



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Samenvatting Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig



Samenvatting Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

Inhoud

Samenhangende visie	3
Het roer om	3
Vertrouwen is de basis	4
Ontwikkelingen en ambities 2040	5
Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid	5
Rijksdoelen en nationale belangen	7
Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland	7
Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden	8
Waarborgen kwaliteit leefomgeving	10
Toelichting	15
Relatie structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere Rijksstructuurvisies	15
Reikwijdte	15
Monitoring	15
Toezicht	16

Samenhangende visie

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

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

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om die nieuwe aanpak vorm te geven. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toeneemende regionale verschillen die onder andere ontstaan omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden.

Het roer om

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Alleen in de stedelijke regio's rondom de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van de verstedelijking. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang

tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Hierdoor ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Vertrouwen is de basis

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal en doeltreffend aan te pakken.

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

Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

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

Ontwikkelingen en ambities 2040

Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Concurrentiekracht

Onze open economie raakt steeds meer verweven met die van sterke concurrenten als Duitsland, China en India. Onze kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij de zogenoemde topsectoren: logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports. De ambitie is dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk-economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een optimale internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's in 2040 en uitstekende (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Bereikbaarheid

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. Onze ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Leefbaarheid en veiligheid

Met het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid wordt ingespeeld op de toenemende ruimtelijke verschillen in Nederland. De snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, is voorbij. Weliswaar komen er de komende 25 jaar nog ruim één miljoen Nederlanders bij in de steden, voornamelijk in het westen van Nederland.

Toch ondervindt ruim de helft van de gemeenten binnenkort al de gevolgen van een krimpende bevolking. De veranderende behoefte aan wonen en werken legt daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit voor kwantiteit. De ambitie is dat in 2040 de woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel en moet ons land steeds meer rekening houden met extreme weersomstandigheden. Waterveiligheid en de beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling.

Voor de aantrekkelijkheid van ons land is het nodig onze bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken. Dat vraagt om de borging van natuurwaarden en biodiversiteit, unieke cultuurhistorische waarden en een goede milieukwaliteit, ook voor de toekomst. Op het gebied van leefbaarheid en veiligheid is de ambitie dat Nederland in 2040 zijn inwoners een veilige en gezonde leefomgeving biedt met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Daarnaast is Nederland in 2040 blijvend beschermd tegen overstromingen met voldoende zoetwater in droge perioden, is Nederland een bepalende speler in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit, is de ambitie dat Nederland in 2040 nog steeds de bestaande (inter)nationale unieke cultuurhistorische waarden heeft en een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt.

De vraag naar elektriciteit en gas zal met onze economie blijven groeien. Geopolitieke verhoudingen, uitputting van fossiele brandstoffen en de ambities voor beperking van de CO₂-uitstoot maken een transitie naar duurzame, hernieuwbare energievoorziening nodig. Voor de opwekking en het transport van energie (ook over onze grenzen heen) zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden. Het aandeel van duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie in de totale energievoorziening moet omhoog en zij hebben relatief veel ruimte nodig. De ambitie is dat Nederland in 2040 een robuust internationaal energienetwerk kent en dat de energietransitie in Nederland in 2040 substantieel ver gevorderd is.

Rijksdoelen en nationale belangen

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

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

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren
Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur vraagt om het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarom ontwikkelt het Rijk in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven en kennisinstellingen een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor de negen topsectoren.

De meeste topsectoren concentreren zich in stedelijke regio's en dan vooral in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports. Vanwege deze concentratie en de nationale baten die daarmee gemoeid zijn, wil het Rijk in deze regio's extra inzetten op versterking van de concurrentiekracht. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak ingezet waarin afspraken over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur in brede zin worden gemaakt met de decentrale overheden. Conform het coalitieakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan

het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (zoals Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue, Rotterdam-Zuid) zet het Rijk door.

Het Rijk benoemt de rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt in Nederland: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Bij het voorzien in de woningbehoefte is van belang dat het aanbod ook in kwalitatieve zin aansluit op de vraag. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) maakt het Rijk afspraken binnen de gebiedsgerichte, programmatische aanpak over de programmering van verstedelijking. In deze stedelijke regio's worden de bestaande verstedelijkingsafspraken onderdeel van de integrale aanpak voor deze gebieden¹.

Onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur zijn de mobiliteitsnetwerken voor het vervoer van personen en goederen en goede internationale ICT-verbindingen. Het Rijk zorgt voor de capaciteit en veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht en ruimte voor havens, goede doorstroming op de achterlandverbindingen en het borgen van de veiligheid op vaarwegen ten behoeve van het goederenvervoer over water.

Ruimte voor het hoofdnetsysteem voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie

Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. Mensen en bedrijven hebben die zekerheid nodig. De verdere integratie van de Europese energiemarkt maakt dat er een steeds groter beroep op internationale verbindingen wordt gedaan en hoogspanningsverbindingen mogelijk om uitbreiding vragen. Het Rijk wijst daarbij de tracés van hoogspanningsverbindingen (vanaf 220 Kilovolt) en locaties voor de opwekking van elektriciteit (vanaf 500 Megawatt) aan en zorgt voor de inpassing hiervan.

Het Rijk zet in op een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening, en het geschikt maken van de elektriciteitsinfrastructuur op de langere termijn voor meer decentrale opwekking van elektriciteit. Rijk en provincies zetten in op het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee.

Ruimte voor het hoofdnetsysteem voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen

Onderdeel van de nationale energie-infrastructuur zijn de buisleidingen voor aardgas, aardolie(producten) en de afvoer van CO₂. Het netwerk van buisleidingen voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen is van economisch belang voor Nederland in het Europese gastransport en voor het functioneren van de Rotterdamse haven. Het Rijk wil de aanleg van deze buisleidingen ruimtelijk mogelijk maken, belemmeringen voorkomen en zorgen voor een goede aansluiting op het Europese netwerk.

Efficiënt gebruik van de ondergrond

De ondergrond is belangrijk voor bestaande energievoorziening (winning, opslag en transport van olie en aardgas) en nieuwe energievoorziening (bodemenergie zoals geothermie, warmte en koude opslag en opslag van CO₂ en nucleair afval). Vanwege onder meer de beperkte ruimte in de ondergrond, de betekenis van de ondergrond voor het economisch functioneren, het voorkomen van onaanvaardbare aantasting van de ondergrond en afstemming op activiteiten in de bovengrond, is efficiënt gebruik van de ondergrond en winning van oppervlakte delfstoffen van nationaal belang.

Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden

Een robuust hoofdnetsysteem van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Door het realiseren van een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft

¹ De reeds gemaakte verstedelijkingsafspraken in de BO's MIRT van najaar 2010 voor deze stedelijke regio's worden daarbij zo nodig geactualiseerd. Voor de andere stedelijke regio's is het Rijk geen partij meer bij de bestaande verstedelijkingsafspraken.

om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen, kan de gebruiker een betere bereikbaarheid geboden worden.

Een robuust systeem levert betrouwbare prestaties; in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Een samenhangend systeem geeft gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl en gebruikspatronen. Dit wordt bereikt door de modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen, de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten en door beïnvloeding van de mobiliteitsvraag. Deur-tot-deur bereikbaarheid staat centraal: het verbeteren van de ketenmobiliteit en versterking van multimodale knooppunten als verbindende schakels.

Door slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Dat betekent dat de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports en de belangrijkste verbindingen met onze buurlanden prioriteit krijgen. Om keuzes goed te onderbouwen, introduceert het Rijk een Bereikbaarheidsindicator die inzicht geeft in de kwaliteit van de bereikbaarheid, waarbij sterk gelet wordt op het samenspel tussen alle modaliteiten: weg, spoor, lucht en water in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

De Bereikbaarheidsindicator stelt per gebied vast wat de kwaliteit van de bereikbaarheid is, uitgedrukt in de moeite (in tijd en geld) die het kost om een bepaalde locatie te bereiken. Alle modaliteiten worden daarbij samengenomen. De Bereikbaarheidsindicator maakt nu alleen een relatieve vergelijking mogelijk. Het komende jaar wordt de indicator verder ontwikkeld, zodat deze ook in projecten en gebiedsgerichte studies toepasbaar is. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid worden investeringen dáár gedaan, waar het meeste rendement wordt bereikt voor het mobiliteitssysteem als geheel. Het gaat daarbij ook om de 'schakels' tussen verschillende vormen van transport en vervoer, zoals transferia en multimodale overslagpunten.

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

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

Beter benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen

We moeten innovatief omgaan met het benutten van onze infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. Het Rijk lanceert een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. De te nemen maatregelen worden door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk per regio geïnventariseerd en gebundeld in gebiedspakketten. Deze leiden nog voor 2015 tot merkbare resultaten voor de gebruiker. In de pakketten worden afspraken gemaakt tussen de partners over te realiseren doelstellingen.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het Rijk is verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld het bijdragen aan nieuwe en het opwaarderen van bestaande Park & Ride locaties en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

De binnenvaart is van groot belang om een alternatief te bieden om de drukke wegen te ontlasten. Schepen moeten daarvoor zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk kunnen doorvaren. Daarom streven we naar een wachttijd bij sluizen en bruggen op de rijksvaarwegen van maximaal 30 minuten.

Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen
De Nederlandse infrastructuur van wegen, openbaar vervoer en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitsstelsel en een florierende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderhoud, vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en spoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voor het rijksvaarwegennet wordt prioriteit gegeven aan de belangrijkste achterlandverbindingen (maatregelen bij sluizen en bruggen en voor betere bevaarbaarheid) en de vaarroutes via het IJsselmeer en Zuidwestelijke Delta.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Een gezonde en veilige leefomgeving is een basisvoorwaarde voor burgers en ondernemers. Een leefbare en veilige samenleving vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed, unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's
Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet beschermd worden tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling
Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Om te voorkomen dat vervuiling of piekbelasting in een stroomgebied elders een probleem vormt, is het noodzakelijk op nationale en internationale schaal kaders en normen te stellen en beheer te voeren, zowel als het gaat om waterkwaliteit als om waterkwantiteit. Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen en het kustfundamenteel, en borgt dat het riviersysteem ruimte houdt om water over Rijntakken en Maas veilig af te voeren, ook voor de lange termijn. In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden onder regie van de Deltacommissaris aan een totaalpakket aan water- en ruimtelijke oplossingen die voor de korte en lange termijn zekerheid bieden over waterveiligheid en zoetwatervoorziening in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen.

Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten
Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van groeiend belang voor de concurrentiekracht van Nederland. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO Werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en het maritieme erfgoed. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten
Om flora- en faunasoorten in staat te stellen om op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt twee zaken essentieel: het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden. De herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is het provincie- en landsgrensoverschrijdende natuurnetwerk waarbinnen de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang worden geborgd. De Natura 2000-gebieden (met natuurwaarden van Europees belang) en de twintig Nationale Parken maken deel uit van de EHS.

Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten

Het Rijk is verantwoordelijk voor de ruimtelijke bescherming en aanwijzing van locaties voor militaire activiteiten (een vlootbasis, kazernes, militaire luchthavens, oefen- en schietterreinen, laagvliegroutes, helikopterlaagvlieggebieden, zend- en ontvangstinstallaties, radarstations en munitieopslagplaatsen evenals de daarbij behorende beperkingengebieden). Een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring biedt in de toekomst meer ruimte voor windenergie en hoogbouw.

Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder'):

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal;
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Ook een goed en bestendig ontwerp en digitale beschikbaarheid van adequate ruimtelijke informatie is onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Het Rijk stimuleert het vroegtijdig inzetten van ontwerp bij ruimtelijke plannen en zorgt voor een samenhangend stelstel van ruimtelijke (basis) registraties.

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur

De Nationale ruimtelijke hoofdstructuur geeft de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is, geografisch weer. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, is in de structuurvisie per MIRT-regio beschreven wat in dat gebied de rijksopgaven zijn.

De Noordzee is van grote economische betekenis voor de scheepvaart, de visserij, de winning van delfstoffen en de opwekking van windenergie, is van belang voor oefeningen van de krijgsmacht en bevat belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden. Op het kaartbeeld (pagina 14) is weergegeven welke ruimtelijke opgaven spelen in het Noordzeegebied.





Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur





Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

-  Stedelijke regio met topsectoren
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Zuidoost Nederland
-  Greenport
-  Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
-  Zuidas
-  HSL /ICE station
-  Overige luchthaven van nationaal belang
-  Zeehaven van nationaal belang
-  Binnenhaven van nationaal belang
-  Elektriciteitscentrale > 500MW
-  Mogelijke vestigingsplaats elektriciteitsproductie
-  Kansrijk gebied windenergie *
-  Aangewezen windenergiegebied
-  Energienetwerk
-  Buisleiding en leidingstroom
-  Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

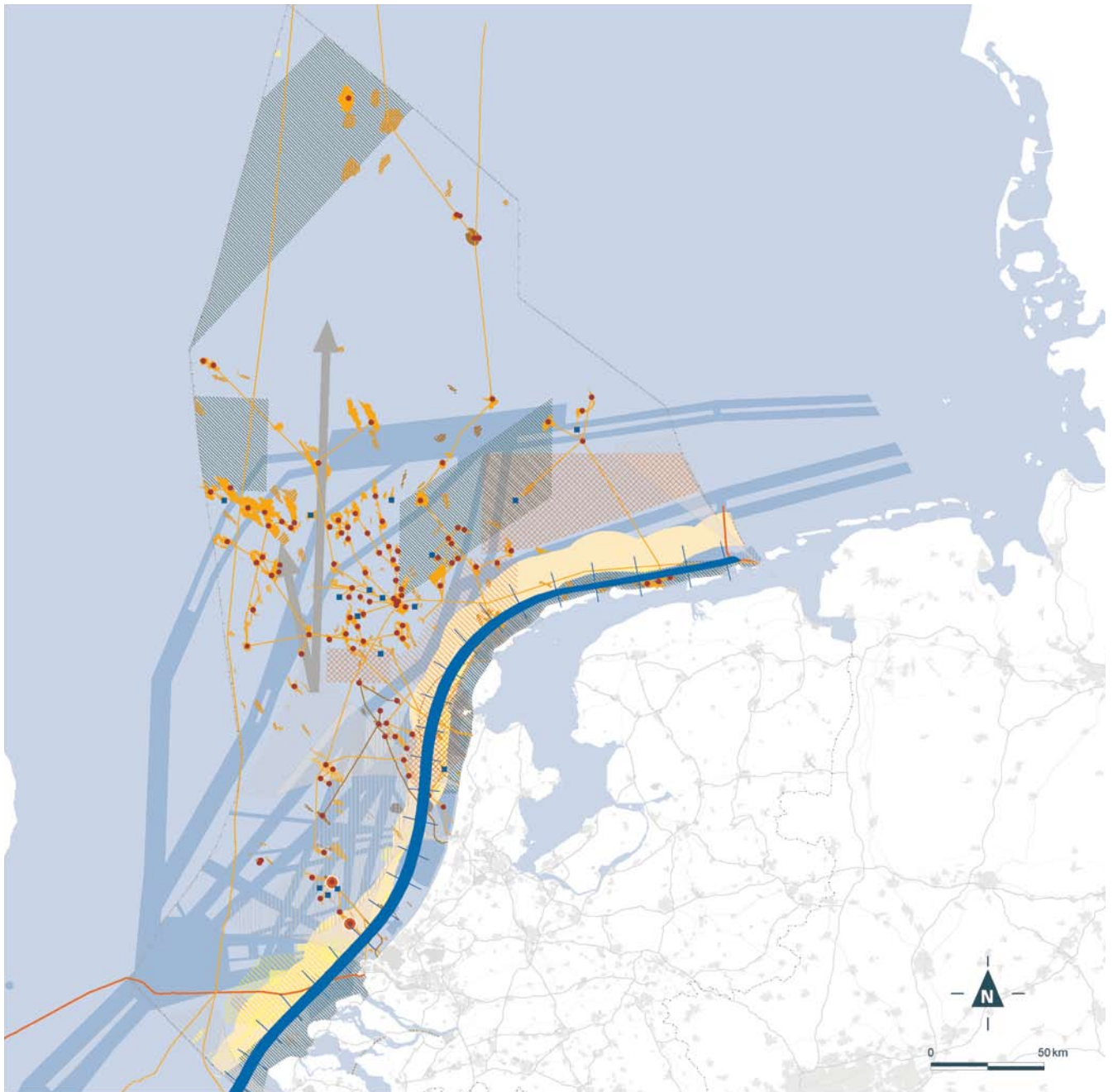
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn

-  Uniek werelderfgoedgebied
-  Nationaal natuurnetwerk (kaartlaag wordt de nog te herijken EHS)
-  Behouden kustfundament
-  Zoetwatervoorziening
-  Waterkering
-  Zone met militaire beperkingen
-  Militair luchtvaartterrein
-  Marine haven
-  Groot oefengebied en/of schietterrein

Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat

-  (Inter)nationaal Hoofdwegennet
-  (Inter)nationaal spoorwegennet
-  (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet
-  Vereenvoudigde topografie

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



Scheepvaart

Scheepvaartroute

Ruimte voor militaire activiteiten

Onveilige zone

Militaire zone

Radar verstoringgebied

Natuur

Natura 2000

Buisleidingen en kabels

Gasleiding

Olieleiding

Elektriciteitskabel

Delfstoffen

Gas: niet producerend

Gas: producerend

Gas: uitgeproduceerd

Olie: niet producerend

Olie: producerend

Olie: uitgeproduceerd

Pilots CO₂-opslag Noordzee

Productielocaties

Productieplatform

Onderwaterplatform

Zandwinning

Reserveringsgebied zandwinning Noordzee

Actueel zandwingebied

Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand

Windenergie

Aangewezen windenergiegebied

Zoekgebied windenergie

Gerealiseerd windturbinepark op zee

Zoekgebied windenergiekabels naar aanlandingspunt

Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

Handhaving van het vrije zicht op de horizon



Vereenvoudigde topografie

Het gehele NCP geldt als EHS en als zoekgebied voor CO₂-opslag, gas- en oliewinning en gasopslag

Toelichting

De ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Relatie structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met andere Rijksstructuurvisies

Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Reikwijdte

De structuurvisie beslaat het volledige Koninkrijk der Nederland, zowel het land als de wateren (territoriale zone², Nederlandse Exclusieve Economische Zone en Caribische Exclusieve Economische Zone³), met uitzondering van de eilanden Aruba, Bonaire, Curaçao, Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte. Ook is een planmilieu-effectrapport (plan-MER) opgesteld.

Monitoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt verzocht om in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid tweejaarlijks te monitoren ten behoeve van verantwoording van het (ingezette) beleid aan de Tweede Kamer.

² De wateren vanaf de basislijn tot 12 zeemijlen waarbinnen Nederland zijn wetten zelf kan bepalen en waarbij de rechtspraak in zijn bevoegdheid ligt.

³ Dat deel van de kustwateren, buiten de territoriale zone, waar Nederland rechten claimt, tot maximaal 200 zeemijlen uit de kust, gerekend vanaf de laagwaterlijn en met inachtneming van de beperkingen die het volkenrecht oplegt.

Toezicht

Het Rijk zal bestemmingsplannen niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juli 2011