



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Samenvatting Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig





# Samenvatting Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig

# Inhoud

[Klik op de titel om naar desbetreffende pagina te gaan](#)

<b>Samenhangende visie</b>	<b>3</b>
Het roer om	3
Vertrouwen is de basis; een nieuwe rolverdeling	4
<b>Ontwikkelingen en ambities 2040</b>	<b>5</b>
<b>Rijksdoelen en nationale belangen</b>	<b>8</b>
Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland	8
Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid	10
Waarborgen kwaliteit leefomgeving	12
Realisatie SVIR en borging nationale belangen	20
<b>Kaarten</b>	
Ambitie Nederland 2040	6
Nationale ruimtelijke hoofdstructuur	16
Noordzee en kust	18
Caribisch Nederland	19

# Samenhangende visie

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, 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 en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

Om deze nieuwe aanpak vorm te geven, is een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende (wereldwijde) omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende 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 met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat er over of niet').

Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijksregimes in het natuurdomein. Het Rijk versterkt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De introductie van een nieuwe bereikbaarheidsindicator maakt meer regionaal maatwerk mogelijk.

De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt het Rijk een ladder voor duurzame verstedelijking op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast wordt de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer overgeheveld naar de algemene fondsen.

### Vertrouwen is de basis; een nieuwe rolverdeling

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, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. Provincies, gemeenten en waterschappen hebben voldoende instrumenten in handen om deze taken uit te voeren. De overgang naar de nieuwe rol- en taakverdeling zal het Rijk begeleiden.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid 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, greenports en de valleys;
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.

# Ontwikkelingen en ambities 2040

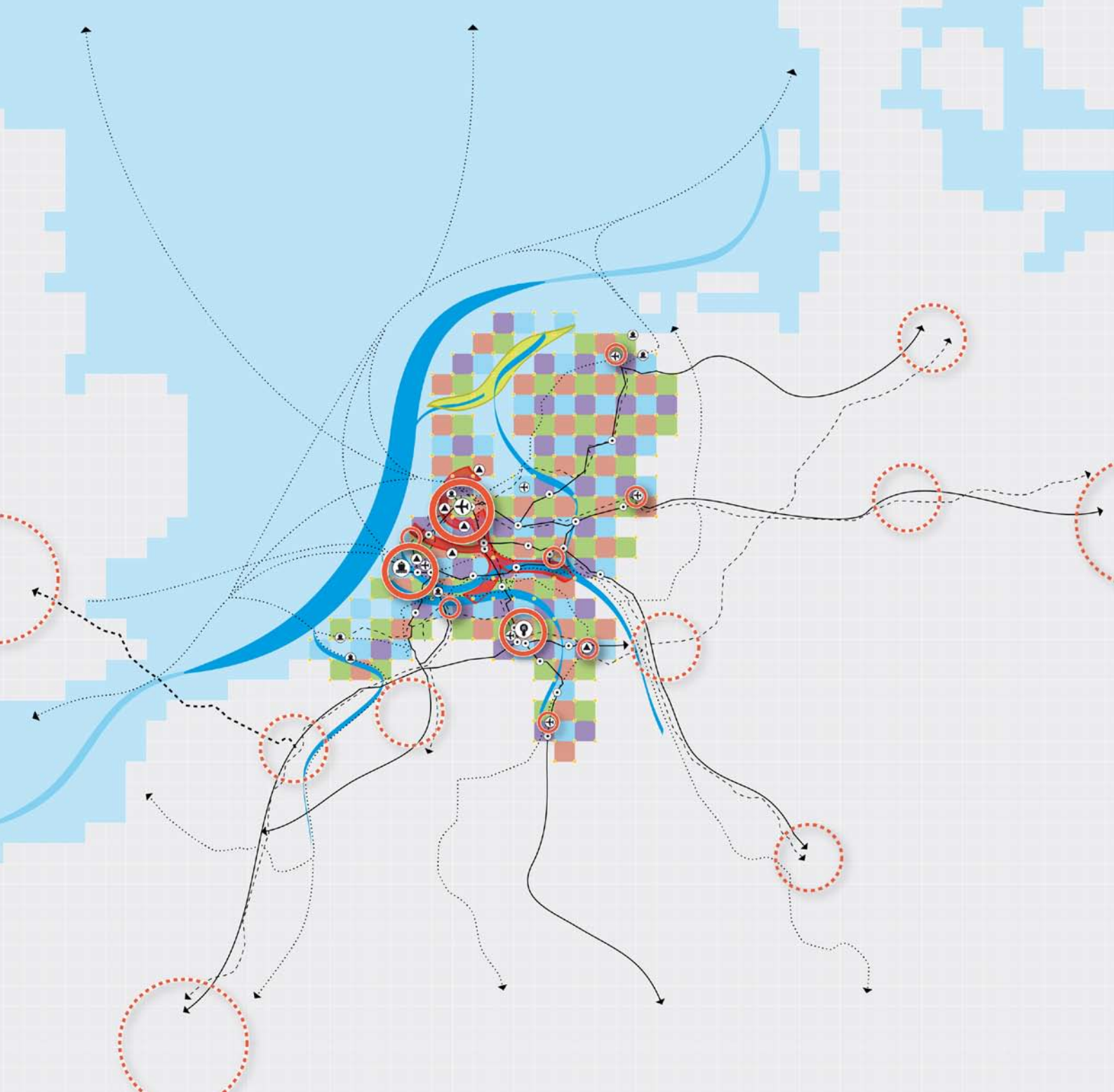
Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040; een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Dit doet het Rijk op basis van de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven zowel bovengronds als ondergronds richting 2040 bepalen. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

## *Concurrentiekracht*

De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Ruimtelijk kenmerken deze stedelijke regio's in Nederland zich door een open structuur, (relatieve) kleinschaligheid en (internationaal gezien) lage dichtheden in interactie met hoogwaardige en toegankelijke landelijke en cultuurhistorische gebieden.

Belangrijke innovatieve economische sectoren voor Nederland op Europees en mondiaal niveau bevinden zich in stedelijke regio's: Water, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie. Ook de aanwezigheid van hoofdkantoren is belangrijk voor de positie van Nederland. Belangrijke knooppunten in het netwerk van internationale verbindingen van de stedelijke regio's zijn de Mainports Rotterdam en Schiphol, de Amsterdamse havens en de Brainport Zuidoost-Nederland.

In 2040 behoort Nederland tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld met een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers door een goede ruimtelijk-economische structuur. Dit betekent onder andere een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven en een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, waarbij sterke stedelijke regio's nodig zijn met een goede 'quality of life', optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld.



Kaart ambitie Nederland 2040

- Concurrerend**
- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
  - Mainport Schiphol
  - Mainport Rotterdam
  - Brainport Zuidoost-Nederland
  - Greenport
  - Burgerluchthaven van nationale betekenis
  - Zeehaven van nationale betekenis
  - Economisch centrum in het buitenland
  - Robuust energienetwerk

- Bereikbaar**
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
  - (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet
  - (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet
  - Multimodaal knooppunt en ketenmobiliteit

- Leefbaar en veilig**
- Veilige en gezonde woon- en werkomgeving, voldoende zoetwater in droge perioden, behoud van biodiversiteit en energietransitie
  - Waterveiligheid

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



### *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. Dit betekent dat ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, de mobiliteit nog groeit. De mobiliteitsbehoefte groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste mobiliteitsknelpunten voordoen

De bereikbaarheid (de moeite, uitgedrukt in tijd en kosten per kilometer die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken) is momenteel onvoldoende. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

De groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat wordt gefaciliteerd. Daarbij moet ook gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. 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*

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. Hierdoor vinden groei, stagnatie en krimp in Nederland steeds vaker gelijktijdig plaats en nemen de regionale verschillen toe. De toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). 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.

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. 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 extreme weersomstandigheden, mogelijke overstromingen als gevolg van de zeespiegelstijging en is er voldoende zoetwater in droge perioden, is Nederland een bepalende speler in de internationale transitie naar duurzame mobiliteit en 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 blijven groeien. Geopolitieke verhoudingen, uitputting van fossiele brandstoffen en de ambities voor beperking van de CO<sub>2</sub>-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 deze hebben relatief veel ruimte nodig. De ambitie is dat Nederland in 2040 een robuust internationaal energienetwerk kent en dat de energietransitie ver gevorderd is.

Deze ambities zet het Rijk neer voor 2040. Het is niet enkel aan het Rijk om deze ambities waar te maken, dit vraagt samenwerking met decentrale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de ambities komt het Rijk tot drie rijksdoelen. Die doelen stelt het Rijk tot 2028 maar bouwt het flexibiliteit in richting 2040 aangezien er ontwikkelingen en opgaven kunnen zijn die vragen om bijstelling van zowel de ambities en doelen.

# Rijksdoelen en nationale belangen

Het Rijk kiest drie doelen 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 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 plan om de Olympische en Paralympische Spelen in 2028 in Nederland te organiseren.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan. In het MIRT wordt ook de samenhang met decentrale belangen en regionale opgaven besproken.

## Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd.

Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale

verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden.

*Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1)*

De topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. Daarbij gaat het om de haven van Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de Greenports Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Noord-Holland Noord, Boskoop en Bollenstreek, Energyport in Groningen, Food Valley in Wageningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft. Deze stedelijke regio's beschouwt het Rijk van nationale betekenis en hiermee gaat het Rijk samen met decentrale overheden aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Vanuit het programma Beter benutten is voor een aantal van deze stedelijke regio's een bestuurlijk trio aan de slag met als taak het uitwerken van gebiedspakketten. 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). Indien stedelijke regio's rondom topsectoren buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn. Het stimuleren van gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zet het Rijk door.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

*Ruimte voor het hoofdnetafwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2)*

Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. 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. Het Rijk heeft in de SVIR gebieden op land aangegeven die hiervoor kansrijk zijn. Binnen deze gebieden gaat het Rijk in samenwerking met de provincies locaties voor groot-schalige windenergie aanwijzen. Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee. In 2015 wordt bezien in hoeverre voor de langere termijn (na 2020) nieuw ruimtelijk beleid en infrastructuur nodig is voor de verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee.

*Ruimte voor het hoofdnetafwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3)*

Het netwerk van buisleidingen voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen is van economisch belang voor Nederland op Europese schaal. Hieronder valt ook het gastransport en het verbinden van productielocaties. Het Rijk wil de aanleg van deze buisleidingen op land en zee (inclusief de Caribische Exclusieve Economische Zone) ruimtelijk mogelijk maken, belemmeringen voorkomen en zorgen voor een goede aansluiting op het internationale netwerk. Buisleidingen op land die van nationaal belang zijn voor het transport van (gevaarlijke) stoffen, worden enkel toegestaan in de gereserveerde stroken.

#### *Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4)*

In de ondergrond komen diverse nationale belangen samen. De ondergrond is belangrijk voor bestaande energievoorziening (winning, opslag en transport van olie- en aardgas) en nieuwe energievoorziening (bodemonergie zoals geothermie (waaronder warmtekuoudeopslag) en opslag van CO<sub>2</sub> en nucleair afval). Daarnaast moet in de ondergrond rekening gehouden worden met de winning van (oppervlakte)delfstoffen (zoals zout, steenkool en zand), archeologie (zoals het cultureel erfgoed de Limes), ondergrondse rijksinfrastructuur (tunnels en buisleidingen), het beheren van niet verwijderbare (resten van) bodemverontreiniging en de bescherming van de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit.

Vanwege onder meer de beperkte ruimte in de ondergrond, de betekenis van de ondergrond voor het economisch functioneren van Nederland en afstemming op activiteiten in de bovengrond, is efficiënt gebruik van de ondergrond van nationaal belang.

#### **Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid**

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitsstelsysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegeneerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig. Daartoe is een Klimaatbrief 2050 opgesteld, waarin de transitie naar niet-fossiele brandstoffen en de ontwikkeling van stillere, schonere, zuinigere en veiligere voertuigen aan de orde komt. Het bedrijfsleven heeft het initiatief bij deze transitie. Het Rijk schept de voorwaarden zodat een succesvolle transitie tijdig kan plaatsvinden.

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker te kunnen beoordelen is een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. Deze indicator geeft inzicht in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen. De indicator wordt gebruikt naast de huidige beleidsdoelen zoals deze voor bereikbaarheid tot op heden door het Rijk per modaliteit zijn gehanteerd. Wanneer de indicator medio 2012 volledig is uitgewerkt zal deze toepasbaar zijn in projecten en gebiedsgerichte studies.

*Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)*

Het Rijk prioriteert de investeringen uit het Infrastructuurfonds (2021-2028) voor het versterken van de bereikbaarheidskwaliteit in stedelijke regio's rond mainports, brainport en greenports en hun achterlandverbindingen (mede aan de hand van de bereikbaarheidsindicator en uitkomsten van de NMCA).

De investeringen moeten 'slim' gedaan worden: over de modaliteiten heen en niet alleen op basis van verkeerskundige principes, maar ook kijkend naar de gebruiker en het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio's en Nederland als geheel.

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). Om de uitbreidingen in het mobiliteitssysteem conform de gestelde ambitie mogelijk te maken zonder onnodig hoge kosten, legt het Rijk in het Barro en de bijbehorende ministeriële regeling reserveringsgebieden vast voor (mogelijk) nog te realiseren rijksinfrastructuur.

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.

*Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)*

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen. 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 zijn door Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven gezamenlijk in acht regio's uitgewerkt 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 (trein, bus, tram, metro) 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, het uitbouwen van HSL-stations en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

De topsector Logistiek werkt aan een visie op een kernnetwerk logistiek van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten. Het internationaal kernnet logistiek bevat de voor het goederenvervoer belangrijkste grensoverschrijdende achterlandverbindingen van de mainports, brainport en greenports. Het Rijk werkt samen met de sector en de regio's een nationaal kernnetwerk uit. Dit moet leiden tot één logistiek systeem (over spoorwegen, vaarwegen en wegen) dat goed is aangesloten op omliggende landen.

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

*Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)*

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen 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 mobiliteitssysteem en een florerende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.

Voor het goederenvervoer over water zijn de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis. Voor het hoofdvaarwegennet wordt de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport van de mainports en greenports over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

Voor de (internationale) burgerluchtvaart zijn de luchthaven Schiphol, de overige burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, de luchthavens Eindhoven (in burgermedegebruik) en Twente en het civiele luchtruim van nationale betekenis. Voor de capaciteit en de veiligheid van het mobiliteitsnetwerk via de lucht is het nodig om uitbreidingen te kunnen realiseren (zoals de parallelle Kaagbaan). Voor Schiphol vraagt dit om het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het zoKE-gebied.

### **Waarborgen kwaliteit leefomgeving**

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

*Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8)*

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 worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Het uitgangspunt is een gelijk beschermingsniveau voor het hele land. Afhankelijk van het onderwerp is en blijft in de toekomst maatwerk mogelijk. Het Rijk streeft er naar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron.

Het Rijk en de waterschappen beschermen en verbeteren de waterkwaliteit door het treffen van fysieke maatregelen, het uitgeven van vergunningen en handhaving. Luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wateroverlast, waterkwaliteit, bodemkwaliteit en het transport van gevaarlijke stoffen kennen een grote samenhang met de andere nationale belangen. 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 kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9)*

Het Rijk is verantwoordelijk voor het integrale beheer van het hoofdwatersysteem en, samen met de waterschappen, verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen. Het is belangrijk dat bij ruimtelijke plannen waaronder voor stedelijke (her)ontwikkeling rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn.

Het hoofdwatersysteem van Nederland bestaat uit de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer, het Markermeer en de Randmeren, de grote rivieren, de Zuidwestelijke Delta en de rijkskanalen. Omdat het watersysteem deel uitmaakt van vier internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems, Schelde) is het noodzakelijk om op nationale en internationale schaal kaders en normen te stellen en beheer te voeren, zowel als het gaat om waterkwaliteit als om waterkwantiteit. Zo wordt voorkomen dat vervuiling of piekbelasting in een stroomgebied een probleem vormt in een boven- of benedenstrooms gebied. Het hoofdwatersysteem, afgezien van de zoute en brakke wateren, heeft een belangrijke functie voor de zoetwatervoorziening in Nederland. Bij watertekorten of dreigende watertekorten kan het Rijk de Nationale Verdringingsreeks in werking laten treden.

Het beheer van het watersysteem is gericht op het meebewegen met natuurlijke processen waar het kan en het bieden van weerstand waar het moet. Naast preventie als primaire pijler bij de bescherming tegen overstromingen, is het waterveiligheidsbeleid ook gericht op het beperken van de gevolgen van een overstroming door keuzes in de ruimtelijke planning en het op orde krijgen en houden van de rampenbeheersing (meerlaagse veiligheid).

Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen (dijken, dammen, kunstwerken en duinen) die in beheer zijn bij het Rijk evenals het kustfundament. Ook stelt het Rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook die in beheer bij waterschappen.

In het 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 (nationaal belang 10)*  
Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Bovendien zijn culturele voorzieningen en cultureel erfgoed van groeiend belang voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee voor de concurrentiekracht van Nederland. Het Rijk is verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO-werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem.

Het Rijk laat de sturing tussen verstedelijking en landschap over aan de provincies om meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk. Daarmee is het beleid ten aanzien van landschap op land is niet langer een rijksverantwoordelijkheid.

Landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten op de Noordzee, het IJsselmeer en Waddenzee blijven van nationaal belang aangezien het Rijk hier als enige bevoegd gezag is. Voor de landschappelijke kwaliteiten op de Noordzee handhaaft het Rijk het vrije uitzicht op de horizon vanaf de kust tot 12 zeemijl.

*Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11)*  
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. In internationaal verband heeft Nederland zich met het Biodiversiteitsverdrag en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) gecommitteerd aan afspraken over soorten (flora en fauna) en leefgebieden van soorten (habitats).

Het Rijk is verantwoordelijk voor en door de EU aanspreekbaar op het nakomen van die aangegane verplichtingen. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provincie- en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De natuur in de EHS blijft goed beschermd met een 'nee, tenzij'-regime. Binnen de EHS zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. De flexibiliteit in begrenzing en de mogelijkheden om ontwikkelingen toe te staan, die in het beleidskader Spelregels EHS zijn uitgewerkt, blijven overeind.

*Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12)*  
De locaties voor militaire activiteiten ten behoeve van de krijgsmacht vormen een nationale verantwoordelijkheid (vlootbasis, kazernes, militaire luchthavens, oefen- en schietterreinen, laagvliegroutes, helikopter-laagvlieggebieden, zend- en ontvangstinstallaties, radarstations en munitieopslagplaatsen evenals de daarbij behorende beperkingengebieden). Deze activiteiten op deze locaties hebben soms beperkende gevolgen voor andere ruimtelijke functies en zij dienen dan ook zorgvuldig te worden ingepast. Een nieuwe toetsingsmethode voor radarverstoring biedt in de toekomst meer ruimte voor windenergie en hoogbouw.

*Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13)*

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen, aanleg en herstructurering moet in elk geval aandacht zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed. Het Rijk hanteert bij nationale infrastructurele en gebiedsontwikkelingsprojecten de werkwijze van Sneller en Beter, waarmee participatie en belangenbehartiging van burgers en bedrijven een nadrukkelijker plaats krijgt bij de besluitvorming.

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken wordt een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen :

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. 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, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werk verkeer;
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking, is ook een goed en bestendig ontwerp alsook adequate ruimtelijke informatie onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Als onderdeel van de verantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening ondersteunt het Rijk de andere overheden door middel van kennis en experimenten en bij de ontwikkeling van alternatieve vormen van financiering en nieuwe verdienmodellen.

De principes van het advies van de Commissie Elverding gebruikt het Rijk ook bij het komen tot een eenvoudig en samenhangend wettelijk stelsel (rondom ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur, landbouw, archeologie en monumenten).



#### *De nationale ruimtelijke hoofdstructuur*

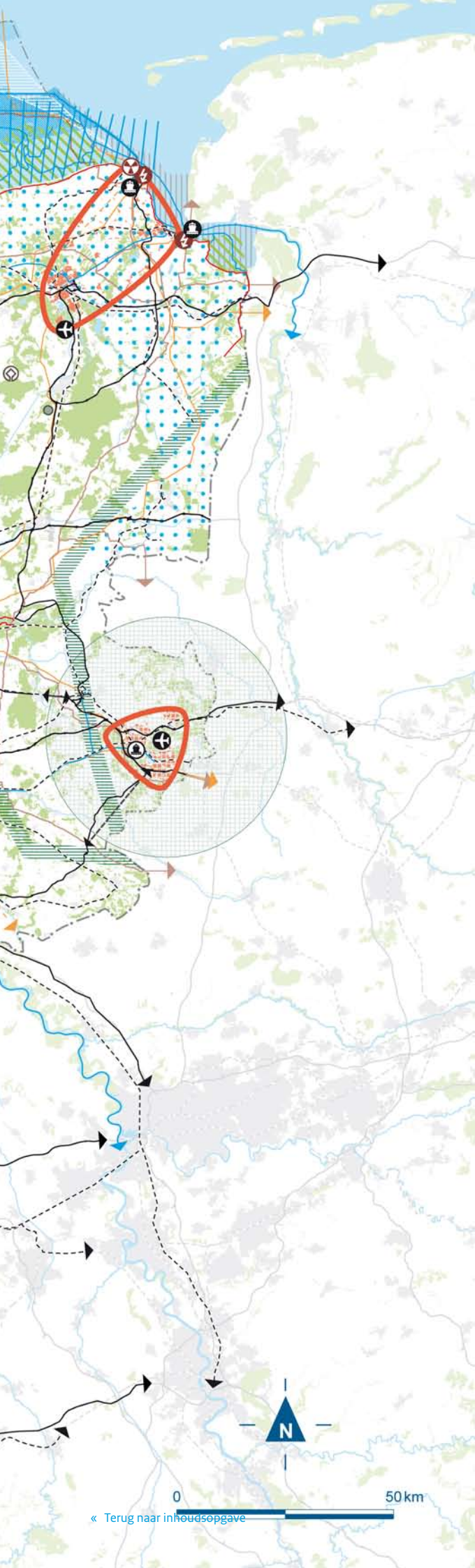
De Nationale ruimtelijke hoofdstructuur geeft de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is, geografisch weer. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid 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 is weergegeven welke ruimtelijke opgaven spelen in het Noordzeegebied.

Het Rijk is het bevoegd gezag in de Caribische Exclusieve Economische Zone en daarmee verantwoordelijk voor het integrale beleid en -beheer hiervan. De Caribische Zee is van grote internationale economische betekenis voor de scheepvaart, de visserij, de winning van delfstoffen en de opwekking van windenergie. Daarnaast is het van belang voor oefeningen van de krijgsmacht en bevat het belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden.

Voor Caribisch Nederland wordt afzonderlijk van deze structuurvisie een Overzicht van Ruimtelijke Rijksbelangen opgesteld dat als hulpmiddel dient bij de voorbereiding en advisering over ruimtelijke plannen in Caribisch Nederland.





Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

**Concurrerend**

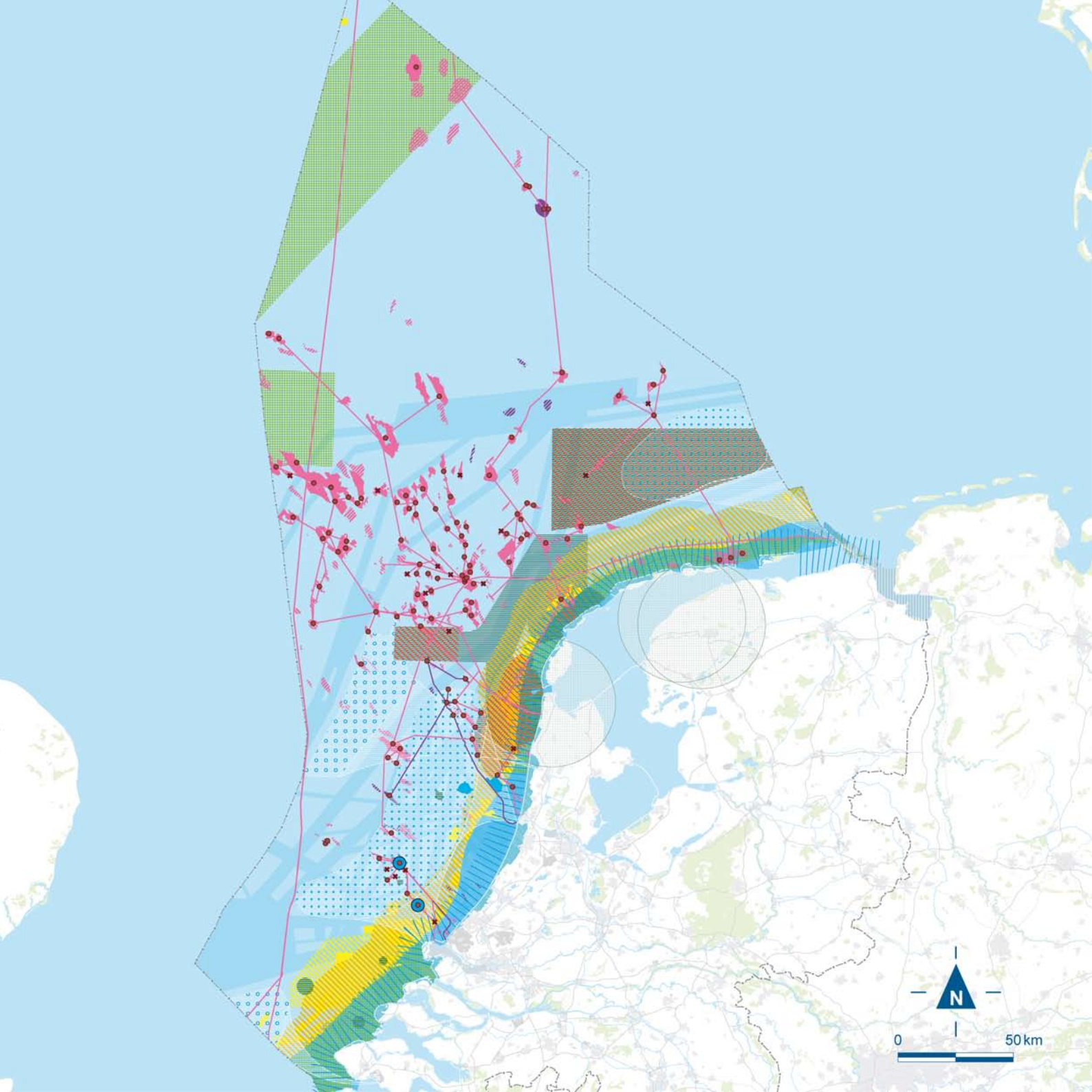
- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Mainport en HSL-station Schiphol
- 20Ke Geluidscontour
- Mainport Rotterdam
- Brainport Zuidoost-Nederland
- Greenport
- Zuidas
- Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500 MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
- Buisleidingenstrook
- Buisleiding
- Gerealiseerd windturbinepark op zee
- Aangewezen windenergiegebied op zee
- Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt
- Kansrijk gebied windenergie

**Bereikbaar**

- HSL/ICE station
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld)
- Mogelijke nieuwe verbinding hoofdspoorwegennet (tracé nog niet vastgesteld)
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet
- (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet

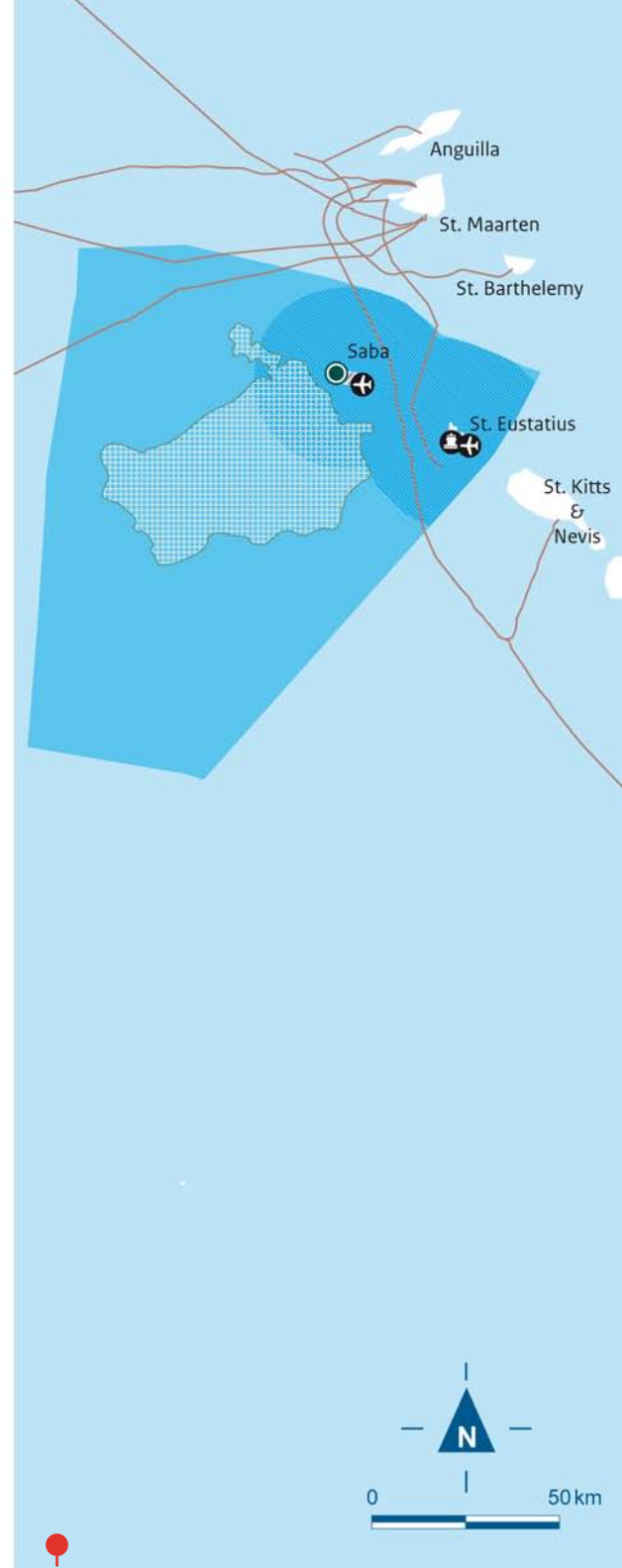
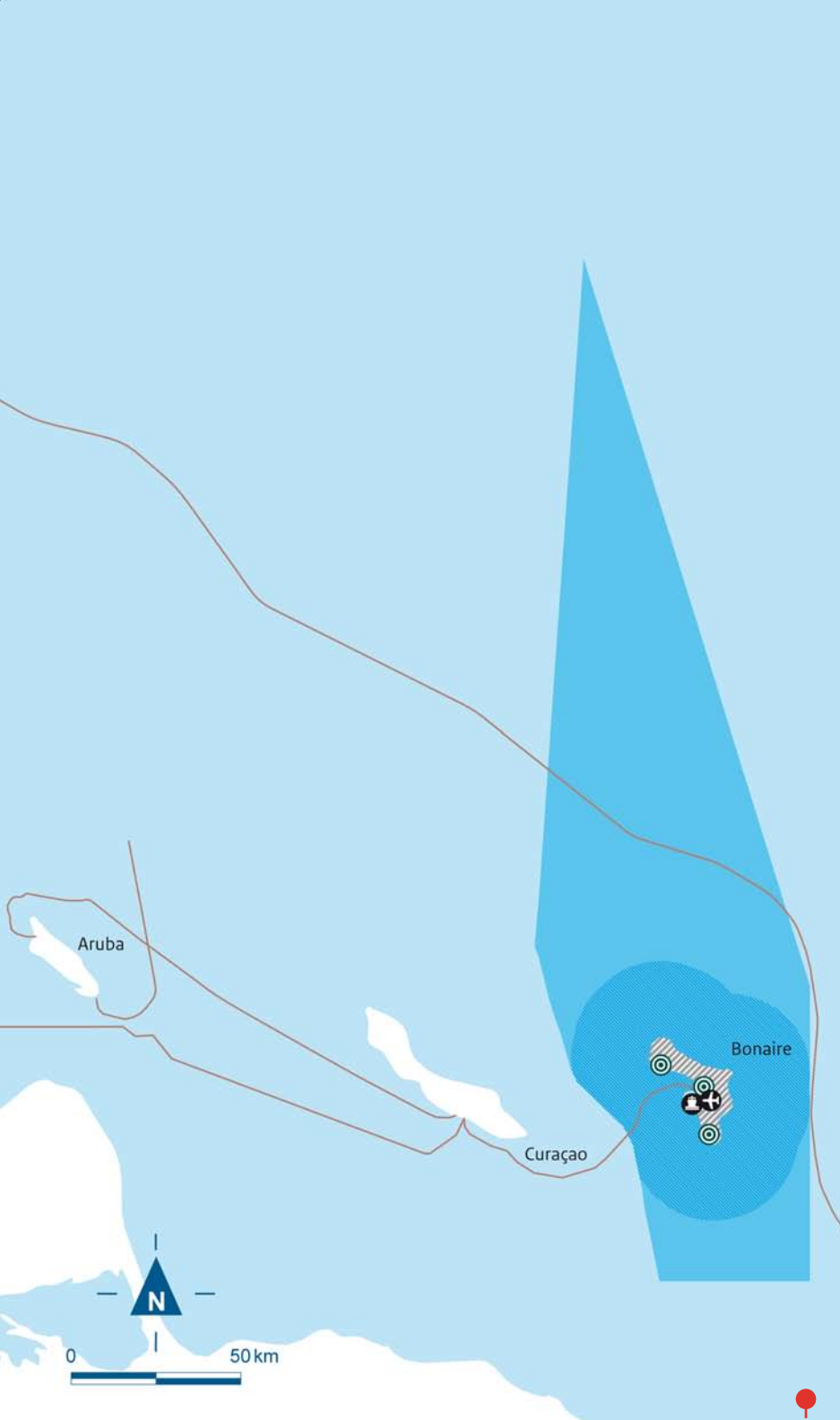
**Leefbaar en veilig**

- Hoofdwatersysteem
- Behouden kustfundament
- Primaire waterkering
- Handhaving van het vrije zicht op de horizon
- Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
- Zone met militaire beperkingen
- Radarverstoringsgebied
- Militaire luchthaven
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik
- Vlootbasis
- Groot oefengebied en/of schietterrein












**Kaart Noordzee en kust**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| ● Productielocatie                                     | ▨ Onveilige zone Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer | ■ Olie: producerend                            |
| ✱ Onderwaterplatform                                   | ▨ Militaire zone Noordzee, Waddenzee             | ▨ Olie: uitgeproduceerd                        |
| ● Pilots CO <sub>2</sub> -opslag                       | ▨ Zandwinning                                    | ▨ Natura 2000                                  |
| — Gasleiding   | ▨ Reserveringsgebied zandwinning                 | ▨ Behouden kustfundament                       |
| — Olieleiding  | ▨ Reserveringsgebied suppletie- en ophoogzand    | ▨ Verkeersscheidsstelsel                       |
| ▨ Gerealiseerd windturbinepark op zee                  | ▨ Gas: niet producerend                          | ▨ Handhaving van het vrije zicht op de horizon |
| ▨ Aangewezen windenergiegebied                         | ▨ Gas: producerend                               |  |
| ▨ Kansrijk windenergiegebied                           | ▨ Gas: uitgeproduceerd                           |  |
| ▨ Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt | ▨ Olie: niet producerend                         |  |
| ▨ Radarverstoringgebied                                |  |  |



**Kaart Caribisch Nederland**

-  Luchthaven
-  Zeehaven
-  Radarstation
-  Zend- en ontvangstinstallatie buiten militair terrein
-  Buisleiding
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurgebied Sababank
-  Caribische Exclusieve Economische Zone
-  Territoriale zee



## Realisatie SVIR en borging nationale belangen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidig ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Het Rijk heeft voor de realisatie van de nationale belangen de beschikking over de volgende vier instrumenten:

- Kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- Bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld afspraken met provincies en gemeenten, internationale afspraken met overheden in buurlanden);
- Financieel (bijvoorbeeld Infrastructuurfonds, Deltafonds);
- Kennis (bijvoorbeeld inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen, verspreiden van best practices).

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van elkaar in aard (beleidsmatig versus procesmatig):

- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen.
- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking wordt in 2012 opgenomen in het Bro.

In het huidige Barro zijn opgenomen:

- Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Militaire terreinen en -objecten;
- De Wadden;
- De kust (inclusief primaire kering);
- De grote rivieren;
- De Werelderfgoederen.

In de wijziging van het Barro dat in 2012 in werking zal treden, worden de volgende onderwerpen toegevoegd:

- Reserveringen uitbreidingen weg en spoor;
- Veiligheid vaarwegen
- Het netwerk voor elektriciteitsvoorziening;
- De buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer;
- Bescherming van de (overige) primaire waterkeringen;
- Reservering voor rivierverruiming Maas;
- De Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp en aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

## Colofon

De ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 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 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit<sup>1</sup>, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: Structuurvisie (voorheen 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 Nederlanden, zowel het land als de wateren (territoriale zone en Exclusieve Economische Zone). Daarbij horen ook Caribisch Nederland en de Caribische exclusieve economische zone. De eilanden Aruba, Curaçao en Sint Maarten (inclusief hun territoriale zone) vallen hier niet onder. Voor het Eems-Dollard gebied zijn de afspraken uit het Eems-Dollard-verdrag (1960) het kader.

Het planmilieueffectrapport (plan-MER), dat inzicht geeft in de milieuaspecten van de afwegingen zoals gemaakt in de SVIR, is gebruikt bij de besluitvorming. Aan de hand van de ontwerp SVIR heeft het Rijk gesprekken gevoerd met burgers, maatschappelijke organisaties en medeoverheden in binnen en buitenland

De volledige Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is digitaal beschikbaar op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

### *Monitoring*

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt verzocht om in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de bestaande twejaarlijkse monitor van de Nota Ruimte om te bouwen naar een twejaarlijkse monitor Infrastructuur en Ruimte. Daarmee vervalt de huidige monitor Nota Mobiliteit. De monitor Infrastructuur en Ruimte zal primair de realisatie van de nationale belangen onderzoeken, afgezet tegen de gestelde ambities.

### *Toezicht*

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dichterbij de burger. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden, door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk ervan uit dat deze doorwerking krijgen.

Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Het Rijk zal, als daarom wordt gevraagd door gemeenten, in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure haar nationale belangen toelichten en, indien nodig, daarover advies geven. Het Rijk zal systeem- of themagerichte onderzoeken uitvoeren. Deze onderzoeken moeten informatie opleveren over de feitelijke toepassing van wet- en regelgeving in bestemmingsplannen en provinciale verordeningen. Met die informatie kan beoordeeld worden of het systeem werkt zoals het bedoeld is.

Ook blijft het Rijk (conform de huidige systematiek) als beheerder of eigenaar (bijvoorbeeld vanuit de rol van weg- en waterbeheerder of eigenaar van defensie terreinen) opkomen voor zijn directe belangen bij bestemmingsplannen.

<sup>1</sup> In bijlage 6 van de SVIR is limitatief opgenomen welke essentiële beleidsbeslissingen uit de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht blijven. Deze onderwerpen moeten op grond van de Planwet verkeer en vervoer worden uitgewerkt in decentrale plannen. Met de opname van deze essentiële beleidsbeslissingen in bijlage 6 is de gehele Nota Mobiliteit vervangen door deze structuurvisie.

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

Maart 2012