

Hoofdstuk 2

Beleidssterreinen in het MIRT

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft – vanuit de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en de Agenda Vitaal Platteland – de relevante beleidssterreinen van VROM, VenW, EZ en LNV, die de basis vormen van de projecten en programma's in het MIRT. Er wordt aangegeven welke doelstellingen worden nagestreefd en welke maatregelen daarvoor worden ingezet. Voor zover deze van belang zijn voor het MIRT, gaat dit hoofdstuk ook in op de ambities en de financiële middelen ('enveloppen') uit het Coalitieakkoord en het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven'.

2.2 Realiseren van complexe ruimtelijke opgaven en kwaliteit

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

de veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. In dat licht maakt het rijk waar nodig en mogelijk afspraken met de regio over:

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

Deze afspraken legt het rijk vast in gezamenlijke ontwikkelagenda's van rijk en regio. Daarnaast bevordert het rijk de integrale gebiedsontwikkeling onder meer door een gerichte en selectieve inzet van het Nota Ruimte budget (zie tekstbox). Tevens investeert het rijk in de stimulering van de kwaliteit in ruimtelijke planvorming en doorwerking van het nationaal ruimtelijk beleid. Dit betekent ondermeer de afstemming tussen rijksbesluitvorming over infrastructuur, openbaar vervoer, groen, natuur en de regionale ontwikkelingsagenda's van de decentrale overheden. Zo wordt er in het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) gewerkt aan integrale ontwikkelingsplannen voor de toekomstige halteplaatsen van de HSL/T en hun omgeving. Het gaat hierbij om het station Amsterdam Zuidas en de centraal stations van Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda. Doel is dat deze stations en hun omgeving toplocaties worden voor wonen, werken en voorzieningen om daarmee de internationale concurrentiepositie van Nederland

te versterken.

Ruimtelijke kwaliteit wordt vaak beïnvloed door de aanwezigheid van infrastructuur. Wegen, spoorwegen en vaarwegen en de daarin opgenomen kunstwerken zijn karakteristieke beeldelementen in het landschap. Tevens bepalen deze verbindingen in hoge mate ruimtelijke en economische ontwikkelingen en in samenhang daarmee het aanzicht van stad, dorp en landschap. Vooral langs snelwegen is goed zichtbaar hoe het samenspel tussen bereikbaarheid en beschikbare ruimte kan leiden tot het vollopen van gebieden met bebouwing en tot een afname van ruimtelijke kwaliteit. Bijzondere landschappen en panorama's verdwijnen, de variatie van stad en land komt onder druk te staan en ook de afwikkeling van het autoverkeer wordt door voortgaande dichtslibbing van gebieden gehinderd. Integraal gebiedsgericht denken over de kwaliteit van Infrastructuur en Ruimte biedt kansen om deze negatieve spiraal te stoppen en de kwaliteit van weg en omgeving te verbeteren. Een goed voorbeeld van een dergelijke samenhangende benadering is het programma Routeontwerp van Snelwegen (zie tekstbox).

2.3 Mobiliteit binnen grenzen van leefbaarheid en veiligheid

2.3.1 Netwerkaanpak

In augustus 2006 zijn de resultaten van elf netwerk analyses beschikbaar gekomen. Het gaat om

Nota Ruimte budget

Voor de uitvoering van de Nota Ruimte is voor de periode tot en met 2014 € 1 mld beschikbaar gesteld, waarvan € 250 mln in de periode tot en met 2010. Het budget is bedoeld voor complexe integrale gebiedsontwikkelingsopgaven, die een nationale betekenis hebben en die een aanzienlijke mate van rijksverantwoordelijkheid vragen. De integrale opgaven betreffen naast versterking van de concurrentiepositie vraagstukken van duurzaamheid, klimaat aanpassing, versterking van het landschap, verbetering van de infrastructuur en binnenstedelijke herstructurering. Het kabinet streeft naar versterking van de samenhang en kwaliteit in de besluitvorming over deze opgaven en investeringen, zodat zowel nu als in de toekomst wordt gezorgd voor een hoge kwaliteit van de leefomgeving en efficiënt gebruik van de ruimte. Om in aanmerking te komen voor het Nota Ruimte budget moeten enkele fasen worden doorlopen. Het gaat om de verkenningsfase (waarin ondermeer een kosten-batenanalyse moet worden uitgevoerd en getoetst), uitwerking/planstudiefase (waarin ondermeer een businesscase moet worden opgesteld), besluitvormingsfase en de uitvoeringsfase.

In februari 2007 is voor vijf projecten een voorlopige maximale reservering gemaakt (de zogenaamde versnellingsprojecten). Het gaat om Eindhoven A2 Zone, Klavertje 4 Venlo, Hoeksche Waard, Noordelijke IJ-oever (Amsterdam) en Greenports. Deze projecten bevinden zich in de uitwerking/planstudiefase. Naar verwachting neemt het kabinet voor het merendeel van deze projecten vóór 2009 een besluit over de definitieve bijdrage. Daarnaast heeft het kabinet 17 gebiedsontwikkelingsprojecten geselecteerd voor de verkenningsfase. De projecten worden de komende tijd samen met de decentrale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen nader uitgewerkt. Het rijk werkt daarbij met het één-loketprincipe, wat betekent dat één departement de rijksaangelegenheden coördineert. Het gaat om de volgende projecten, onderverdeeld in zes gebiedsopgaven:

- Haarlemmermeer - Amsterdam - Almere: Schaalsprong Almere en Gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer;
- Leiden - Rotterdam - Antwerpen: Stadshavens Rotterdam, Den Haag internationale stad, Mooi en vitaal Delfland en Zuidplaspolder;
- Groene Hart en Veenweiden: Oude Rijnzone (inclusief venster Bodegraven Woerden), Westelijke Veenweiden (inclusief Groot Mijdrecht) en Nieuwe Hollandsche Waterlinie;
- Zuidoost Brabant - Noord Limburg: Brainport Eindhoven;
- Kust- en Riviereengebied: IJsseldelta/IJsselprong, Waterdunen en Nijmegen omarmt de Waal;
- Overige nationale stedelijke netwerken: Groningen Centrale Zone, Apeldoorn Kanaalzone, Maastricht Belvédère en Den Bosch Spoorzone.

de netwerkanalyses voor de Noordvleugel, Zuidvleugel, Utrecht (tevens MIT-verkenning), Brabantstad, Twente, Stadsregio Arnhem - Nijmegen, Groningen - Assen, Leeuwarden - Westergo-zone - A7-zone, Noord-Overijssel, Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen en Zuid - Limburg.

In de brief van de minister van VenW van 16 oktober 2006 (TK, 29 644, nr. 74) zijn richting de Tweede Kamer de resultaten uiteen gezet. Besloten is het proces van de netwerkanalyses door te zetten in de zogenoemde netwerk aanpak. Een nauwere samenwerking tussen regio en rijk, gerichte aandacht voor deur-tot-deur bereikbaarheid en daarmee beter op elkaar aangesloten en functionerende netwerken zijn de kern van deze aanpak. In de brieven van 20 april 2007 (TK, 29 644, nr. 76) en 25 juni 2007 (TK, 29 644, nr. 77) is de netwerk aanpak nader toegelicht.

Samenwerkingsagenda's en quick wins

Een belangrijk onderdeel van de netwerk aanpak zijn de per regio op te stellen Samenwerkingsagenda's. Deze agenda's worden in het bestuurlijk overleg in het najaar van 2007 vastgesteld.

Het gaat daarbij bijvoorbeeld over kleinschalige maatregelen, waarmee op korte termijn een groot effect kan worden behaald bij de verhoging van de samenhang en kwaliteit van de infrastructuur-netwerken (zogenoemde quick wins). Dit kabinet heeft in de periode 2008 - 2012 extra middelen gereserveerd voor quick wins, die zowel betrekking hebben op de relatie tussen onderliggende infrastructuur en hoofdinfrastructuur als op de hoofdinfrastructuur zelf. Een deel is gereserveerd in het FES; een ander deel staat op de aanvullende post (AP) van het rijk. Concreet gaat het om:

- Quick Wins wegen (inclusief aanpak knooppunten hoofdwegen);
- Quick wins vaarwegen (bereikbaarheid binnenhavens);
- Quick Wins OV (inclusief ruimtelijke kwaliteit Nieuwe Sleutelprojecten en ketenversterking).

Voor grootschalige projecten worden de MIT-spelregels gevolgd.

Landelijke analyses

Naast de samenwerkingsagenda's worden landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's) uitgevoerd. De LMCA's moeten meer inzicht geven

in de mogelijkheden en knelpunten in de landelijke netwerken voor weg, spoor, binnenvaart en openbaar vervoer (vanuit de van-deur-tot-deur gedachte) op basis van de meest recente ruimtelijke, verkeerskundige, economische, demografische en beleidsmatige ontwikkelingen. De analyses worden naar de modaliteiten uitgevoerd, maar conclusies op basis van de analyses zullen nadrukkelijk in hun samenhang worden getrokken. Daarbij zal ook naar andere relevante beleidsontwikkelingen worden gekeken (zoals de gevolgen van invoering van prijsbeleid en andere beleids-thema's zoals verbetering van ketenmobiliteit). Door gebruik te maken van betere regionale inzichten en de meest recente cijfers over de toekomstige groei vormen de landelijke analyses een aanvulling en verdieping van de netwerkanalyses en de Nota Mobiliteit.

Beleidsbrief netwerk aanpak

De resultaten van de netwerk aanpak worden eind 2007 opgenomen in een beleidsbrief aan de Tweede Kamer. Deze brief bevat de voorgenomen beleidsmatige conclusies en besluiten, geformuleerd op basis van de uitkomsten van de

Landelijke analyses met aandacht voor de kwaliteit van corridors

De hoofdverbindingssassen – ook wel corridors – tussen mainports, economische kerngebieden en stedelijke netwerken onderling én met het Europese achterland zijn cruciaal voor een vitale ruimtelijke en economische ontwikkeling in Nederland. Dit belang is in de Nota Mobiliteit onderkend. Mede daarom worden naast regionale analyses ook landelijke markt- en capaciteitsanalyses uitgevoerd door het rijk. Voorbeelden van de corridorgedachte zijn terug te vinden in de binnenvaart (bijvoorbeeld de Waal als vaarweg van internationaal belang) en het spoor (goederenvervoer over de Betuweroute en personenvervoer over de 'dikke' corridors tussen de grote steden in de Randstad). Ook voor weginfrastructuur zijn dergelijke relaties van nationaal belang duidelijk aan te wijzen. De A15 functioneert bijvoorbeeld als goederenvervoercorridor van de mainport Rotterdam naar het Ruhrgebied in het achterland, maar kent rond grote steden natuurlijk ook veel lokaal personenverkeer. Rond dergelijke corridors dient de vraag zich aan of maatregelen, die de bereikbaarheid binnen een regio verbeteren, automatisch ook in het voordeel werken van bovenregionaal verkeer en (goederen)vervoer over langere afstanden. Tegen deze achtergrond brengt de LMCA weg in beeld op welke trajecten aanpassing van belangrijke wegcorridors voor het personen- en goederenvervoer noodzakelijk is voor verbetering van de doorstroming en waar nog ontbrekende schakels moeten worden aangelegd. Voor (het stimuleren van) economische ontwikkeling dient de weginfrastructuur daarbij als onderdeel van een vervoersnetwerk de gewenste bereikbaarheidskwaliteit te bieden op belangrijke relaties – corridors – voor economische clusters. De LMCA gaat daarom ook in op de vraag of het investeringsbeleid moet uitgaan van uniforme kwaliteitseisen aan alle verbindingen of dat er juist aandacht moet zijn voor gedifferentieerde bereikbaarheidskwaliteiten.

landelijke analyses, de regionale samenwerkingsagenda's en de bestuurlijke gesprekken in het najaar 2007 daarover. Bij de besluitvorming over de beleidsbrief wordt – waar relevant – de structurele financiële doorwerking van de enveloppen Infrastructuur en (vaar)wegen en Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord betrokken.

2.3.2 Spoorwegen

Reistijdverbetering

In het kader van de dienstregeling 2007 is discussie gevoerd over de verbetering van reistijden van, naar, binnen en tussen de landsdelen. In de brief van VenW aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 (TK, 29984, nr. 82) zijn maatregelen genoemd op het gebied van alternatieve bedieningsmodellen, efficiëntere benutting van goederenpaden, plannormen en infrastructuur. Naar aanleiding van het amendement Van Hijum/Dijksma (TK, 30 800 A, nr.18) stelt het kabinet voor de periode 2007 - 2009 € 84 mln beschikbaar voor de infrastructurele maatregelen. Van deze gelden is € 48 mln bestemd voor infrastructurele versnellingsmaatregelen en wordt € 36 mln gereserveerd voor mogelijke maatregelen, die kunnen voortvloeien uit het onderzoek

naar rijden met 160 km per uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken.

Extra impuls om de groei van vervoer per spoor mogelijk te maken

Om de in het Coalitieakkoord geambieerde groei van het vervoer per spoor in de periode 2007 - 2011 mogelijk te maken, zijn op korte termijn extra maatregelen noodzakelijk. Samen met andere NS en ProRail wordt een actieplan opgesteld met snel uitvoerbare maatregelen. Dit pakket kan naast aanpassingen in de dienstregeling en de inzet van meer of andere treinen ook bestaan uit kleine infrastructurele maatregelen, zoals:

- Perronverlengingen op diverse drukke routes;
- Verbetering van de transfercapaciteit voor middelgrote stations;
- Seinverdichting op drukke routes;
- Uitbreiding van opstelcapaciteit voor meer materieel;
- Kleinere aanpassingen infrastructuur/emplacementen.

Voor de uitvoering van deze maatregelen heeft het kabinet voor de periode 2008 - 2012

vooralsnog een bedrag van € 200 mln in het FES gereserveerd. Tevens worden hieruit kleine infrastructurele aanpassingen voor een toekomstvast invulling van de spoorcorridor Delft (€ 20 mln) gefinancierd. Op basis van het uitgewerkte actieplan kan een definitief besluit worden genomen over het pakket en de daarvoor benodigde middelen. Daarbij wordt ook de structurele doorwerking van de envelop Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord betrokken. Het pakket maatregelen moet ook in samenhang worden gezien met de mogelijke maatregelen in het kader van invoering van hoogfrequent spoorvervoer op basis van uitkomsten van de LMCA.

Hoogfrequent spoorvervoer

Momenteel loopt er een landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) voor het spoor. De uitkomst van deze LMCA is eind 2007 beschikbaar en zal inzicht geven in kansen en mogelijkheden voor (1) een kwaliteitssprong van het spoor door een hogere frequentie voor de treinreiziger en (2) het faciliteren van de groei van het goederenvervoer. Op basis van de uitkomsten kunnen door het kabinet richtinggevende keuzes worden gemaakt. Daarbij wordt voor de financiering de structurele doorwerking van de envelop Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord betrokken.

Spoorse doorsnijdingen

Voor het programma Spoorse doorsnijdingen in stedelijk gebied is door het vorige kabinet een budget van € 300 mln beschikbaar gesteld. Het programma richt zich op de (mede)financiering van maatregelen, waarmee knelpunten ten aanzien van stedelijke bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving kunnen worden opgelost. Op basis van de Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen is eind 2006 budget toegekend aan verschillende gemeenten. Dit kabinet is voornemens een tweede tranche spoorse doorsnijdingen te starten als de evaluatie van de inschrijvings- en toedingsprocedure van de eerste tranche (positieve) resultaten laat zien. Voor de financiering wordt daarbij de structurele doorwerking van de envelop Openbaar Vervoer uit het Coalitieakkoord betrokken.

Overig

In 2007 is de Betuweroute in gebruik genomen en het streven is de HSL-Zuid vanaf eind 2007 gefaseerd in gebruik te nemen. Dit zijn mijlpalen in de geschiedenis van zowel het railgoederenvervoer als het railpersonenvervoer in Nederland. De werkzaamheden aan de Betuweroute worden in 2008 afgerond door het nieuwe beveiligingssysteem (ECTS) en energiesysteem (25 kV) op het havenspoor in bedrijf te nemen. In de daaropvolgende jaren wordt uitvoering gegeven aan de systeemwijziging op de ATB/1500V-eilanden te Kijfhoek en Zevenaar in het kader van de optimalisatie van de goederencorridor Rotterdam - Genua. In 2006 is de planstudie OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (OV SAAL) opgestart. In deze planstudie studeren rijk, regio, NS en ProRail op de knelpunten, die zich op korte, middellange en lange termijn voordoen op deze corridor én op de ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden in de Noordvleugel. De eerste fase van deze planstudie is gericht op het in kaart brengen van kansrijke alternatieven. Besluitvorming over fase 1, waaronder een 'no regret' pakket met spooruitbreidingen voor de korte termijn, is voorzien in het najaar van 2007.

2.3.3 Wegen

Anders Betalen voor Mobiliteit

Een van de belangrijkste ambities van dit kabinet is de introductie van Anders Betalen voor Mobiliteit in de vorm van een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukarakteristieken. Gezien de ernst van de fileproblematiek en de in het Coalitieakkoord opgenomen randvoorwaarden wordt deze kabinetsperiode een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een – binnen het eindbeeld dat door het Platform Nieuw is ontwikkeld passende – kilometerbeprijzing. In het najaar van 2007 wordt hierover een kabinetsbesluit genomen. Parallel hieraan en onlosmakelijk hiermee verbonden wordt het eindbeeld uitgewerkt binnen de in het Coalitieakkoord opgenomen randvoorwaarden.

Naar rato zullen de bestaande autobelastingen worden afgeschaft. Hiermee worden de lasten eerlijker verdeeld over de weggebruikers, door-

Routeontwerp van snelwegen

Het programma Routeontwerp van Snelwegen staat model voor een samenhangende aanpak van de I (infrastructuur) en de R (ruimte) uit het MIRT. De opgave is om de ruimtelijke kwaliteit rond snelwegen te verbeteren. Het is een reactie op de dreigende verrommeling van Nederland. Vooral langs snelwegen is goed zichtbaar hoe het samenspel tussen bereikbaarheid en beschikbare ruimte leidt tot het vollopen van gebieden. Integraal denken over de kwaliteit van infrastructuur en omgeving biedt kansen om deze negatieve spiraal te doorbreken. Het rijk (met als trekkers VenW, VROM en LNV gezamenlijk) heeft het initiatief genomen om voor het Routeontwerp van Snelwegen de koers uit te zetten. Voorbeeldproject was de Regenboogroute A12. Het Routeontwerp A12 deelt de omgeving van de snelweg op in 11 karakteristieke gebieden. Deze gebieden zijn onderverdeeld in 4 typologieën: stad, bos, weide en mozaïekgebieden (zie visiekaart). Nu wordt ook gewerkt aan routeontwerp voor de A2, de A4 (Deltaroute) en de A27 (Panoramaroute).

Visie op Kwaliteit

Bij Routeontwerp gaat het erom een gezamenlijke visie op kwaliteit van weg en omgeving te formuleren. Hierin wordt infrastructuur gezien in de context van het gebied waarin hij ligt. Meer kwaliteit levert meer waarde op, zowel in financiële en economische termen als in maatschappelijk en cultureel opzicht. De combinatie van mooi, functioneel, duurzaam en rendabel (ruimtelijke kwaliteit) draagt onder andere bij aan het imago en de aantrekkingskracht van gebieden voor bedrijfsvestiging, woningbouw en toeristisch-recreatieve voorzieningen. Voor de A12 is bijvoorbeeld een modulair geluidsscherm ontwikkeld, dat de gehele Regenboogroute een eigen en herkenbaar karakter geeft.

Manier van samenwerken

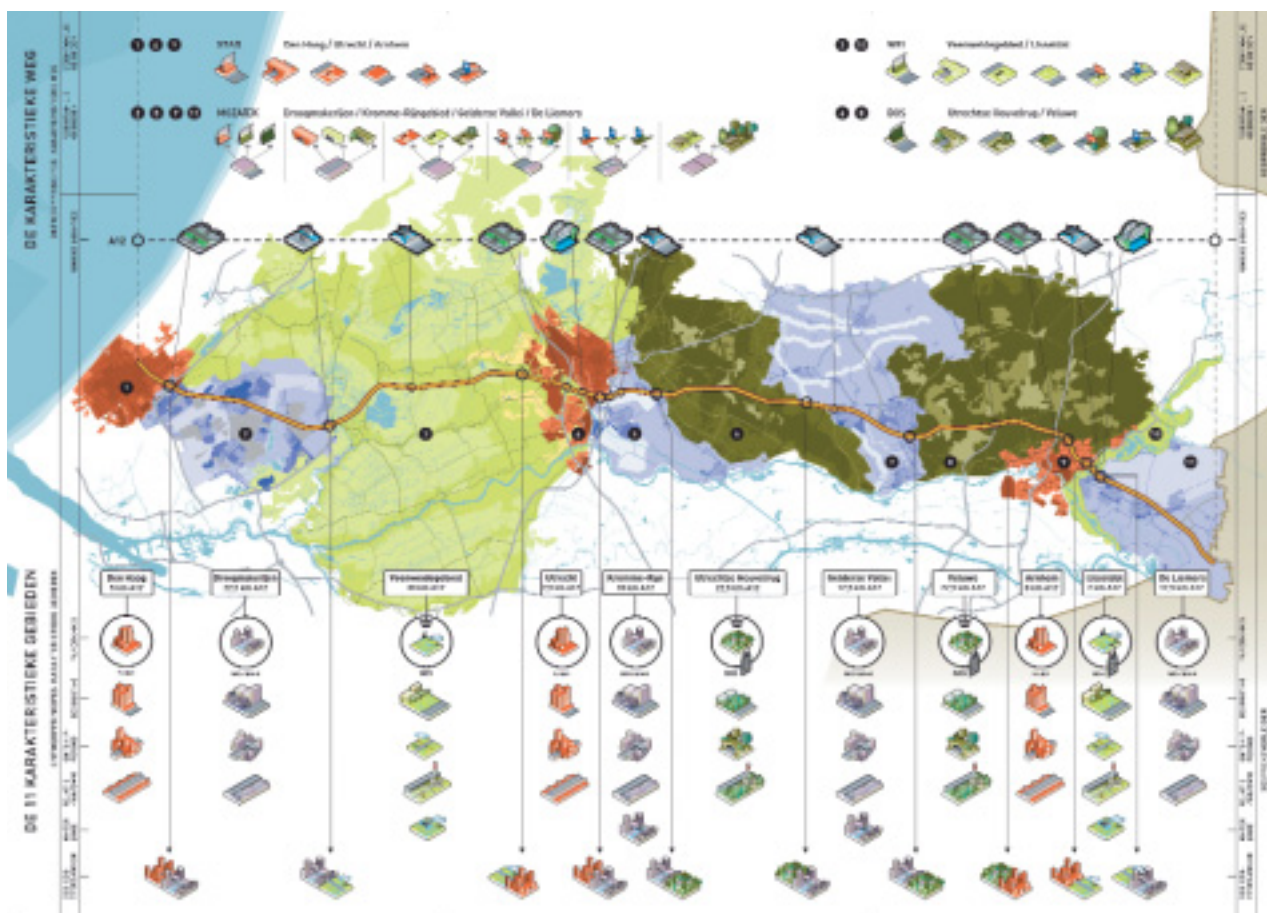
Routeontwerp is vooral ook een manier van samenwerken aan gebiedsontwikkeling. Het vergt een gezamenlijke aanpak van publieke en private partijen. Deze aanpak is gebaat bij het koppelen van regionale (ruimtelijke) ambities met bereikbaarheidsdoelstellingen (van lijn- naar gebiedsopgave). Dit vergroot het draagvlak voor nieuwe ontwikkelingen en versnelt de procedures. Op veel punten verschuift de rol van het rijk van initiatiefnemer naar facilitator, die direct belanghebbende partijen ondersteunt om ruimtelijke kwaliteit te organiseren. Een voorbeeld is de implementatie van het routeontwerp voor de A4 in de Schipholcorridor (mede in relatie tot Werkstad A4). Gemeenten, provincie, maatschappelijke organisaties en VenW zetten nu belangen, ambities en investeringsplannen op een rij om een hoogwaardig gebied te creëren als 'money maker' waar Nederland trots op kan zijn. Meer informatie op: www.routeontwerp.nl

dat al vanaf de eerste betekenisvolle stap betaald wordt naar gebruik in plaats van naar bezit. Voor weggebruikers, die relatief weinig, schoon en zuinig autorijden zullen hierdoor de lasten dalen. Om schokeffecten door een abrupte omzetting van de aanschafbelasting (BPM) in de kilometerprijs tegen te gaan zal een deel van de BPM in het Belastingplan 2008 en daarna worden omgebouwd in de Motorrijtuigenbelasting (MRB). De netto opbrengsten van de kilometerbeprijzing vloeien via het Infrastructuurfonds terug naar de verkeersinfrastructuur.

Het kabinet hecht er aan het draagvlak dat al is bereikt, te behouden. Rijk en regio werken gezamenlijk de eerste stap van prijsbeleid verder uit. Omdat het van belang is dat weggebruikers weten waarvoor zij straks betalen en wat het ze oplevert – betere doorstroming, een beter milieu en een eerlijkere verdeling van lasten – zal het kabinet de dialoog zoeken met de weggebruiker zodra de voorstellen voldoende zijn uitgewerkt.

Aanleg en benutting

De mobiliteit groeit stevig en daarmee ook de voorsprestatie van ons wegennet. Er wordt meer



Visiekaart Routeontwerp A12 (De Regenboogroute): Een samenhangende hoofdweg door elf karakteristieke gebieden. De infrastructuur wordt gezien in de context van het gebied waarin deze ligt. Meer kwaliteit levert meer waarde op, zowel in financiële en economische termen als in maatschappelijk en cultureel opzicht.

dan 10% extra kilometers op het hoofdwegennet afgelegd dan in 2000. De bereikbaarheidsproblemen over de weg zijn daardoor ook fors gestegen. Dit blijkt uit de toenemende groei van files. De wegcapaciteit bereikt haar grenzen en de kwetsbaarheid van het wegennet neemt toe. Onverwachte omstandigheden, zoals hevige regen en ongevallen, leiden veelal tot extra files boven op de reguliere files. De reistijd wordt onzekerder, de betrouwbaarheid neemt af en de vertraging en de maatschappelijke kosten lopen op. De ambitie in de Nota Mobiliteit is daarom de filezwaarte in voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992.

Voor het wegenprogramma liggen er voor de komende tijd enkele prioriteiten. Allereerst moeten de (plan)studies, waarvoor vertraging is ontstaan (onder meer veroorzaakt door de

luchtproblematiek) alsnog zo snel mogelijk worden afgerond. Uitgangspunt is dat vertraging in het uitvoeringsprogramma zoveel mogelijk wordt beperkt en waar mogelijk ingelopen. Ten tweede zal het programma Zichtbaar, Slim en Meetbaar (ZSM) zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Het gaat in totaal om 55 projecten, veelal op de belangrijkste knelpunten uit de filetop 50. Het merendeel van deze projecten wordt voor 2012 gerealiseerd. Ten derde worden over enkele urgente wegenprojecten praktische afspraken gemaakt met de bestuurders uit de regio. Ook worden afspraken gemaakt over de strategie om deze projecten zo voortvarend mogelijk te realiseren. Dit wordt gedaan in het kader van de netwerkaanpak (samenwerkingsagenda's) en in het Urgentieprogramma Randstad (UPR). Ten vierde wordt een actualisatie van de knelpuntenanalyse uit de Nota Mobiliteit uitgevoerd (zowel rijksprojecten als grote regionale/lokale wegenprojecten).

Die zal inzicht geven in de knelpunten en maatregelenpakketten en zal bouwstenen leveren voor invulling van het wegenprogramma voor de periode 2015 - 2020. Deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) Wegen is in het najaar 2007 gereed. Bij besluitvorming over LMCA wordt – waar relevant – de structurele financiële doorwerking van de envelop Infrastructuur en (vaar)wegen betrokken.

Het kabinet heeft op de korte termijn extra geld gereserveerd voor verbetering van de weginfrastructuur 1). Concreet gaat het om:

- De Pilot Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) Amsterdam om het concept sturend Verkeersmanagement op de ring uit te werken en te toetsen;
- Quick wins wegen en aanpak knooppunten wegen gericht op de optimale benutting van enkele knooppunten op het hoofdwegennet;

1) Voor infrastructuur en (vaar)wegen heeft het kabinet voor de periode 2008 - 2012 in totaal € 325 mln gereserveerd in het FES. Naar verwachting wordt voor de begrotingsbehandeling van VenW meer concreet bekend over de invulling en financiële middelen van deze projecten.

- Het pakket Duurzaam Veilig bestaande uit projecten, die inspelen op de wisselwerking tussen infrastructuur, voertuig en gedrag.

2.3.4 Vaarwegen

Nederland beschikt over een uitgebreid hoofdvaarwegennet, dat de belangrijkste economische kerngebieden, het onderliggend vaarwegennet en het trans-Europese vaarwegennet met elkaar verbindt. De rijksoverheid streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. Daarvoor neemt het rijk maatregelen om de onderhoudsachterstanden op de waterwegen weg te werken en specifieke capaciteitsknelpunten op te lossen. Bij de fasering van deze maatregelen wordt in de eerste plaats uitgegaan van de urgentie van oplossing van het betreffende knelpunt vanuit vervoerkundige/ economische optiek. Daarbij heeft het oplossen van knelpunten op de hoofdverbindingssassen uit de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit prioriteit.

Voor vaarwegen is in 2007 de landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) afgerond. Deze analyse heeft veel informatie opgeleverd over de marktwerking (concurrentiepositie tussen de binnenvaart en andere vervoersmodaliteiten) en de effectiviteit van infrastructuurmaatregelen. Belangrijk leerpunt uit de analyse is, dat het rijk niet alleen moet kijken naar de rijksvaarwegen, maar samen met regionale overheden moet werken aan bereikbare binnenhavens. Deze informatie en leerpunten kunnen input zijn voor netwerkanalyses voor de vaarwegen en binnenhavens, die enkele provincies in 2007 zijn gestart.

In het Coalitieakkoord is aangekondigd, dat goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart worden gestimuleerd. Mede in het licht van de resultaten van de LMCA vaarwegen heeft het kabinet daarom besloten om in de periode 2008 - 2012 middelen te reserveren voor quick wins voor bereikbaarheid van de binnenhavens en voor benuttingsmaatregelen (dynamisch verkeersmanagement) 2).

2.3.5 Luchtkwaliteit

Nederland voldoet op dit moment niet overal aan de EU-norm voor fijn stof (PM10, geldig vanaf 1 januari 2005). Ook de EU-norm voor

stikstofdioxide (NO₂, geldig vanaf 1 januari 2010) wordt voor Nederland problematisch. Dit leidt tot risico's voor de volksgezondheid en legt juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen, zoals de aanleg van infrastructuur, bedrijventerreinen en woningbouw.

Het probleem van luchtkwaliteit wordt zowel nationaal als internationaal aangepakt. Een belangrijke ontwikkeling voor 2007 is de vaststelling en uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), zoals dit eind 2007 in ontwerpversie tot stand zal komen. Het NSL wordt verder uitgevoerd en waar mogelijk worden lokale knelpunten versneld aangepakt, zoals aangegeven in het Coalitieakkoord. Het NSL brengt maatregelen voor luchtkwaliteit en projecten samen. In dit spoor zijn concrete, kosteneffectieve maatregelen genomen en voorgesteld, die er voor moeten zorgen dat Nederland tijdig aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoet. Het gaat hierbij zowel om generieke als om lokale en projectspecifieke maatregelen. Het kabinet stelt voor de periode 2008 - 2012 € 150 mln extra voor luchtkwaliteit beschikbaar voor lokale maatregelen, roetfilters voor vrachtwagens en luchtwassers. Voor de aanpak van luchtkwaliteit is nu in totaal € 1,2 mld beschikbaar. De basis voor het NSL ligt in het Wetsvoorstel Luchtkwaliteitseisen, dat na de zomer van 2007 in de Eerste Kamer verder wordt besproken. Tot de inwerkingtreding van de nieuwe Wet vormt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 de rechtsbasis voor projecten (inclusief de mogelijkheden voor saldering).

De internationale inzet van Nederland richt zich in de eerste plaats op de lopende herziening van de EU-richtlijn Luchtkwaliteit. Nederland streeft hierbij naar realistische en haalbare normen en voldoende flexibiliteit om prioriteit te kunnen geven aan die situaties waar sprake is van voor de volksgezondheid relevante blootstelling. Daarnaast blijft Nederland inzetten op verdere aanscherping van het Europees bronbeleid. Spoedige aanscherping van Europese emissienormen voor voer- en vaartuigen biedt uitzicht op een structurele oplossing van de luchtkwaliteitsproblemen.

2.3.6 Geluid

Er wordt gewerkt aan reguliere uitvoering van de Wet Geluidhinder bij aanleg en reconstructie. Daarnaast zet het rijk in de periode 2011 - 2020 extra in op de sanering van knelpunten boven de 65 dB (Lden) bij rijkswegen en 70 dB (Lden) bij spoorwegen. Voor deze saneringsoperatie (die de komende periode wordt voorbereid) is een bedrag van € 650 mln uitgetrokken. De sanering in het kader van luchtkwaliteit en geluid worden daar waar sprake is van overlap op elkaar afgestemd. Er zijn nieuwe maatregelen nodig om de beleidsdoelen tegen aanvaardbare kosten te realiseren. In dat kader werken VROM en VenW sinds 2002 met succes aan het Innovatieprogramma Geluid (IPG). In dit programma worden verschillende nieuwe geluidmaatregelen ontwikkeld en getest met de bedoeling ze geschikt te maken voor grootschalige toepassing op rijkswegen en hoofdspoorwegen. Inmiddels heeft het IPG succes geboekt met de vrijgave van diverse nieuwe geluidmaatregelen, zoals tweelaags ZOAB, dunne geluidreducerende deklagen, de raildemper, middenbermschermen, modulaire schermen, schermtoppen en het zogenaamde akoestische slijpen. Het innovatieprogramma stopt in 2007. In de staande organisaties wordt verder gegaan met innovatie en implementatie van nieuwe maatregelen. Voor weg heeft het stimuleren van het toepassen van stille banden en het doorontwikkelen van stille wegdekken prioriteit. Voor spoor heeft de grootschalige ombouw van lawaaig goederen- en reizigersmaterieel topprioriteit. Om deze ombouw te stimuleren zal voor spoor naar verwachting in 2008 een geluidgedifferentieerde gebruiksvergoeding worden ingevoerd.

In het kader van de uitvoering van de implementatierichtlijn Omgevingslawaaai heeft de minister van VenW in 2007 geluidskarten vastgesteld, waarin de huidige geluidssituatie langs alle rijkswegen en langs de hoofdspoorwegen met een intensiteit van meer dan 60.000 treinen per jaar is opgenomen. In 2007/2008 worden voor dit deel van de infrastructuur actieplannen opgesteld en vastgesteld, waarin ondermeer wordt aangegeven hoe te hoge geluidbelastingen worden teruggebracht. Op wetgevingsvlak ligt een wetsvoorstel voor de derde fase van de modernisering

2) Voor infrastructuur en (vaar)wegen heeft het kabinet voor de periode 2008 - 2012 in totaal € 325 mln gereserveerd in het FES. Naar verwachting wordt voor de begrotingsbehandeling van VenW meer concreet bekend over de invulling en financiële middelen van deze projecten.

van de Wet Geluidhinder klaar, dat naar verwachting in het najaar van 2007 naar de Raad van State gaat en mogelijk in 2009 inwerking treedt. Het wetsvoorstel introduceert een systeem van geluidproductieplafonds langs de rijkswegen en hoofdspoorwegen. In het kader van de modernisering van de APK wordt de mogelijkheid gezien of hierin geluidseisen kunnen worden opgenomen, bijvoorbeeld door middel van controle op de geluidsprestatie van uitlaatsystemen. Tot slot zet het rijk zich internationaal in voor het aanscherpen van verschillende geluid(emissie)-eisen (bijvoorbeeld voor banden en wegvoertuigen).

2.3.7 Beheer en onderhoud

Onder het motto 'Houwen voor bouwen' is in 2003 geld beschikbaar gesteld om achterstallig onderhoud en de noodzakelijke vervangingen van spoorwegen, rijkswegen en rijkswaterwegen uit te kunnen voeren. Hiervoor zijn plannen van aanpak opgesteld, die in 2006 via de Midterm review Beheer en Onderhoud (MTR) nader zijn gezien. Uit de MTR blijkt, dat het inlopen van het achterstallig onderhoud op schema ligt (zie verder het bijstuk bij de begroting Infrastructuurfonds 2007 - 2011). In lijn met de plannen van aanpak en de later gemaakte afspraken met de Tweede Kamer en de sector wordt verdere uitvoering gegeven aan het inlopen van het achterstallig onderhoud en het uitvoeren van de benodigde vervangingen bij spoorwegen, rijkswegen en rijkswaterwegen. De middelen voor de tweede fase Herstelplan Spoor worden ingezet conform het – met VenW en de sector afgestemde – voorstel van ProRail. Daarmee zal in 2012 de infrastructuur klaar zijn om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te verwezenlijken.

Ook na 2010 wordt gewerkt aan het op peil brengen en houden van de infrastructuurnetwerken. Voor spoorwegen en rijkswegen geldt daarbij, dat het beschikbare budget in de periode 2011 - 2014 lager is dan het benodigde budget, terwijl in de periode 2015 - 2020 het beschikbare budget juist hoger is dan het benodigde budget. De fasering van middelen over de periode 2011 - 2020 komt op een later moment aan bod. Bij hoofdvaarwegen is de inzet om het inlopen van achterstallig onderhoud voor de periode na 2010

te versnellen. Het streven is daarbij om 2016 als richtjaar te nemen in plaats van 2020. Er zal overleg met de sector worden gevoerd om de planning van de projecten zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de wensen van de gebruikers.

Medio 2006 is het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en Onderhoud Infrastructuur afgerond. Centrale vraagstelling van het IBO was hoe de besluitvorming over (beleid en uitvoering van) onderhoud van infrastructuur aan spoorwegen, rijkswegen en rijkswaterwegen/vaarwegen beter kan worden onderbouwd. Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het IBO is per brief van 19 februari 2007 naar de Tweede Kamer gezonden (TK, 29 644, nr. 57). Conclusie is dat het rijk zich in grote lijnen kan vinden in de bevindingen van het IBO en met de aanbevelingen aan de slag gaat. De bevindingen uit het IBO ondersteunen reeds ingezette verbeteringen, zoals het transparanter maken van de inzet van middelen en het gebruik maken van instrumenten, zoals lifecycle management en kosten-batenanalyses bij besluitvorming over beheer en onderhoud. Om meer inzicht en transparantie te bieden geeft dit MIRT aanvullende informatie over de effecten van beheer en onderhoud (zie de bijlage in hoofdstuk 6).

2.4 Watermanagement en klimaatbestendige inrichting van Nederland

2.4.1 Algemeen

Het klimaat zal de komende eeuwen ingrijpend veranderen. Zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren en grotere extremen in neerslag (wateroverlast én droogte) zullen grote gevolgen hebben voor met name het rivierengebied en de laag gelegen kustgebieden. Daarnaast ligt er vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water een grote opgave om ook de waterkwaliteit te verbeteren. Om Nederland veilig en leefbaar te houden zijn daarom concrete maatregelen nodig. We zullen de uitstoot van broeikasgassen tot het uiterste moeten beperken om de omvang en het tempo van de veranderingen te beperken. Een aantal verschuivingen in het mondiale klimaatstelsel kunnen we echter niet voorkomen. Aanpassing is

onvermijdelijk. Een klimaatbestendige inrichting vereist weerstand, veerkracht en aanpassingsvermogen. Weerstand is nodig om extreme omstandigheden te kunnen weerstaan. Veerkracht is vereist om snel te kunnen herstellen zodra de omstandigheden weer normaal zijn. Onzekerheden over met name de omvang en tempo van klimaatverandering vragen daarnaast een goed aanpassingsvermogen. Het rijk zal meer investeren in een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatietoelagen. Het rijk agendeert het klimaatbestendig maken van de ruimtelijke inrichting onder meer via het nationaal programma Adaptatie Ruimte en Klimaat (ARK), de Watervisie, het project Ruimte voor de Rivier, de beleidsnota Waterveiligheid 21e eeuw en de Kustvisie. Deze manier van denken is ook terug te vinden bij (de korte termijn maatregelen uit) het Urgentieprogramma Randstad en de (lange termijn) visie Randstad 2040. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke ontwikkelingen op het gebied van waterbeleid geschetst met invloed op het investeringsprogramma tot en met 2020.

2.4.2 Hoogwaterbeschermingsprogramma

De bescherming tegen overstromingen is voor Nederland essentieel: de belangrijkste economische centra liggen beneden zeeniveau. Hier woont ook het overgrote deel van de Nederlandse bevolking. Een goede bescherming tegen overstromingen is daarom een absolute voorwaarde en permanente opgave. De vorig jaar afgeronde 2^e toetsing van de primaire waterkeringen heeft duidelijk gemaakt dat – aanvullend op het huidige investeringsniveau – de komende tien à vijftien jaar extra maatregelen nodig zijn om Nederland op basis van de huidige normen uit de Wet op de Waterkering te beschermen tegen overstroming. Om deze keringen hoog en sterk genoeg te houden, worden de komende jaren maatregelen uitgevoerd aan dijken, dammen en kunstwerken in de Randstad, langs het Markermeer, in de Hollandse en Zeeuwse delta, langs de Waddenzee, in het rivierengebied en aan de Afsluitdijk. Het vorige kabinet heeft een hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld om voortvarend de meest

Zwakke Schakels en ruimtelijke kwaliteit

Onderdeel van het hoogwaterbeschermingsprogramma is het programma Zwakke Schakels Kust. Onder regie van de provincies wordt per zwakke schakel een integrale planstudie uitgevoerd, gericht op zowel de versterking van de kustverdediging (bescherming tegen overstroming) als de vergroting van de ruimtelijke kwaliteit van de betreffende zwakke schakel. Binnen deze planstudies wordt voor de te treffen versterkingsmaatregelen door de betrokken waterkeringbeheerder een versterkingsplan opgesteld. Voor het programma Zwakke Schakels is € 745 mln gereserveerd. Deze middelen worden beschikbaar gesteld aan de betrokken provincies, zodra de provincie een uitvoeringsgereed plan heeft én de provincie kan aangeven, dat zij de financiering voor de ruimtelijke kwaliteit heeft geregeld. De daadwerkelijke uitvoering van het programma vindt plaats in de periode tot en met 2020. Voorbeelden van Zwakke Schakels waar kustverdediging en ruimtelijke kwaliteit hand in hand gaan zijn Scheveningen en West Zeeuws-Vlaanderen / Zuidwestkust Walcheren.

urgente maatregelen tot en met 2011 uit te kunnen voeren. Daarvoor is reeds € 420 mln beschikbaar gesteld. Het huidige kabinet heeft in het kader van het Coalitieakkoord en het beleidsprogramma vanaf 2009 aanvullende middelen gereserveerd om het programma (waaronder de aanpak van de Afsluitdijk) op basis van de 1^e en de 2^e toetsing uit te voeren. In de periode 2008 - 2012 betreft dit € 250 mln, bovenop de reeds in de begroting 2007 beschikbaar gestelde € 420 mln.

2.4.3 Waterbeheer

Een substantieel deel van de Nederlandse waterlichamen is op dit moment van onvoldoende kwaliteit voor een duurzaam gebruik. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) dwingt tot maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit. In 2009 moet het zogeheten stroomgebiedbeheersplan naar de Europese Commissie worden gestuurd. In dit plan wordt uiteengezet hoe Nederland gaat voldoen aan de vereisten van de Kaderrichtlijn. Door de maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit op effectieve en efficiënte wijze te koppelen aan de doelstellingen ter bestrijding van de wateroverlast én de doelstellingen op het gebied van natuur, landschap en stedelijke herstructurering kunnen de totale maatschappelijke kosten worden verlaagd en de baten worden verhoogd. Daarom heeft het kabinet voor de verbetering van het waterbeheer (kwaliteit en kwantiteit) extra middelen in het FES gereserveerd. De middelen zullen in de eerste jaren van de kabinetsperiode besteed worden aan een (stimulerings)programma gericht op synergie en innovatie bij de KRW en WB21. De inzet op

synergie is gericht op een tijdige en effectieve opstart van de benodigde fysieke ingrepen in het landelijk en stedelijk gebied. De inzet op innovatie beoogt via systeemvernieuwing te komen tot betere en betaalbare oplossingen. De huidige, generieke maatregelen zijn duur en hebben vaak een (te) laag rendement. Met de impuls voor innovatie worden publieke en private partijen gestimuleerd om snel met nieuwe praktijkgerichte uitvoerbare oplossingen te komen die zowel voor de korte als langere termijn een hoog rendement opleveren. De daarbij te ontwikkelen kennis en ervaring kan ook worden geëxporteerd. Vanaf 2011 zullen de gereserveerde extra middelen worden ingezet voor de uitvoering van KRW-maatregelen in rijkswateren. Het gaat om maatregelen, gericht op sanering van waterbodems, het herstel van zoet-zout verbindingen en de verbeterde inrichting van de rijkswateren.

2.5 Slim en efficiënt ruimtegebruik voor wonen en werken

2.5.1 Wonen en verstedelijking algemeen

De demografische ontwikkeling van Nederland in de komende decennia wordt gekenmerkt door een naar verwachting dalende bevolking en toenemende vergrijzing. Tevens is de verwachting, dat de bevolkingsgroei in de steden over het algemeen positief zal zijn en de huidige trend van huishoudensverdunding zich doorzet. Dit betekent een voortdurende behoefte aan woningen in alle typen milieus, maar met name

groenstedelijk en centrumstedelijk. Om te voorkomen dat hierdoor teveel beslag wordt gelegd op waardevolle groene en open ruimte rond de steden, is het nodig een fors deel van de woningopgave te realiseren door transformatie en herstructurering in bestaand bebouwd gebied. Nieuwe locaties worden landschappelijk goed ingepast en zijn bij voorkeur gelegen direct aan of nabij bestaand bebouwd gebied. Groen in en om de stad en goed openbaar vervoer horen daar bij.

Het komend jaar zal worden ingezet op het tot stand brengen van verstedelijkingsafspraken (in 2009). Daarbij wordt een relatie gelegd met het MIRT. Het gaat daarbij specifiek om gebieden, waar de verstedelijkingsopgaven complex en omvangrijk zijn. De afspraken worden gemaakt met betreffende regio's en gaan over verstedelijking na 2010, in het bijzonder over het concretiseren van de toepassing van de criteria duurzame verstedelijking, nadere uitwerking van de in de Nota Ruimte aangegeven zoekgebieden verstedelijking 2010 - 2020 (waaronder Almere, Zuidplaspolder) en het bieden van voldoende ruimte voor wonen (130% overcapaciteit in ruimtelijke plannen om uitval te compenseren, binnenstedelijk en in uitleg).

Ter bevordering van de transformatie van centrumstedelijke locaties met voldoende ruimtelijke kwaliteit heeft het rijk het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) ingezet. Alle 37 projecten, waarvan het merendeel is gelegen in het stedelijk gebied, zijn voor wat betreft de rijksbetrokkenheid overgegaan van uitwerkingsfase (planstudiefase) naar realisatiefase. Voorbeelden hiervan zijn Arnhem Rijnboog en Leeuwarden Nieuw Zailand. Voor een aantal projecten staat de integrale ontwikkeling van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling centraal, zoals de A2-traverse Maastricht, de W4 Leiden/Leiderdorp en Spoorzone Delft.

2.5.2 Bedrijventerreinen

De aanwezigheid van voldoende bedrijventerreinen is een belangrijke voorwaarde voor een duurzame economische ontwikkeling, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. In het recente

verleden is per jaar gemiddeld 1.000 ha nieuw bedrijventerrein aangelegd en 300 ha geherstructureerd. De laatste cijfers geven aan dat 32 % van de bestaande bedrijventerreinen is verouderd (31.000 ha bruto) en dat daarvan momenteel zo'n 10.000 ha wordt geherstructureerd. De doorlooptijd van herstructurering is echter (te) lang. De ambitie is het aantal hectares, waarvan de herstructurering wordt voltooid, vanaf 2008 te verhogen zodat vanaf 2010 jaarlijks minimaal 1.000 à 1.500 ha wordt opgeleverd. Bij de planning en uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen gaat het om betere regionale afstemming en meer aandacht voor kwaliteit. Het rijk wil hierover concrete afspraken maken met de regio's. Het rijk heeft in 2004 het Actieplan Bedrijven-

faciliteert de realisatie van Topprojecten, onder andere met de Uitvoeringsregeling Topper. De realisatie-doelstelling van het Actieplan bedrijventerreinen in 2012 is 3.500 ha voor herstructurering en 7.000 ha voor nieuwe Topprojecten.

Er is een intensieve relatie tussen bedrijventerreinen en de verkeersinfrastructuur. Om immers goederen naar en van de terreinen te brengen is een adequate verkeersinfrastructuur noodzakelijk (spoor-, land- en vaarwegen). Voorbeelden zijn Lage Weide/Amsterdam - Rijnkanaal (Utrecht), Zeehavens/A16 (Dordrecht), Chemelot/A2 (Sittard) en de A12 zone (Arnhem).

In het Beleidsprogramma is in de enveloppe Regionaal Economisch Beleid (sterke regio's) geld vrijgemaakt voor de ondersteuning van regionale

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

2.6 Openheid van het landschap en kwaliteit van de natuur

2.6.1 Algemeen

Wie naar buiten trekt, of het nu met de fiets, auto of trein is, wordt geconfronteerd met de aanblik van een steeds voller land met een steeds beperkter aantal vergezichten. Bedrijfsgebouwen vullen het beeld vanaf snelwegen, kassencomplexen lijken lukraak verstrooid over het landelijk gebied en willekeurige nieuwe functies rond verouderde agrarische bebouwing werken verstoring. Openheid komt steeds vaker in het geding. Het landschap verliest hierdoor aan identiteit en zichtlijnen raken verstoord. Dit is een sluipend proces en vaak het onbedoelde gevolg van versnipperde en uiteenlopende belangen van burgers, bestuurders, ondernemers en milieuorganisaties. Verrommeling is meestal een resultante van gelegenheidsoplossingen zonder ruimtelijke samenhang en met bebouwing op de verkeerde plek. Er bestaat een groeiende behoefte aan behoud van panorama's, vergezichten en het bewust vrijwaren van verstedelijking. In vervolg op de structuurvisie snelwegpanorama's wil het kabinet belangrijke snelwegpanorama's binnen de Ruimtelijke Hoofdstructuur veiligstellen. De druk op het buitengebied blijft groot: mensen zoeken ruimte voor wonen en recreëren, bedrijven zoeken ruimte voor hun activiteiten, klimaatverandering vraagt ruimte voor duurzame energie, water en groen. Meer gebruik maken van het bestaande bebouwd gebied, betere afstemming van functies en meer aandacht voor kwaliteit moeten verdere verstoring voorkomen. Waar nodig is sanering van ongewenste bebouwing aan de orde. De ontwikkeling van Nationale



terreinen uitgebracht. Dat is een uitvoeringsonderdeel van de Nota Ruimte. In dat Actieplan worden de generieke en specifieke lijnen van het beleid over bedrijventerreinen uiteengezet. Een belangrijk bestanddeel daarin is de realisatie van Topprojecten, de 49 bedrijventerreinen van nationaal belang. Er zijn Topprojecten herstructurering en Topprojecten nieuwe terreinen. Het rijk

knelpunten van nationaal belang. De toegang van grootstedelijke regio's wordt verbeterd door effectieve en kleinschalige maatregelen te nemen (onder andere afstemming reisinformatie en verbetering aansluitingen hoofdwegen en onderliggend wegennet). Naast investeringen in het ruimtelijk domein, samenhangend met infrastructuur, kan vanuit deze enveloppe worden

Landschappen en het behoud van bufferzones wordt voor een groot deel gerealiseerd via de gedecentraliseerde middelen van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Daarnaast heeft de inzet van het BIRK voor een aantal gerichte impulsen gezorgd in het behoud en ontwikkeling van enkele karakteristieken van Nationale Landschappen. Voorbeelden hiervan zijn de projectbijdragen voor Fort Vechten, het Vlietproject Hoeksche Waard en de Verbinding Ankeveense plassen – Naardermeer. Deze projecten bevinden zich in de realisatiefase. Maar verder is een veel grotere inspanning nodig, waarbij rijk, provincies, gemeenten en landschap- en natuurbeherende organisaties de krachten en toekomstige beschikbare middelen moeten bundelen en nieuwe (investerings)instrumenten moeten ontwikkelen.

2.6.2 Natuur

Natuur is een essentiële levensbehoefte voor de mens. Zij verbindt mensen en functies, zoals economisch vestigingsklimaat, luchtkwaliteit, gezondheid, recreatie en het bieden van een aantrekkelijk leefklimaat. Behoud en op termijn verbetering van de biodiversiteit zijn belangrijke voorwaarden voor de natuur in ons land en daarmee voor een leefbare samenleving. In dat verband moet aan de achteruitgang van de rijkdom aan planten, dieren en ecosystemen een halt worden toegeeroepen. Dit is de kern van het natuurbeleid in Nederland.

Voor het behoud van biodiversiteit, waarover ook in de Biodiversiteitsconventie 1992 internationale afspraken zijn gemaakt, worden de volgende instrumenten ingezet:

- Wettelijke kaders, zoals de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet;
- Subsidies voor verwerving, inrichting en beheer en voorlichting, waarmee in 2018 in Nederland 728.500 ha Ecologische Hoofdstructuur (EHS) tot stand moet zijn gekomen. Deze moet een natuurkwaliteit bereiken zoals omschreven in het Rijksprogramma van de Agenda Vitaal Platteland (MJP2) voor de periode 2007 - 2013 en de Nota Ruimte. In het Coalitieakkoord worden (vanaf 2009) extra middelen beschikbaar gesteld voor

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Autowegen, spoorwegen, en waterwegen met steile oevers zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Deze kunnen een barrière vormen voor de verspreiding van dieren en planten. Om dit probleem op effectieve wijze op te lossen worden maatregelen getroffen, zoals de realisatie van ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering, waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In 2004 hebben de departementen van VenW, LNV en VROM een beleidskader voor de aanpak van versnippering van natuur en landschap door rijksinfrastructuur aangeboden aan de Tweede Kamer, het zogenaamde Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). In het MJPO zijn per provincie alle knelpunten opgenomen, die een belangrijke belemmering zouden kunnen vormen voor de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Zowel VenW als LNV hebben middelen beschikbaar gesteld om dergelijke knelpunten op te lossen (samen € 410 mln).

het realiseren van de kwantitatieve en kwalitatieve doelen per 2018 van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);

- Beheer van natuur buiten de EHS zoals het weidevogelbeheer en de opvang van wintergasten.

Dit alles gebeurt in samenhang met het beheer en herstel van belangrijke (agrarische) cultuurlandschappen zoals geformuleerd in de Agenda Vitaal platteland en de Nota Ruimte.

Zoals aangegeven is de vorming van een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) een belangrijke pijler van het natuurbeleid. De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland met ook internationaal aansluitingen op buurlanden. Dit maakt, dat er naast een groter leefgebied meer uitwisseling tussen soorten kan plaatsvinden. Hierdoor zijn soorten – mede tegen de achtergrond van de klimaatverandering – beter in staat zich aan te blijven sluiten bij hun habitat door middel van migratie. Voor het opheffen van barrières op de migratieroutes is het Meerjarenprogramma Ontsnippering van kracht.

2.6.3 Landschap en Recreatie

Het landschap heeft belangrijke waarden voor de samenleving. De verschillende landschappen hebben een eigen identiteit en kwaliteit en vertegenwoordigen belangrijke cultuurhistorische, architectonische en ecologische waarden. De twintig meest waardevolle landschappen zijn in de Nota Ruimte benoemd tot Nationaal Landschap. Het rijk wil het Nederlands landschap in al zijn

diversiteit voor de toekomst behouden en ontwikkelen. Uit het onderzoeksrapport Investeren in het Nederlandse Landschap Opbrengst: geluk en euro's blijkt dat investeren in het landschap loont. Van belang is dat bij investeringen in onder meer infrastructuur wordt bijgedragen aan versterking van het landschap als integratiekader van ruimtelijke ontwikkeling.

Het aanbod en de diversiteit van gebieden en plaatsen voor dagrecreatie is niet toereikend om tegemoet te komen aan de maatschappelijke behoefte en wens om te ontspannen. De toegankelijkheid van het landelijk gebied voor recreatief gebruik is nog onvoldoende en staat bovendien onder grote druk. Daarom wil het rijk het landelijk gebied aantrekkelijk en toegankelijk maken voor dagrecreatie. Het accent in het beleid ligt op het realiseren van grootschalige recreatiegebieden in en om steden, de Nationale Landschappen en de Landelijke Routenetwerken. Daarnaast is ruimte voor recreatief ondernemerschap gewenst ter vergroting en versterking van het aanbod van recreatieve voorzieningen.

In het Coalitieakkoord worden extra middelen beschikbaar gesteld voor vitaal platteland. Deze zijn bedoeld voor het intensiveren van verwerving en inrichting van groene gebieden. Met deze middelen wordt beoogd om – met behulp van groene partners – een stimulans te geven aan groenontwikkeling voor 16 miljoen Nederlanders in en om stedelijke gebieden.

2.7 Duurzame en vitale landbouw

2.7.1 Vitale land- en tuinbouw

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

2.7.2 Greenports

Belangrijke succesfactoren van het tuinbouwcomplex Nederland (glastuinbouw, bollen- en boomteelt) zijn een sterk innovatief vermogen (speerpunt flowers and food) en de ruimtelijk – economische concentratie. Deze concentratie bestaat uit:

- De nabijheid van de twee mainports Rotterdam en Schiphol, die een zeer belangrijke rol spelen bij de omvangrijke im- en export van groenten, fruit en sierteeltproducten;
- De vijf greenports (Zuid-Hollands glasdistrict, Aalsmeer e.o., Venlo, Duin- en Bollenstreek en Boskoop) als clusters voor productie, verwerking (inclusief importstroom), afzet, toelevering en diensten;
- De overige concentratiegebieden voor de tuinbouw in Nederland als productiegebied, die voor hun verwerking en afzet sterk verbonden zijn met bedrijven in de greenports.

Cruciaal voor een vitaal tuinbouwcomplex in de toekomst is de verdere ontwikkeling van de vijf greenports en hun verbindingen naar de overige onderdelen van het complex, de mainports, de satellietgebieden en de belangrijkste afzetgebieden in Europa. De ruimtelijk-economische ontwikkelingsopgave hiervoor is omvangrijk en

bestaat uit integrale gebiedsgerichte herstructurering van deelgebieden binnen de greenports. Hierin krijgt niet alleen de clustering van productie, verwerking, afzet, toelevering en diensten gestalte, maar er wordt ook infrastructuur aangelegd en ruimte gegeven aan andere functies, zoals waterberging, natuurontwikkeling, groen en recreatie en – in voorkomende gevallen – woningbouw. Een goede landschappelijke inpassing is daarbij een randvoorwaarde. In de beleidsbrief Nadere uitwerking ruimtelijk beleid voor glastuinbouw heeft het kabinet in 2005 het zogenaamde Greenport NL - concept geïntroduceerd. Daarin is het initiatief opgenomen om met alle publieke en private stakeholderpartijen bestuurlijke afspraken te maken over de ruimtelijke ontwikkeling. Dit initiatief heeft in 2007 geleid tot een intentieverklaring, waaruit een gezamenlijke investeringsagenda van overheden en bedrijfsleven volgt.

Het kabinet heeft voor de greenports een voorlopige maximale reservering gemaakt in het Nota Ruimtebudget. Definitieve besluitvorming over het toekennen van rijksbudgetten vindt plaats na beoordeling van de business cases die voor de onderliggende projecten zijn/worden opgesteld.

Het concept Greenport Nederland betreft niet alleen de vijf genoemde greenports, maar ook de tien projectmatige landbouwwontwikkelingsgebieden (LOG's). Deze gebieden leveren – mits goed ontsloten – samen met de vijf Greenports een significante bijdrage aan de concurrentiepositie van Greenport Nederland. Het rijk heeft tien LOG's aangewezen: Zuidplaspolder, Berlikum, Emmen, Grootslag, Californië/Siberië (Venlo), Luttelgeest, Bergerden, Kampen, Dinteloord en Terneuzen. Voor de realisering ervan zijn middelen toegekend op basis van de – inmiddels afgelopen – Stimuleringsregeling Inrichting Duurzame Glastuinbouwgebieden (Stidug). Er is € 67 mln aan de LOG's toegezegd.

2.7.3 Reconstructie

Met de Reconstructie wordt beoogd om een goede ruimtelijke structuur te realiseren in het bijzonder voor duurzame landbouw, de natuur, het milieu en een duurzame waterhuishouding,

alsmede het creëren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat in de zandgebieden. De Reconstructie spitst zich toe op de zandgebieden in Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg.