringsbeslissing van deze nota plaatsvinden.

regeringsbeslissing

- 6.3● Het beleid voor de kleinschalige gebieden is gericht op actieve handhaving van de landschappelijke karakteristiek (zeer kleinschalig, grote mate van verweving van functies), en van de recreatieve en ecologische waarden. Hiertoe zal het landinrichtingsinstrumentarium in deze gebieden prioriteit blijven houden. In het Nationaal natuurbeleidsplan wordt bezien of tot uitbreiding van het onderhoudsinstrumentarium moet worden gekomen. Vooral voor beekdalen in en aansluitend aan de kleinschalige gebieden wordt ter versterking van de ecologische hoofdstructuur het natuurbehouds- en natuurontwikkelingsinstrumentarium ingezet. In het Nationaal natuurbeleidsplan zal de wijze waarop dit instrumentarium wordt ingezet worden uitgewerkt.

Overzicht van de inzet van instrumenten voor het natuur- en landschapsbeleid per gebied

Samenvattend komen wat betreft het natuur- en landschapsbeleid de volgende gebieden in aanmerking voor uitbreiding van de werkingssfeer van de Bergboerenregeling, de mogelijke verruiming van de toepassing van de Relatienota met een tweede fase en uitbreiding van de toepassing van de regeling voor landschapsonderhoud:

- gebieden waarvoor een uitbreiding van de werkingssfeer van «*Bergboerenregeling*» wordt voorzien: de beekdalen die zijn genoemd in het centrale thema over het «Landelijk Gebied»; een groot deel van de veenweidegebieden waarvoor de handhavingstrategie van toepassing is; delen van het veenweidegebied waarvoor het gebied als geheel de aanpassingsstrategie van toepassing is; uiterwaarden die regelmatig onderlopen, vallend onder de nadere uitwerking voor het Rivierengebied; de zeer kleinschalige (zand)gebieden

- zodra middelen voor de uitvoering van de tweede fase van de *Relatienota* beschikbaar komen zal onder meer in de volgende gebieden de *Relatienota* op een groter deel van het gebied worden toegepast: de beekdalen die zijn genoemd in het centrale thema over het «Landelijk Gebied»; de veenweidegebieden waarbij het accent in de handhavingengebieden ligt op beheersovereenkomsten en in aanpassingsgebieden op zowel beheersovereenkomsten als reservaatvorming; ook kunnen delen van de eerdergenoemde uiterwaarden in aanmerking komen

- de werkingssfeer van de *Regeling Onderhoud Landschapselementen* zal worden uitgebreid voor de kleinschalige gebieden van Midden-Brabant.

In het Nationaal natuurbeleidsplan wordt gezien of het onderhoudsinstrumentarium voor de kleinschalige gebieden nog verder moet worden uitgebreid.

Gebieden met strategische watervoorraden

Veel *insprekers*, waaronder de Vereniging van Exploitanten van Waterleidingbedrijven in Nederland, achten het van belang de mogelijkheden te onderzoeken om gebieden met strategische watervoorraden aan te wijzen. Wel bestaat er, vooral in de landbouwsector, vrees voor de ruimtelijke consequenties die een dergelijke aanwijzing met zich mee kan brengen. Dat geldt met name voor de aanwijzing van gebieden op de hogere zandgronden.

Overigens blijkt er behoefte aan een preciesere omschrijving van het begrip 'strategische watervoorraad'.

Daarnaast is er gereageerd op de keuze van de gebieden, die voor nader onderzoek in aanmerking komen. Daarbij zijn onder andere de Veenkoloniën, Westerwolde, de duinen en de Biesbosch genoemd als gebied met een strategische watervoorraad.

Het *provinciaal bestuur van Noord-Brabant* stelt voor de Peelhorst als te onderzoeken gebied te schrappen, en het gebied ten westen van de lijn Uden-Deurne toe te voegen. Het *provinciaal bestuur van Overijssel* wijst op het belang van Salland als gebied met een strategische watervoorraad.

De regering wijst er op dat vooral in delen van de zandgebieden de grondwaterkwaliteit zo slecht wordt dat problemen ontstaan bij de drinkwaterwinning. Ook is daar, in die gebieden die in contact staan met het verontreinigde grond- en oppervlaktewater, sprake van een nivellering van natuurwaarden.

De regering acht een actief beleid, gericht op het veiligstellen en selectief gebruiken van strategische watervoorraden dan ook, zowel voor de openbare watervoorziening als voor het natuurbeleid, van groot belang. Daarnaast blijft het huidige beleid om bestaande drinkwaterwinning voor lange termijn veilig te stellen onverkort gehandhaafd.

Bij de strategische watervoorraden gaat het om voorraden die groot genoeg zijn en voldoende kwaliteit bezitten om als alternatief te kunnen dienen indien bestaande waterwingebieden onverhoopt zo vervuild raken, dat de productie van schoon water daar onmogelijk wordt. Daarnaast kan de strategische watervoorraad dienst doen als reserve-voorraad indien er -onverhoopt- grote rampen plaatsvinden.

Inmiddels is begonnen met een verkennende studie naar de ligging en de kwaliteit van strategische grondwatervoorraden. Daarbij wordt tevens nagegaan of deze voorraden worden bedreigd, hoe zij beschermd kunnen worden en aan welke ruimtelijke en milieumaatregelen kan worden gedacht. De studie heeft betrekking op het hogere deel van Nederland. Vooruitlopend op de resultaten van deze studie heeft de regering, mede naar aanleiding van bestuurlijk overleg en inspraak, de lijst van potentiële gebieden met strategische watervoorraden aangepast. Deze heeft een voorlopig en zeker een niet-limitatief karakter; daarom zijn de gebieden van deze lijst niet meer met name genoemd in ROP 6.4 van de pkb. Het gaat nu om de volgende gebieden: Westerwolde, het Drents Plateau, Salland, de Veluwe, de Utrechtse Heuvelrug, het IJsselmeer, het duingebied van Holland en Zeeland, het Zoommeer, het Brabantse zandgebied ten westen van de lijn Uden-Deurne, en Zuid-Limburg.

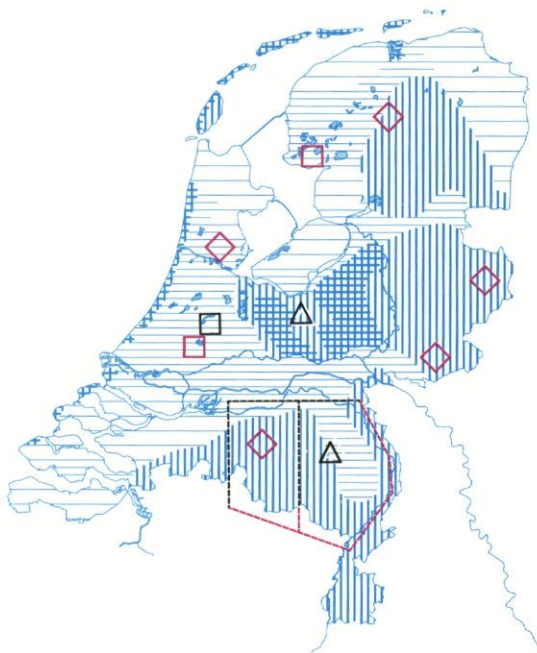
Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- 6.4● De mogelijkheden tot en de ruimtelijke consequenties van een aanwijzing van gebieden met strategische watervoorraden zal worden onderzocht. Gedacht wordt aan het Drents Plateau, de Veluwe, de Heuvelrug, delen van de Kempen, Twente, de Achterhoek, Zuid-Limburg, Midden-Brabant, de Peelhorst, het IJsselmeer en het Zoommeer.

regeringsbeslissing

- 6.4 De mogelijkheden tot en de ruimtelijke consequenties van een aanwijzing van gebieden met strategische watervoorraden zullen worden onderzocht.



— wijzigingen t.o.v. het beleidsvoornemen

△ actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur

□ actieve aanpassing van de ruimtelijke structuur

◇ actieve handhaving van de ruimtelijke structuur

— nadere uitwerking Midden- en Oost-Brabant en de Noordelijke Maasvallei

PKB IV UITVOERING VAN HET BELEID

In de reacties op het beleidsvoornemen zijn wat de uitvoering van het beleid betreft vooral kanttekeningen geplaatst bij de voornemens rond investeringen, bestuurlijke samenwerking, het doorwerken van het beleid in sectornota's, de vereenvoudiging van het ruimtelijk planningstelsel en de aangekondigde onderzoeksthema's.

Investerings

Zowel in de *inspraak* als in het *bestuurlijk overleg* zijn vraagtekens geplaatst bij de haalbaarheid van het voorgenomen beleid als dit moet worden gerealiseerd door het herschikken van bestaande, toch al vaak ontoereikende, middelen.

Een aantal insprekers acht het gewenst in de pkb de acht investeringsprioriteiten voor het rijksbeleid in de komende jaren op te nemen.

De *regering* heeft in het centrale thema over «Zicht op uitvoering» al aandacht besteed aan de wijze waarop het beleid uit de Vierde nota zal worden uitgevoerd. Op deze plaats wordt, in aanvulling daarop, ingegaan op de in het beleidsvoornemen toegezegde nadere indicaties van veranderingen in investeringsstromen als gevolg van de prioriteitsstelling in de Vierde nota.

Hierbij gaat het om:

- het concretiseren van de investeringsprioriteiten
- het selecteren van de voor die prioriteiten relevante (onderdelen van) begrotingsartikelen
- het verzamelen van de bij deze begrotingsposten behorende kasbedragen voor 1988
- het aangeven van de richting van de meerjarenramingen voor 1989-1994
- het aangeven van de recente sectorale en ruimtelijke beleidsontwikkelingen waaraan financiële consequenties zijn verbonden en die voor deze investeringsprioriteiten van belang zijn.

De verzameling van deze gegevens maakt duidelijk welke activiteiten de rijksoverheid nu reeds ontwikkelt, en in welk stadium de investeringsprioriteit zich bevindt. In sommige gevallen betekent de Vierde nota een aanscherping van het bestaande beleid. Infrastructuur is daarvan een voorbeeld. Voor andere prioriteiten, zoals Nederland/Waterland, verkeert het beleid nog in een eerste stadium van ontwikkeling.

Op basis van het verzamelde cijfermateriaal en van de recente beleidsinformatie zal de regering de gevolgen van de prioriteitsstelling per departement zo spoedig mogelijk aangeven en aan de Tweede Kamer toezenden. De regering neemt zich voor de nu verzamelde gegevens in de komende jaren periodiek te toetsen.

Gezien het belang van de negen investeringsprioriteiten heeft de regering deze opgenomen in IV c van de pkb

Daarbij is de eerste investeringsprioriteit in overeenstemming gebracht met het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en aangescherpt wat het openbaar vervoer betreft.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- IV.
- Gezien de opvattingen van de regering over de verhouding tussen overheid en particuliere sector en de verhouding tussen de rijksoverheid en andere overheden wordt het ruimtelijk beleid van het rijk in het bijzonder gericht op
 - die ontwikkelingen waarin de markt niet voorziet
 - die ontwikkelingen die door een initiërend en stimulerend optreden van de rijksoverheid een multiplier-effect hebben op particuliere investeringen.

regeringsbeslissing

- IV c)
- Bij investeringsbeslissingen zal de rijksoverheid zich vooral richten op die elementen uit het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en uit het veranderingsperspectief voor de dagelijkse leefomgeving, waarin via de markt niet wordt voorzien en waarvoor de investeringsbeslissingen niet door de andere overheden behoren te worden genomen. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan overheidsuitgaven waarvan een aanzienlijk versterkend effect uitgaat op particuliere investeringen. Dit houdt de volgende prioriteitsstelling in:
- het wegnemen van knelpunten op de hoofdtransportassen. Binnen het net van hoofdtransportassen voor het wegverkeer wordt daarbij voorrang gegeven aan de «Doorstroomroute» en de achterlandverbindingen van de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven
 - het nemen van andere infrastructurele maatregelen ter geleiding van de mobiliteitsontwikkeling, onder meer voor het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer
 - het versterken van de internationale allure in de drie grote steden, onder meer door de herinrichtingsprojecten, door bundeling van internationale voorzieningen en door een versterking van de kwaliteiten van het Groene Hart
 - het versterken van de centrumfunctie van de stedelijke knooppunten, onder meer door verbetering van de verzorgingsstructuur en het produktiemilieu
 - het versterken van het toeristisch-recreatief element en de natuurontwikkeling van Nederland als waterland, onder meer door inrichtings-, onderhouds- en beheersmaatregelen in het Hollandse, Utrechtse en Friese merengebied en in het Rivierengebied door een adequaat beheer van de grote wateren
 - het handhaven en vernieuwen van het landelijk gebied, onder meer door inrichtingsmaatregelen in delen van het veenweide- en het zandgebied en door een adequaat stelsel van onderhouds- en beheersregelingen met het oog op verweving van functies in het landelijk gebied
 - het blijven zorgen voor de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen
 - het zo spoedig mogelijk wegwerken van de kwaliteitsachterstand van het bestaand stedelijk gebied door het continueren van het stadsvernieuwingsbeleid
 - het zo spoedig mogelijk terugdringen van de bestaande vervuiling en het voorkomen van nieuwe vormen van milieuvervuiling.

Bestuurlijk samenwerking

Met name uit de *provinciale en gemeentelijke reacties* op het beleidsvoornemen blijkt dat bestuurlijke samenwerking vooral op stadsgewestelijk en regionaal niveau noodzakelijk wordt gevonden. De Raad voor het Binnenlands Bestuur vraagt aandacht voor de vormgeving van interbestuurlijke afspraken.

De *RARO* gaat uit van de huidige bestuurlijke organisatie. Wel tekent de Raad daarbij aan dat de Vierde nota op zich aanleiding geeft die organisatie weer eens aan de orde te stellen.

Daarnaast is in het bestuurlijk overleg de behoefte aan functionele bestuurlijke samenwerking onderstreept. Er bestaat echter ook twijfel over de grote verwachtingen die de regering blijkt te hebben van mogelijkheden van bestuurlijke samenwerking.

De vorm van bestuurlijke samenwerking bij de nadere uitwerkingen wordt onduidelijk geacht.

De *regering* is het eens met de *RARO* dat het opnieuw overwegen van de bestuurlijke organisatie nu niet aan de orde is. De noodzaak tot samenwerking is overigens duidelijker dan ooit.

De regering beseft dat bestuurlijke samenwerking niet altijd zonder problemen verloopt. Enig optimisme is echter op zijn plaats, gezien bijvoorbeeld de recente ervaringen in Arnhem en Nijmegen en in Enschede en Hengelo. De gezamenlijke knooppuntstatus heeft daar geleid tot versterking van de bestuurlijke samenwerking. Uit het bestuurlijk overleg is gebleken dat ook wat betreft de nadere uitwerkingen kan worden gesproken van een toenemende bestuurlijke samenwerking.

Bestuurlijke samenwerking is maatwerk. Binnen de wettelijke mogelijkheden zal steeds de passende vorm moeten worden gezocht.

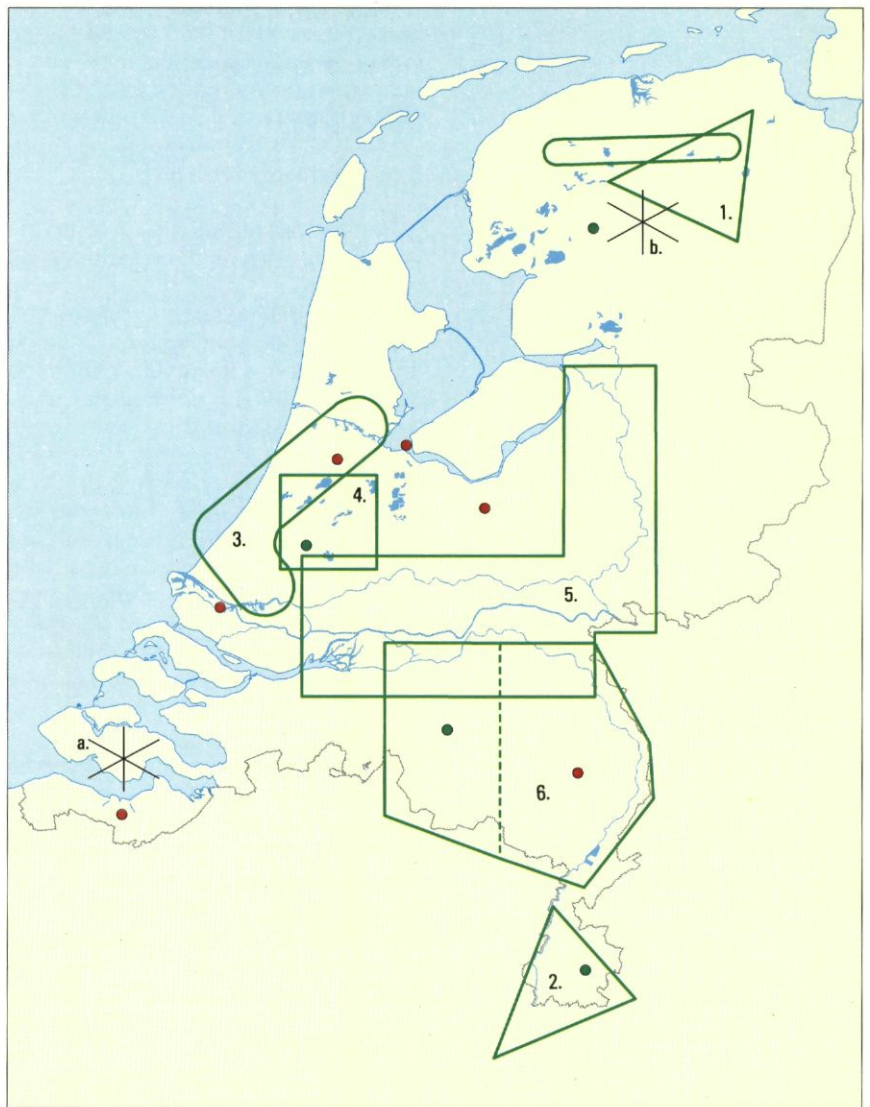
Dat maatwerk geldt ook voor de bestuurlijke samenwerking bij het opstellen van de nadere uitwerkingen. Het doel van de nadere uitwerkingen is niet het opstellen van een integraal plan, maar het geven van een gezamenlijke visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied, waarbij het gaat om een beperkt aantal onderwerpen en projecten.

De nadere uitwerkingen zullen, net als de Vierde nota, een selectief karakter hebben. Het zijn voorbeelden van functionele samenwerking tussen rijk, provincies en andere belanghebbenden.

Voor de nadere uitwerkingen zullen, op basis van de bereikte overeenstemming in het bestuurlijk overleg tussen de partners, allereerst afspraken gemaakt worden over de preciese inhoud van de nadere uitwerking. Deze bestuurlijke afspraken zullen worden geformaliseerd in convenanten.

Het gaat daarbij om een intentieverklaring tot samenwerking tussen de betrokken overheidsbesturen, waarin het gemeenschappelijke doel is vastgelegd en waarin de verantwoordelijkheden duidelijk worden omschreven en toegedeeld. De rijksverantwoordelijkheid zal zich hierbij richten op een goede vormgeving van de bestuurlijke samenwerking tussen het rijk en de provincie, de gemeenten en andere belanghebbenden. Ten behoeve van de nadere uitwerkingen zullen bestaande rijksinstrumenten gecoördineerd worden ingezet.

Zo mogelijk worden in de convenanten al gemeenschappelijke uitgangspunten vastgesteld, taken toegedeeld en een organisatiestructuur afgesproken. Daarnaast zijn afspraken nodig over de verdeling van de financiële lasten van het opstellen van de nadere uitwerking, over het tijdschema en over de voortgangscntrole.



Nadere uitwerkingen

1. Groningen – Assen – Drachten – Leeuwarden
2. Maastricht / Heerlen – Aken – Luik
3. het westelijk deel van de Randstad
4. het Groene Hart
5. het Rivierengebied
6. Midden- en Oost-Brabant en de Noordelijke Maasvallei

Mogelijke nadere uitwerkingen

- a. Westerschelde – bekken
- b. Landelijk gebied Noord Nederland

Geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieu beleid

- relatief schoon milieu
- te verbeteren milieu

Nadat de bestuurlijke partners deze principe-afspraken hebben gemaakt kan worden begonnen met het opstellen van de nadere uitwerking zelf.

Ook het resultaat van de nadere uitwerking kan worden beschouwd als een bestuurlijke overeenkomst. In het algemeen zal dit resultaat de volgende elementen bevatten:

- een intentieverklaring om gezamenlijk een bepaald beleid te voeren, met een globale beschrijving en invulling van dit beleid. Partijen binden zich aan de inhoud en aan de inzet van de hen ten dienste staande middelen en bevoegdheden. In deze intentieverklaring staat de uitwerking van het ontwikkelingsperspectief voor het betreffende gebied centraal

– concrete afspraken over een beperkt aantal projecten. De vorm waarin deze afspraken worden gegoten kan variëren. Bij de projecten wordt de daadwerkelijke inzet van middelen en bevoegdheden van betrokken partijen geregeld, inclusief de wijze waarop die projecten in bestaande planfiguren worden verwerkt.

Doorwerkingspunten

In deze paragraaf zijn de doorwerkingspunten opgenomen die gelden voor de rijksnota's die aansluiten bij de Vierde nota.

Nota Volkshuisvesting in de jaren negentig

De nota Volkshuisvesting in de jaren negentig draait vooral om de bijdrage die het volkshuisvestingsbeleid levert aan de instandhouding van basiswaarden. Het continueren van het stadsvernieuwingsbeleid én de blijvende zorg voor de volkshuisvesting van de lagere inkomensgroepen zijn in dit verband wezenlijk.

De nota Volkshuisvesting biedt, in het verlengde van de Vierde nota, verdere aanknopingspunten voor een op bundeling gericht verstedelijkingsbeleid, ondermeer door het verruimen van de toedeling van grondkostensubsidies aan sociale bouw én aan vrije sectorbouw op gunstig gelegen lokaties in de stadsgewesten.

Tenslotte worden in de nota Volkshuisvesting de mogelijkheden van gemeenten en van de particuliere sector voor het ontwikkelen en het instandhouden van een goede kwaliteit van woning en woonomgeving verruimd.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

Wat betreft de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling werken de Vierde nota en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer gelijk op. In het structuurschema wordt invulling gegeven aan de investeringsprioriteit van de Vierde nota gericht op het bij voorrang wegnemen van knelpunten in de hoofdtransportassen en het nemen van andere infrastructurale maatregelen ter geleiding van de mobiliteit.

De doorwerking vanuit de Vierde nota betreft hier meer in het bijzonder de concretisering van beleidsuitspraken over:

- de verbetering van de achterlandverbindingen van vooral Schiphol en de Rotterdamse haven
- de verbetering van de overige hoofdtransportassen
- de verbetering van het (inter)stadsgewestelijk openbaar vervoer
- de verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad, waaronder de nadere afweging en uitwerking van de zogenaamde «Doorstroomroute» en van de hoge-snelheidsverbindingen.

Structuurnota Landbouw

Vanuit de Vierde nota gezien gaat het in de Structuurnota Landbouw vooral om het functioneren van de landbouw binnen de ruimtelijke hoofdstructuur van ons land zoals die in de zonering landelijke gebieden tot uitdrukking is gebracht.

De Structuurnota Landbouw zal het in de Vierde nota geformuleerd beleid voor het handhaven en vernieuwen van de ruimtelijke structuren in het landelijk gebied verder brengen door richtinggevende uitspraken over inrichtings-, onderhouds- en beheersmaatregelen die nodig zijn om een goed functionerende landbouw mogelijk te maken. Het gaat daarbij zowel om de gebieden met hoofdfunctie landbouw als om de multifunctionele gebieden waar de landbouw een rol heeft. Voor de Vierde nota zijn daarbij met name een aantal delen van de veenweidegebieden en van de zandgebieden van belang.

Het Nationaal milieubeleidsplan (NMP)

Het NMP en de Vierde nota zijn onderling sterk verweven; ze vullen elkaar aan en ondersteunen elkaar. De doorwerking vanuit de Vierde nota betreft vooral de concretisering van de basiswaarde «een schoon milieu» en van de geïntegreerde gebiedsgerichte benadering van ruimtelijk en milieubeleid, zoals deze in aanzet in de Vierde nota is geformuleerd.

Bij het concretiseren van de basiswaarde gaat het om beleidsmaatregelen die erop gericht zijn de bestaande vervuiling zo spoedig mogelijk terug te dringen en nieuwe vormen van milieuvervuiling te voorkomen. Voor de doorwerking van het beleid voor de dagelijkse leefomgeving zal tevens het geschetste perspectief gericht op het zorgvuldig omgaan met grondstoffen en afval in het NMP worden geconcretiseerd.

Wat betreft de geïntegreerde gebiedsgerichte benadering zal het NMP nadere beslissingen bevatten voor de aanpak van de met name genoemde gebieden. Ook het veiligstellen van strategische watervoorraden zal doorwerken in het NMP.

Het Nationaal natuurbeleidsplan (NBP)

Het voorbereiden van het NBP loopt in de tijd gezien gelijk met het opstellen van het NMP en de Derde nota waterhuishouding. Vanuit de Vierde nota gezien is in het NBP in de eerste plaats het beleid dat samenhangt met de uitwerking van het concept Nederland-Waterland van belang. Door inrichtings-, onderhouds- en beheersmaatregelen zullen de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het Hollandse en Friese merengebied en in het Rivierengebied worden vergroot. Tevens zal in het NBP onder andere het in de Vierde nota geschetste beleid voor de kleinschalige gebieden en de beekdalen in het hogere deel van ons land worden geconcretiseerd.

Ook voor het NBP is doorwerking van de geïntegreerde gebiedsgerichte benadering van ruimtelijk en milieubeleid van groot belang. Deze gebiedsgerichte benadering heeft niet alleen consequenties voor het natuurbeleid, het natuurbeleid kan ook aan deze benadering bijdragen.

In het NBP zullen nadere uitspraken worden gedaan voor natuurbehoud en -ontwikkeling in de dagelijkse leefomgeving. Vooral het beleid voor gebiedsvreemd en gebiedseigen water zal -met het oog op de kansen voor natuurontwikkeling- worden uitgewerkt.

De Derde nota waterhuishouding

In de eerste plaats zal de Derde nota waterhuishouding een uitwerking van het in de Vierde nota geschetste perspectief voor «Nederland-Waterland» bevatten. Het gaat daarbij vooral om inrichtings-, onderhouds- en beheersmaatregelen die bijdragen aan het versterken van het toeristisch-recreatieve element en aan de natuurontwikkeling in het Rivierengebied, de Voordelta en andere onderdelen van het perspectief.

Het tweede element van doorwerking is de geïntegreerde gebiedsgerichte benadering van ruimtelijk en milieubeleid, zoals die in aanzet in de Vierde nota is geformuleerd. Deze gebiedsgerichte benadering is essentieel voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. Ook het beleid voor de waterhuishouding kan aan deze gebiedsgerichte benadering bijdragen.

Tenslotte geldt als doorwerkingspunt vanuit de Vierde nota het concretiseren van het beleid gericht op het zorgvuldig omgaan met water (het beperken van vuil, gebiedsvreemd water) en het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Planningstelsel

IV f van de pkb is op drie plaatsen aangepast. Het gaat om een aanpassing als gevolg van de publicatie van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer als beleidsvoornemen, de aankondiging van de actualisering van het beleid van de Structuurschets stedelijke gebieden en de Structuurschets voor de landelijke gebieden (zie ROP 4) en de aankondiging van de herziening van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (zie DALO 5).

Op de vereenvoudiging van het samenstel van ruimtelijke plannen is de regering al ingegaan in het centrale thema over het «Vereenvoudiging planningstelsel». Dit heeft geleid tot wijzigingen in de tekst van IV g van de pkb.

Consequenties voor de planologische kernbeslissing:

beleidsvoornemen

- IV. ● Voor de planologische kernbeslissingen die momenteel van kracht zijn geldt het volgende:
- de Derde nota over de ruimtelijke ordening, bestaande uit de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden vervalt.
 - het beleid zoals dat is geformuleerd in de Structuurschets stedelijke gebieden en de Structuurschets landelijke gebieden wordt gehandhaafd.
 - Voor andere pkb's, waaronder de Structuurschema's geeft deze Nota geen aanleiding tot bijstelling van beleid. Uitzondering hierop kunnen vormen de Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Landinrichting, Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud.
 - het Structuurschema Verkeer en Vervoer: een herziening verkeert inmiddels in een vergevorderd stadium van voorbereiding.
 - Structuurschema's Landinrichting, Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud: voor een eventuele herziening hiervan wil de regering eerst de discussie over deze nota en de in voorbereiding zijnde sectornota's op het terrein van landbouw en van natuur afwachten alvorens te beslissen over eventuele bijstellingen.
- IV. ● Een gefaseerde vereenvoudiging van het ruimtelijk planningstelsel wordt nuttig en wenselijk geacht. Daarvoor wordt met deze Vierde nota de eerste stap gezet. De Vierde nota over de ruimtelijke ordening vervangt in zijn geheel de uit drie delen bestaande Derde nota, te weten de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden. De Structuurschetsen voor de stedelijke en landelijke gebieden zullen bij de regeringsbeslissing over deze nota worden geïntegreerd. Na de parlementaire behandeling van de Vierde nota zal de geïntegreerde Structuurschets worden

regeringsbeslissing

- IV f) Voor de planologische kernbeslissingen die momenteel van kracht zijn geldt het volgende:
- de Derde nota over de ruimtelijke ordening, bestaande uit de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden, vervalt
 - het beleid zoals dat is geformuleerd in de Structuurschets stedelijke gebieden en de Structuurschets voor de landelijke gebieden wordt gehandhaafd. Het beleid van deze beide structuurschetsen zal eind 1990 worden geactualiseerd
 - in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn onder meer de beleidsbijstellingen die het gevolg zijn van deze nota opgenomen
 - een herziening van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening wordt voorbereid
 - voor andere planologische kernbeslissingen geeft deze nota geen aanleiding tot bijstelling van beleid. Uitzondering hierop kunnen vormen de structuurschema's Landinrichting, Openluchtrecreatie en Natuur- en Landschapsbehoud. Voor een eventuele herziening hiervan wil de regering de in voorbereiding zijnde sectornota's op het terrein van landbouw en van natuur afwachten alvorens te beslissen over eventuele bijstellingen.
- IV g) Een gefaseerde vereenvoudiging van het ruimtelijk planningstelsel wordt nuttig en wenselijk geacht. Daarvoor wordt met deze Vierde nota de eerste stap gezet. De Vierde nota over de ruimtelijke ordening vervangt in zijn geheel de uit drie delen bestaande Derde nota, te weten de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota landelijke gebieden. De Structuurschets voor de landelijke gebieden en de Structuurschets stedelijke gebieden zijn geïntegreerd in de ontwerp-Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden.

geïntegreerd met de Planologische kernbeslissing van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening. Wat betreft de structuurschema's zal in de regeringsbeslissing over deze nota worden aangegeven op welke wijze vermindering van het aantal schema's zal worden gerealiseerd. De vermindering van het aantal structuurschema's zal mede worden bereikt door een integratie van de structuurschema's op het terrein van het transport. Daarbij zal er naar worden gestreefd de structuurschema's Verkeer en vervoer, Vaarwegen, Zeehavens en, eventueel, Buisleidingen samen te voegen.

Na de parlementaire behandeling van de Vierde nota zal deze geïntegreerde Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden worden samengevoegd met de planologische kernbeslissing van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening. De vermindering van het aantal structuurschema's zal mede worden bereikt door een integratie van een aantal structuurschema's op het terrein van het transport te weten de structuurschema's Verkeer en Vervoer, Zeehavens en Vaarwegen en door een integratie van de structuurschema's op het terrein van het landelijk gebied te weten de structuurschema's Landinrichting, Openlucht recreatie en Natuur- en Landschapsbehoud.

Onderzoek

In het beleidsvoornemen zijn vijf thema's aangegeven die in het bijzonder voor nader onderzoek in aanmerking komen. Het Programme-ringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO) wijst in zijn *reactie* op de noodzaak een programma met onderzoeksprioriteiten op te stellen. Anders kunnen de thema's niet taakstellend werken. De nu geformuleerde thema's zijn te breed en daardoor weinig richtinggevend.

Een aantal insprekers heeft andere onderzoeksthema's aangegeven, zoals de zeespiegelrijzing, sociale veiligheid en beperking van automobilititeit en verkeersstromen.

De *regering* onderschrijft het standpunt van het PRO. De Rijksplanologische Dienst zal in samenwerking met het PRO een inventarisatie maken van lopend en afgesloten onderzoek dat aansluit bij de vijf onderzoeksthema's. Daarna zullen de onderzoeksprioriteiten worden geconcretiseerd. Het rijk zal in overleg treden met andere overheden, bedrijven en instellingen, om een goede verdeling van het te verrichten onderzoek in het kader van de thema's te bereiken.

Voor nieuwe thema's in het kader van de Vierde nota ziet de regering geen redenen. Ook hier moet het selectiviteitsprincipe gehandhaafd blijven. Als criterium geldt dat het moet gaan om nieuwe, kansrijke thema's. Sociale veiligheid en automobilititeit zijn belangrijke onderwerpen, maar krijgen nu al voldoende aandacht. Dit geldt niet voor de zeespiegelstijging. Onderzoek naar de noodzakelijke ruimtelijke maatregelen ten gevolge van de zeespiegelstijging zal toegevoegd worden aan het vijfde onderzoeksthema, «De kwaliteit van het water». Dit thema wordt verbreed tot «Integraal waterbeheer».

«Nederland in 2015. Daar wordt nu aan gewerkt». Onder dit motto publiceerde de regering in maart 1988 het beleidsvoornemen van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening.

Over dit beleidsvoornemen is overleg gevoerd met provincies en gemeenten, hebben insprekers hun mening gegeven en heeft de RARO advies uitgebracht. Op grond van dat alles heeft de regering haar voorgenomen beleid op een aantal punten bijgesteld, en vastgelegd in deze regeringsbeslissing over de Vierde nota over de ruimtelijke ordening. Het woord is nu aan de Tweede en Eerste Kamer.

VROM 80487/12-88

Vormgeving: Debora Goedewaagen
en Moniek Voorhout

Uitgave: SDU uitgeverij

Druk: SDU drukkerij

isbn 90 12 06067 2

803430F