



# MIRT Projectenboek 2010



# Voorwoord

## Samen werken aan een sterk, duurzaam, mooi en bereikbaar Nederland

*Het projectenboek bestaat 10 jaar. Wat begon als een overzicht van de infrastructurele projecten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is uitgegroeid tot een compleet beeld van alle projecten in het ruimtelijk fysieke domein: van MIT naar MIRT, van een sectorale naar een integrale en gebiedsgerichte aanpak. Inmiddels ligt het derde MIRT Projectenboek voor u. Een overzicht van alle ruimtelijke programma's en projecten waaraan het rijk samen met de regio's werkt.*

*De hechte samenwerking tussen de ruimtelijke departementen en tussen rijk en regio wordt steeds vanzelfsprekender. Het is nu tijd om samen een volgende stap te zetten. Die stap zetten we met de introductie van de gebiedsagenda's die rijk en regio's samen opstellen.*

*Het doel van deze agenda's is om per regio een gezamenlijk beeld te krijgen van de ambities, de ruimtelijk fysieke opgaven die ermee verbonden zijn en de onderlinge samenhang daartussen. De gebiedsagenda's worden in het najaar van 2009 vastgesteld en geven richting aan verdere besluitvorming over investeringen in het ruimtelijk fysieke domein. Ze zullen de komende jaren dan ook zeker hun doorwerking vinden in het het gehele MIRT-proces.*

*Sinds dit jaar is het MIRT Spelregelkader van toepassing op alle nieuwe en voor zover mogelijk ook op de lopende projecten en programma's van de ministeries van VenW en VROM. Bij de gebiedsgerichte verkenning gelden deze spelregels ook voor de domeinen van de ministeries van LNV en EZ. Het spelregelkader schetst het proces dat een nieuw MIRT-project doorloopt. Dat betekent dat de procesgang van de programmering bij het rijk voor iedereen navolgbaar is. Dit vergroot de samenhang en afstemming van investeringen en verbetert de besluitvorming.*

*De functie van het MIRT Projectenboek zelf is door de jaren heen niet veranderd. Kern is nog steeds het geven van informatie over de geschiedenis, stand van zaken en planning van rijksprojecten en -programma's. Daarnaast bevat het projectenboek een beschrijving van de voor het MIRT belangrijke beleidsterreinen en een overzicht van de benodigde financiële middelen. Het MIRT Projectenboek is volledig en gebruiksvriendelijk. Daarmee vormt het inmiddels al een decennium lang een waardevol bijstuk bij de begroting.*

*Met het MIRT werken we samen met de regio's aan een economisch sterk, duurzaam en mooi Nederland met een robuuste bereikbaarheid.*

*Mede namens de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de minister voor Wonen, Wijken en Integratie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,*

de minister van Verkeer en Waterstaat,

september 2009



ir. Camiel Eurlings



# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1. Ontwikkelingen MIRT</b>	<b>9</b>
1.1 Totstandkoming MIRT	9
1.2 Integraal en gebiedsgericht	9
1.3 Instrumenten MIRT	9
1.4 MIRT als investeringsprogramma	11
1.5 Leeswijzer	12
<b>Hoofdstuk 2. Beleidsterreinen in het MIRT</b>	<b>13</b>
2.1 Inleiding	13
2.2 Ruimte	13
2.3 Mobiliteit	18
2.4 Water	23
2.5 Bedrijvigheid	24
2.6 Landschap	25
<b>Hoofdstuk 3. Gebieden</b>	<b>29</b>
3.1 Inleiding	29
3.2 Landsdeel West	29
3.3 Landsdeel Zuid	37
3.4 Landsdeel Oost	43
3.5 Landsdeel Noord	49
<b>Hoofdstuk 4. Projecten- en Programmaoverzicht</b>	<b>55</b>
Leeswijzer	55
Filetop 50	57
Gerealiseerde projecten 2009	60
Nationaal	63
Randstad	141
West overig	203
Zuid	219
Oost	265
Noord	295
<b>Hoofdstuk 5. Financiële uitwerking</b>	<b>313</b>
5.1 Inleiding	313
5.2 Financieringsbronnen	313
5.3 Inzet van de middelen	317
5.4 Doeluitkeringen	317

<b>Hoofdstuk 6. Financiële tabellen (VenW)</b>	<b>319</b>
Verkenningenprogramma	320
Waterkeren	322
Waterbeheren	323
Hoofdwegenet	324
Spoorwegen Personenvervoer	327
Spoorwegen Goederenvervoer	329
Spoorwegen Beheer en Onderhoud	330
Regionale/lokale infrastructuur	332
Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	333
Hoofdvaarwegen	334
Project Mainportontwikkeling Rotterdam	336
Ruimte voor de Rivier	336
Maaswerken	336
Betuweroute	337
Hogesnelheidslijn	337
Intermodaal vervoer	337
<b>Hoofdstuk 7. Voortgangsrapportage tracé- en spoedwetprojecten (VenW)</b>	<b>339</b>
7.1 Inleiding	339
7.2 Algemeen beeld	339
7.3 Behaalde mijlpalen	339
7.4 Analyse voortgang projecten	339
Bijlage 1: Voortgangsoverzicht Spoedaanpak en Tracéwetprojecten	342
<b>Index</b>	<b>349</b>
<b>Colofon</b>	







## Hoofdstuk 1

# Ontwikkeling MIRT

### 1.1 Totstandkoming MIRT

Het ruimtelijk fysieke domein is bij uitstek geschikt voor het creëren van meerwaarde door de diverse belangen vanuit hun onderlinge samenhang met elkaar te verbinden. Om dit te realiseren heeft het kabinet in 2007 besloten tot de introductie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het MIRT staat de samenhang tussen ruimtelijke projecten centraal. Hierbij wordt niet alleen tussen departementen samengewerkt, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Zo wordt een hogere ruimtelijke kwaliteit bereikt, met meerwaarde voor de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur.

Sinds de introductie van het MIRT is hiermee veel vooruitgang geboekt. Dit is concreet zichtbaar in:

- De deelname van de minister van VROM – naast de minister en staatssecretaris van VenW – aan een groot deel van de bestuurlijke overleggen MIRT. Tijdens veel van de overleggen in het voorjaar 2009 was tevens de minister voor WWI aanwezig.
- De beschrijving van de belangrijkste processtappen om tot afgestemde en samenhangende investeringen te komen in het MIRT Spelregelkader. Dit is eind 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden.
- Het gezamenlijk – interdepartementaal en

met de regio's – werken aan de gebiedsagenda's.

- Dit derde MIRT Projectenboek, met daarin onder andere gebiedsbeschrijvingen en een interdepartementaal programma- en projectenoverzicht.

### 1.2 Integraal en gebiedsgericht

Bij de integrale ontwikkeling van een gebied gaat het in de praktijk om het verbinden van opgaven van uiteenlopende aard en het afstemmen van investeringen. Doel daarbij is het realiseren van ruimtelijke kwaliteit: een hoge gebruikswaarde (functioneel), toekomstwaarde (duurzaam) en belevingswaarde (mooi) van de fysieke ruimte. Dit betekent bijvoorbeeld dat waar woonwijken en bedrijventerreinen worden aangelegd, tegelijkertijd de ontsluiting daarvan wordt geregeld. Of dat bij de aanleg van infrastructuur de kwaliteit van het landschap wordt versterkt en een oplossing wordt gevonden voor de waterproblematiek. Het MIRT heeft daarom een grote reikwijdte en omvat zowel infrastructurele, ruimtelijke als waterprojecten.

Het versterken van de samenhang manifesteert zich op drie manieren:

- Ten eerste tussen de verschillende beleidssectoren in het ruimtelijke domein: mobiliteitsvraagstukken worden verbonden met die van woningbouw, bedrijvigheid, groen en water.
- Ten tweede tussen de schaalniveaus waarop ruimtelijke opgaven worden geformuleerd.

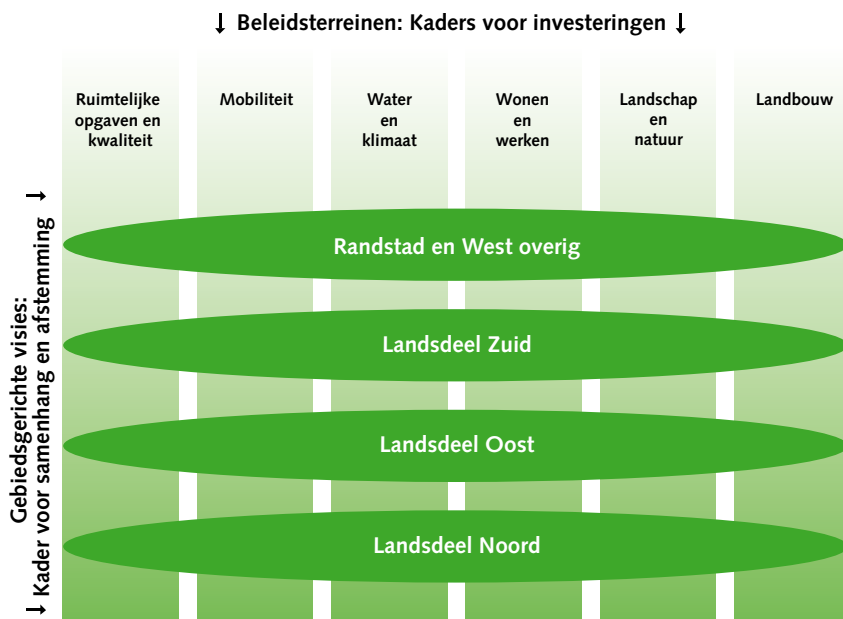
Zo spelen woningbouw- en verstedelijkingsopgaven op een andere schaal (lokaal/regionaal) dan vraagstukken rond de hoofdinfrastructuur (regionaal/nationaal), terwijl ze wel in onderlinge samenhang moeten worden gezien.

- In de derde plaats streeft het MIRT naar het verstevigen van de samenwerking tussen rijk en regio. De uitdaging daarbij is om, met respect voor de verschillende verantwoordelijkheden, de opgaven in een bepaald gebied aan elkaar te koppelen, zodat bij het vinden van oplossingen meerwaarde ontstaat.

Knelpunten en gewenste ontwikkelingen dienen in hun geografische samenhang te worden bekeken: de gebiedsgerichte aanpak. Integrale samenwerking en een gebiedsgerichte aanpak zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden (figuur 1.1). De gebiedsagenda's verenigen deze twee centrale MIRT-thema's.

### 1.3 Instrumenten MIRT

Het MIRT kent op dit moment drie instrumenten die tezamen waarborgen dat de doelstellingen van het MIRT gerealiseerd worden. Dit zijn de bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio in het voor- en najaar, het MIRT Spelregelkader en het MIRT Projectenboek, dat nu voor u ligt. In het najaar van 2009 worden hier de gebiedsagenda's aan toegevoegd, die daarop een natuurlijke aanvulling zijn.



Figuur 1.1

#### Bestuurlijke overleggen MIRT

Twee keer per jaar zitten de ministers van VenW en VROM en de staatssecretaris van VenW om tafel met regionale partijen. Afhankelijk van de agenda schuiven ook de ministers van EZ, van LNV en voor WWI aan. Tijdens deze overleggen worden algemene onderwerpen in het ruimtelijk fysieke domein besproken.

In het najaarsoverleg ligt het accent op de bespreking van het lopende rijksinvesteringsprogramma. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken gemaakt en, waar nodig, bestuurlijke knopen doorgehakt. Tijdens het voorjaarsoverleg gaat het vooral om het bespreken van de voortgang van de eerder gemaakte afspraken en het agenderen van onderwerpen voor het najaarsoverleg. Om besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen regionale bestuurders met verkeer en vervoer in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles.

#### MIRT Spelregelkader

In december 2008 hebben de ministers van VenW en VROM het MIRT Spelregelkader aan de Tweede Kamer aangeboden. Het spelregelkader is van toepassing op de projecten en programma's van VenW en VROM en geldt tijdens de gebiedsgerichte verkenning ook voor de domeinen van de ministeries van LNV

en EZ. Het spelregelkader dient om de besluitvorming te verhelderen en te versnellen. Het bevat een beschrijving van de belangrijkste processtappen die projecten en programma's in het ruimtelijk fysieke domein moeten doorlopen om in aanmerking te kunnen komen

voor een rijksbijdrage. Hiermee is de procesgang bij het rijk voor een ieder navolgbaar.

Het MIRT Spelregelkader is in lijn met het advies 'Sneller en Beter' van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur. De adviezen van de commissie sluiten naadloos aan bij de doelstellingen van het MIRT om de samenwerking tussen rijkspartijen onderling en tussen het rijk en de decentrale overheden verder te verbeteren en de besluitvorming over (rijks)infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Doel is sneller door beter te gaan werken met meer kwaliteit. Dit wordt gerealiseerd door na een startbeslissing te werken met een brede verkenningfase waarin bewoners, decentrale overheden, milieuorganisaties en marktpartijen eerder en ruimer dan voorheen betrokken zijn en waarin sprake is van een gebiedsgerichte benadering en heldere tijdafspraken. De verkenning wordt afgerond met een bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing, waarbij zicht is op financiële dekking.

#### MIRT Projectenboek

Jaarlijks presenteert het kabinet op Prinsjesdag



### Gebiedsagenda's

*Een grote stap voorwaarts om de MIRT-gedachte gestalte te kunnen geven, zijn de gebiedsagenda's. Deze agenda's worden per regio door rijk en regio gezamenlijk opgesteld en vormen de inhoudelijke onderbouwing voor mogelijke nieuwe programma's en projecten. Ze bevorderen de samenhang tussen beleidsterreinen en tussen rijks- en regionaal beleid.*

*Het nieuwe aan de gebiedsagenda's is dat inzichtelijk wordt gemaakt waarom projecten worden uitgevoerd en hoe ze bijdragen aan de integrale ontwikkeling van een gebied. Daar komt bij dat rijk en regio dit beeld delen.*

*De agenda's bestaan uit twee delen. In het eerste deel wordt het gebied gekarakteriseerd en worden de belangrijkste ontwikkelingen weergegeven. Mede op basis daarvan worden de ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling op de (middel)lange termijn geformuleerd en wordt vastgesteld wat de bijbehorende opgaven zijn. Daarbij worden ook de relevante lopende projecten betrokken. In het tweede deel worden de ruimtelijke opgaven geconcretiseerd en uitgewerkt in mogelijke oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen vormen de kweekvijver van mogelijke programma's en projecten, die kunnen leiden tot MIRT verkenningen.*

*De gebiedsagenda's vormen steeds meer de basis voor de bestuurlijke overleggen. Daar wordt besproken of programma's/projecten rijp zijn voor het voorbereiden van een verkenning. Bij een positieve startbeslissing wordt de (gebieds)opgave als verkenning opgenomen in hoofdstuk 4 van het MIRT Projectenboek.*

*De ambities en opgaven uit de gebiedsagenda's reiken tot circa 2030, waarbij de korte termijn concreter is uitgewerkt dan de lange termijn. De gebiedsagenda's worden tijdens de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2009 vastgesteld en zullen de basis gaan vormen voor hoofdstuk 3 van het volgende MIRT Projectenboek.*

het rijksinvesteringsprogramma voor het ruimtelijk fysieke domein in het MIRT Projectenboek. Het MIRT Projectenboek is een bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds.

Hiermee wordt sinds 2007 in één document een overzicht gegeven van alle ruimtelijke rijksprojecten- en programma's van de ministeries van VROM, VenW, EZ en LNV. De grondslag daarvoor staat in de hoofdstukken 2 en 3 in de vorm van een samenvatting van de grote nota's van de betrokken departementen (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland) en een uitvoerige beschrijving van de regio's.

Binnen de MIRT-systematiek zijn de bestuurlijke overleggen, het spelregelkader en het projectenboek onlosmakelijk met elkaar verbonden. De gebiedsagenda's (zie tekstbox) complementeren dit geheel:

- De nog op te stellen gebiedsagenda's per

gebied/landsdeel zullen een belangrijke rol spelen bij het bestuurlijk overleg.

- De gebiedsagenda's vormen de basis waaruit geput wordt voor mogelijke nieuwe gebiedsgerichte MIRT verkenningen voor zover overeengekomen in het bestuurlijk overleg.
- Voor opname van nieuwe verkenningen of doorstroom naar de volgende fase in het MIRT Projectenboek wordt het MIRT Spelregelkader toegepast.
- De in het MIRT Projectenboek opgenomen investeringen worden afgestemd door middel van de periodieke bestuurlijke overleggen MIRT.
- Het MIRT Spelregelkader stimuleert en organiseert de intensievere samenwerking tussen rijk en regio, zoals die uiterlijk vorm krijgt tijdens de bestuurlijke overleggen en zorgt voor het beter afstemmen van rijksinvesteringen en regionale investeringen in het MIRT Projectenboek.

### 1.4 MIRT als investeringsprogramma

Het kabinet kiest ervoor in het MIRT investeringsprojecten en -programma's op te nemen, waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waar het rijk direct financieel bij betrokken is. Het MIRT kan hierom worden beschouwd als het huidige investeringsprogramma van het rijk in het ruimtelijk fysieke domein.

Als antwoord op de huidige kredietcrisis heeft het kabinet het Aanvullend Beleidsakkoord 'Werken aan de toekomst' opgesteld. De hierin opgenomen maatregelen hebben hun effect op het ruimtelijk investeringsprogramma. Hierover is in hoofdstuk 5 meer informatie opgenomen. Daarnaast brengen de gebiedsagenda's mogelijke investeringen voor de langere termijn in beeld. Ook deze kunnen hun effect hebben op het ruimtelijk investeringsprogramma.

De voorwaarde dat het rijk financieel betrokken is bij projecten/programma's in het MIRT, betekent tegelijk dat deze projecten/programma's opgenomen zijn in de rijksbegroting. Voor het MIRT gaat het dan om de begrotingen van VROM (XI), VenW (XII en Infrastructuurfonds), EZ (XIII), LNV (XIV) en WWI (XVIII). Het MIRT geeft een verdieping van onderdelen van deze begrotingen door nadere beleids-, project- en programma-informatie te presenteren. Specifiek voor infrastructuur is in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds bepaald dat het MIT het uitvoeringsprogramma van het Infrastructuurfonds (onderdeel van de begroting van VenW) vormt. Het MIRT heeft deze functie overgenomen.

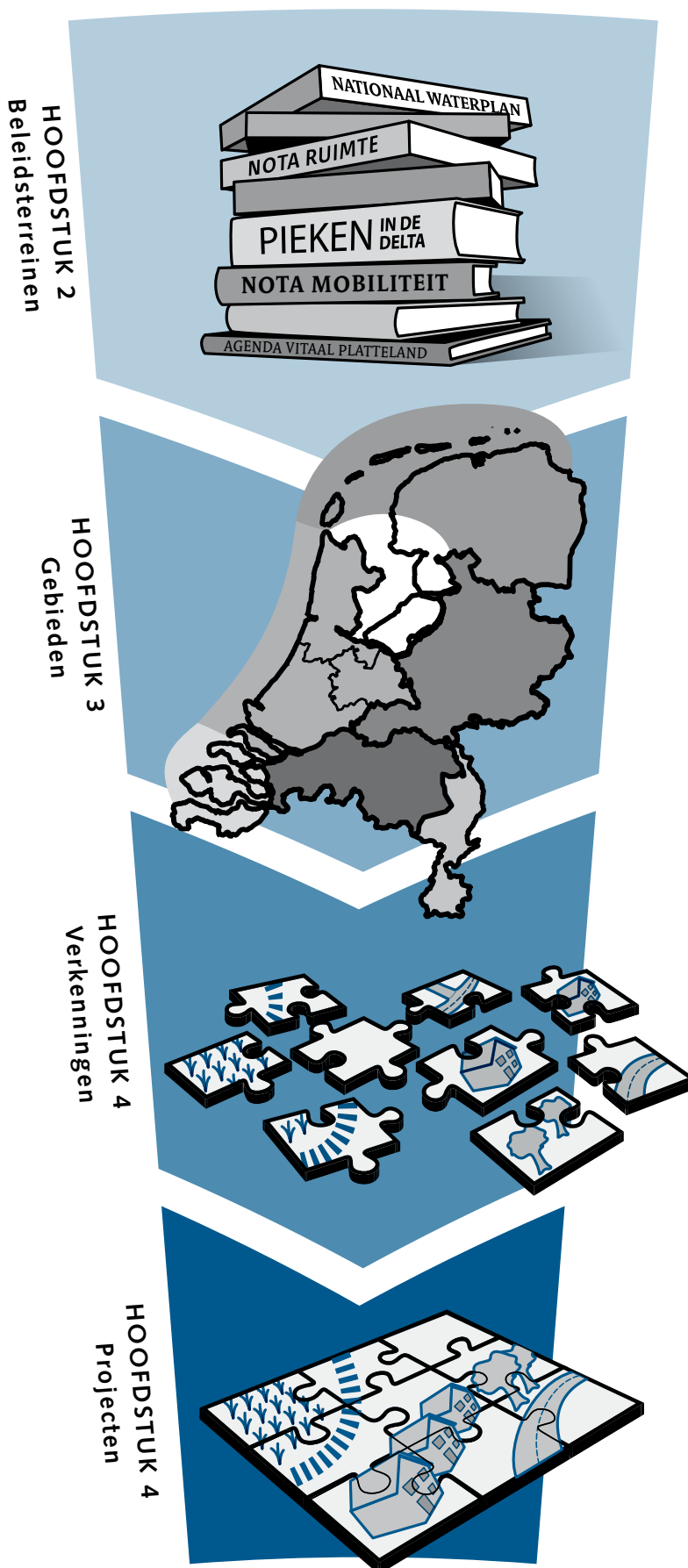
Naast de projecten en programma's waar het rijk direct bij betrokken is, zijn er binnen het ruimtelijk fysieke domein ook investeringen en financiële stromen waar het rijk niet direct bij betrokken is. Gedacht kan worden aan de specifieke gebundelde (doel)uitkeringen die het rijk aan decentrale overheden verstrekt en waaraan geen directe, locatiespecifieke prestatieafspraken zijn gekoppeld. De verantwoordelijkheid voor de programmering van deze middelen en uitvoering van de projecten ligt bij de decentrale overheden. Gezien de verdeling van de verantwoordelijkheden zijn deze specifieke projecten niet in het MIRT opgenomen. Wel wordt – vanwege de impact

van deze projecten op het ruimtelijk fysieke domein – in hoofdstuk 5 een kwalitatief overzicht gegeven van deze financiële stromen.

### 1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt allereerst een beknopte samenvatting gegeven van het rijksbeleid in het ruimtelijk fysieke domein. Dit wordt beschreven aan de hand van de grote rijksnota's en de diverse uitwerkingen daarvan. In hoofdstuk 3 staat vervolgens de gebiedsgerichte uitwerking van het beschreven rijksbeleid voor de vier landsdelen. Dit hoofdstuk schetst de gebiedsgerichte samenhang tussen rijksprojecten – met waar relevant een koppeling met regionale projecten. Hierna volgen in hoofdstuk 4 alle rijksprojecten en -programma's. De systematiek volgend van het MIRT Spelregelkader, staan per landsdeel eerst de verkenningen beschreven, gevolgd door de projecten in de planstudie- (planuitwerkingsfase) of realisatiefase. In hoofdstuk 4 zijn op verzoek van de Tweede Kamer ten opzichte van vorig jaar twee belangrijke toevoegingen gedaan, te weten informatie over de Filetop 50 en de wijze van marktbenadering. De financiële onderbouwing van het beleid staat beschreven in hoofdstuk 5.

Het projectenboek sluit af met twee hoofdstukken op het terrein van VenW, te weten de financiële tabellen in hoofdstuk 6 en de voortgangsrapportage Tracé- en Spoedwetprojecten in hoofdstuk 7. Het aparte VenW hoofdstuk Beheer en Onderhoud is vanaf dit jaar niet meer opgenomen in het MIRT projectenboek. Informatie over beheer en onderhoud is te vinden in de begroting van het Infrastructuurfonds.



## Hoofdstuk 2

# Beleidsterreinen in het MIRT

## 2.1 Inleiding

Het MIRT Projectenboek is departementoverschrijdend van karakter. Het heeft zijn wortels in de grote nationale beleidsnota's van de vier ruimtelijke ministeries. Het gaat om de Nota Ruimte (VROM), Nota Mobiliteit (VenW), Pieken in de Delta (EZ) en Agenda Vitaal Platteland (LNV). Dit kabinet heeft hier met de Structuurvisie Randstad 2040, de Mobiliteitsaanpak, de Economische visie op de langetermijnontwikkeling van Mainport Rotterdam en de Agenda Landschap nadere invulling aan gegeven. De programma's en projecten die aan de nota's zijn verbonden, geven concreet invulling aan het ruimtelijk beleid. De functie van het MIRT is om samenhang tussen deze integrale en sectorale uitwerkingen te bewerkstelligen. Dit betekent bijvoorbeeld dat tegelijkertijd met de planning van een woonwijk of bedrijventerrein de ontsluiting ervan (bijvoorbeeld per openbaar vervoer) wordt geregeld. Of dat de kwaliteit van het landschap wordt versterkt en een oplossing wordt gevonden voor de waterproblematiek terwijl infrastructuur wordt aangelegd. Een belangrijk instrument hierbij is het ruimtelijk ontwerp. Door de karakteristieken van een gebied, de kwaliteiten, de visie en daaruit voortvloeiende opgaven op de verschillende schaalniveaus te verbinden, ontstaat een kader voor discussie en afweging.

Om inzichtelijk te maken hoe de projecten bijdragen aan de doelstellingen uit de grote nota's en de daaraan verbonden aanvullingen

en uitwerkingen wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de beleidsvisies. Deze worden besproken per ruimtelijk domein. Ruimte komt als integrerend thema eerst aan de orde met daarin de Nota Ruimte als overkoepelend ruimtelijk document. Daarna worden achtereenvolgens de thema's Mobiliteit, Water, Bedrijvigheid en Landschap besproken.

## 2.2 Ruimte

### *Nota Ruimte*

De Nota Ruimte bevat de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de daarbij horende doelstellingen voor de komende decennia. Deze nota gaat uit van een nationale ruimtelijke hoofdstructuur die de elementen bevat waarop het rijk zich primair richt en is gebaseerd op een aantal inhoudelijke uitgangspunten: bundeling van de verstedelijking, duurzame ontwikkeling van de meer landelijke gebieden en de natuur (met onder andere de Ecologische Hoofdstructuur) en versterking van de nationale stedelijke netwerken en de daaraan gekoppelde economische kerngebieden. Meer specifiek richt het rijk zich op vier doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Met de Nota Ruimte ligt het accent niet langer op het stellen van beperkingen, maar op

het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. Daarbij wordt als sturingsfilosofie 'decentraal wat kan, centraal wat moet' gehanteerd. De Nota Ruimte vormt het integrale ruimtelijk kader voor de overige ruimtelijke nota's. In het verlengde van de Nota Ruimte is voor de Randstad de Structuurvisie Randstad 2040 opgesteld (zie §2.2.6).

### 2.2.1 Nota Ruimtebudget

Om invulling te geven aan de gebiedsgerichte aanpak, zoals verwoord in de Nota Ruimte, heeft het kabinet het Nota Ruimtebudget ingesteld. Met de Nota Ruimtebudget-projecten worden integrale én duurzame gebiedsontwikkelingen van nationaal belang ten uitvoer gebracht. Het zijn ruimtelijke opgaven waarvoor de regio een aanzienlijke mate van rijksbetrokkenheid vraagt. Voor de uitvoering van de Nota Ruimte is voor de periode tot en met 2014 € 1 miljard beschikbaar gesteld. Dit wordt ingezet voor het ruimtelijk beleid van dit kabinet, dat gericht is op een mooier Nederland dat ook duurzaam is en internationaal kan concurreren door:

- De ruimtevraag te bundelen.
- Het bebouwd gebied beter te benutten.
- De openheid van het landschap te versterken.
- De kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving te verbeteren.
- De ruimtelijke inrichting klimaatbestendig te maken.
- Bij te dragen aan een goede bereikbaarheid.

### Voortgang Nota Ruimtebudget

Voor de zomer van 2009 is voor 16 projecten de bijdrage uit het Nota Ruimtebudget toegekend. Deze projecten zitten nu in de realisatiefase. Het betreft Noordelijke IJ-oever, Den Bosch Spoorzone, Transitie Greenports, Greenport Venlo (Klavertje 4), Scheveningen Boulevard (onderdeel van Den Haag Internationale Stad), Apeldoorn Kanaalzone, Eindhoven A2 zone zuidelijke aansluiting, Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront), Nieuwe Hollandse Waterlinie, Waterdunen, Maastricht Belvédère, Nieuw Reijerwaard en Westelijk Dordtse Oever, Zuidplaspolder, Groningen Centrale Zone, Oude Rijnzone en Westelijke Veenweiden.

Het kabinet streeft er naar om nog in 2009 de bijdrage vast te stellen voor Mooi en Vitaal Delfland, Hengelo Hart van Zuid, IJsselsprong Zutphen, IJsseldelta Kampen, Almere Weerwaterzone, Eindhoven Brainport, Rotterdam Stadshavens, Westflank Haarlemmermeer en Den Haag Internationale Stad (World Forum Gebied). Voor het project Groot Mijdrecht Noord is de Nota Ruimtebudget procedure in 2009 stop gezet, omdat de uitwerking niet langer voldeed aan de Nota Ruimte-doelen.

In 2010 zullen naar verwachting alle 22 projecten in de realisatiefase zijn. Ook in deze fase blijft het rijk betrokken. Door monitoring van de projecten wordt gewaarborgd dat de doelstellingen worden gehaald en de voortgang van de uitvoering op schema blijft. Daarnaast faciliteert het rijk een kennis- en leertraject waarmee relevante kennis wordt verspreid. In het najaar van 2009 zal concreet vorm worden gegeven aan de kennisontwikkeling en -overdracht ten aanzien van de betekenis van de Nota Ruimtebudget-projecten voor de verschillende ruimtelijke doelstellingen.

In hoofdstuk 4 zijn alle Nota Ruimtebudget-projecten afzonderlijk opgenomen en wordt per project omschreven wat er precies wordt gerealiseerd.

### 2.2.2 Mooi Nederland

Een tweede programma dat tot doel heeft de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren is het programma 'Mooi Nederland'. Mooi Nederland, één van de beleidsprioriteiten van de minister van VROM, is vooral gericht op het ver-

minderen van de verrommeling van het landschap. De doelstelling van het programma is dat in 2011 Nederlanders tevredener zijn over het landschap. Op dit moment ervaren ze dat het landschap versnipperd, versteent en verrommelt, bijvoorbeeld door de 'dozen' langs de snelwegen, oprukkende woonwijken en zendmasten. Het programma 'Mooi Nederland' wil dit tegengaan door zuinig en slim omgaan met de ruimte en de kwaliteit van de ruimte te verbeteren.

Belangrijke kernpunten van het programma 'Mooi Nederland' zijn:

- Nieuwe verrommeling van het landschap voorkomen en bestaande verrommeling wegnemen.
- Stimuleren van ontwikkelingen die bijdragen aan de openheid en het groene karakter van het landschap.
- Zorgen voor een realistische planning van nieuwe bedrijventerreinen.
- Streven naar een duurzame manier van verstedelijking en 25-40% van de nieuwbouw realiseren in bestaand stedelijk gebied.
- Stimuleren van gebruik van bestaand aanbod en versnellen van de herstructurering van bedrijventerreinen.
- Verbeteren van de kwaliteit van bedrijventerreinen.

De vier belangrijkste beleidsthema's waarin de doelstellingen van Mooi Nederland zijn uitgewerkt, zijn de verstedelijkingsopgave (zie §2.2.3), bedrijventerreinen (zie §2.5.2), openheid landschap (zie §2.6.1) en het innovatieprogramma 'Mooi Nederland'. Voor dit innovatieprogramma is een bedrag van € 13 miljoen beschikbaar. Ideeën, plannen en projecten kunnen meedingen naar een bijdrage. Voorwaarde is dat ze op een innovatieve manier de identiteit van een plek of gebied creëren, versterken of herstellen. De thema's voor de tweede ronde van het programma worden in de loop van 2009 bekend gemaakt.

### 2.2.3 Verstedelijking

In vervolg op de woningbouwafspraken die het rijk voor de periode 2005 tot en met 2009 met de stedelijke regio's heeft gemaakt, zullen voor de periode 2010 tot 2020 verstedelijkingsafspraken worden gemaakt. Het gaat om integrale en regionaal gedifferentieerde afspraken over verstedelijking, waarbij

woningbouw in verband wordt gebracht met mobiliteit, klimaat, groen, bedrijvigheid en duurzaamheid. Deze afspraken volgen uit het bestuurlijk overleg MIRT.

Eén van de concrete ambities van dit kabinet is de jaarlijkse realisatie van 80.000 tot 83.000 nieuwe woningen. Doelstelling is om gemiddeld 25-40% van de nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. Voor de Randstad richt het kabinet zich op grond van de Structuurvisie Randstad 2040 op het halen van gemiddeld 40%. Dit is een forse opgave voor de komende jaren. Dat geldt niet voor elke regio in dezelfde mate. De opgave is een grote uitdaging, onder meer door de toegenomen kwaliteitseisen die burgers en overheden aan woningen en woonomgevingen stellen en de focus op duurzaamheid en binnenstedelijke herontwikkeling. Dit vereist een samenhangende benadering, innovatieve oplossingen en – zoals hierboven aangegeven – met voldoende ruimte voor maatwerk.

De stedelijke regio's benoemen hun opgave, visie, ambities en prioritaire projecten in de zogenoemde gebiedsdocumenten. Het rijk gaat met de regio's het gesprek over dit document aan op basis van het Rijksreferentiekader Verstedelijking. Dit referentiekader benoemt de prioriteiten en een aantal aanvullende ambities. In het bestuurlijk overleg over het MIRT komen rijk en regio's vervolgens tot gedeelde ontwikkelingsvisies die neerslaan in de gebiedsagenda's. In samenhang daarmee worden afspraken gemaakt over het verstedelijkingsprogramma in de periode 2010 tot en met 2019.

Op basis van de gebiedsagenda voeren rijk en regio twee maal per jaar overleg (als onderdeel van de bestuurlijke overleggen MIRT) over woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen en maken ze afspraken over concrete bijdragen van rijk en regio aan die projecten en/of programma's. De rijksbijdragen kunnen bestaan uit een mix van de instrumenten geld, grond, vastgoed, kaders (wetten en regels) en kennis (ontwikkeling en verspreiding). De projecten en programma's zullen voor zover het investeringen betreft deel uitmaken van hoofdstuk 4 van het MIRT. Indien nodig worden aanvullende afspraken gemaakt.



Naast het stimuleringsbudget woningbouw uit het Aanvullend Beleidsakkoord zijn er via het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS) tot en met 2010 middelen voor de woningbouw/verstedelijking beschikbaar. De minister voor WWI heeft in het kader van de Verstedelijkingsafspraken 2010-2020 aangegeven dat, indien het BLS gecontinueerd wordt, de vormgeving een meer of minder programmatisch of projectgericht karakter kan krijgen. Hierbij zal dan tevens worden aangesloten bij de kabinetsreactie op het advies van de Commissie d'Hondt.

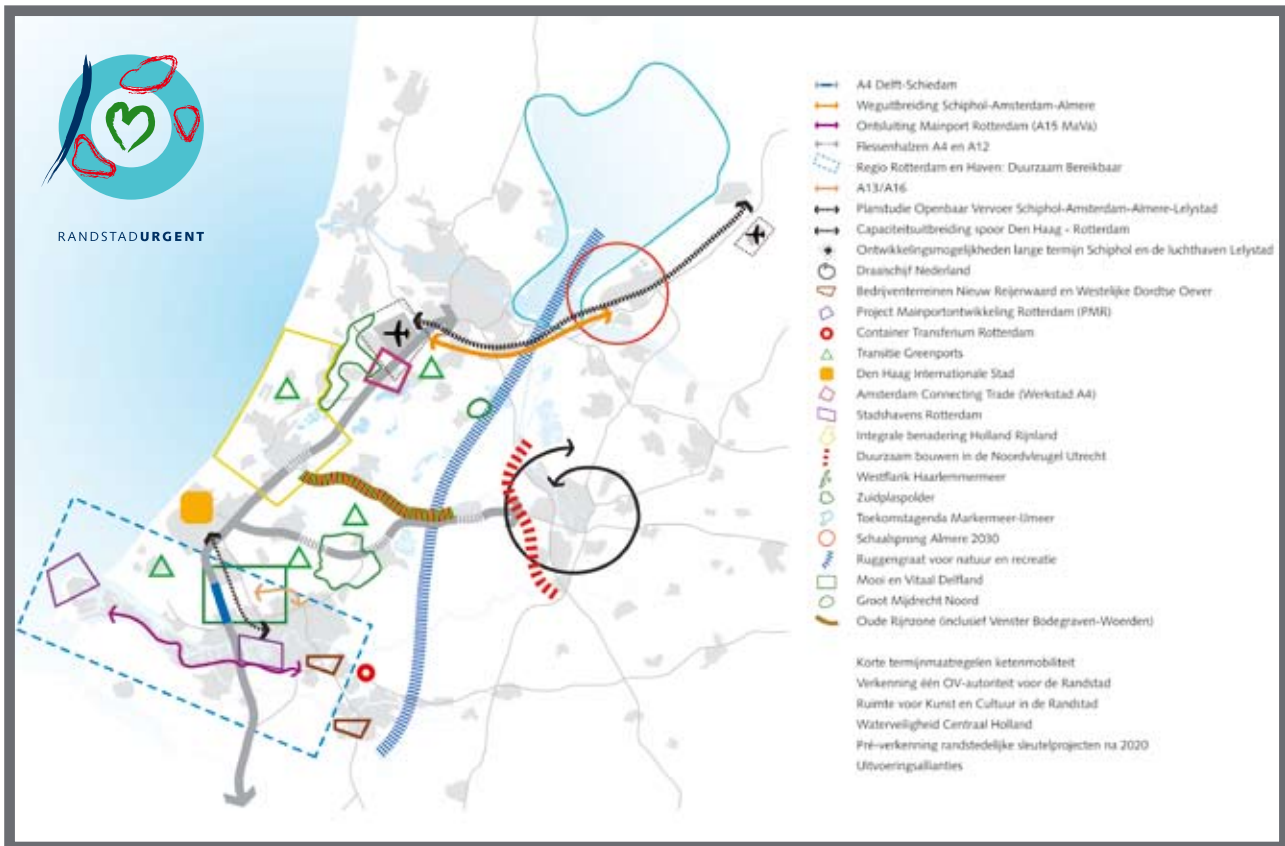
Het rijk benoemt op basis van vastgesteld beleid als prioriteiten bij de afspraken over verstedelijking de volgende vier thema's:

1. Verlaging van het woningtekort.
2. Hoge kwaliteit van woningen en doorstroming van bewoners.
3. Bundeling en optimaal gebruik van ruimte.
4. Energiebesparing in de nieuwbouw.

Daartoe zijn onder meer de volgende ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 energieneutrale nieuwbouw realiseren in grotere volumes.

- Wijken, gemeenten en regio's zijn energieneutraal of energieleverend.
- Hoge materiaalscores op duurzaamheidslabels.
- Het ontwikkelen van een regionaal aangesloten netwerk van natuur (groen) en water (blauw), het verkleinen van regionale recreatietekorten en maximaliseren van (speel)groen en blauw in de directe leefomgeving.
- Bewoners zijn tevreden over hun leefomgevingskwaliteit, waar gewenst met een hogere milieukwaliteit dan de wettelijke basiskwaliteit.



Kaart 2.1 Overzicht projecten in het programma Randstad Urgent (september 2009)

1

### Programma Randstad Urgent: Sterke Randstad, sterk Nederland

*Met de ondertekening van projectafspraken hebben kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's in oktober 2007 het startschot gegeven voor het programma 'Randstad Urgent'. Met Randstad Urgent zetten de betrokken bestuurders samen de schouders onder de aanpak van de problemen in de Randstad. Doortastende besluitvorming, daar gaat het om. Zo moet de Randstad internationaal weer een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven.*

*De 33 projecten (zie kaart 2.1) die momenteel (september 2009) in het programma Randstad Urgent zijn opgenomen worden met een vernieuwende werkwijze aangepakt. Per project is een bestuurlijk duo (rijk en regio) verantwoordelijk voor het behalen van de afgesproken mijlpalen en doelstellingen. Tevens is per project een ambassadeur benoemd die het duo scherp moet houden op de voortgang. Het gaat er om met bestuurlijke druk in plaats van drukte de bestuurlijke filevorming aan te pakken.*

- Het minimaliseren van knelpunten met betrekking tot lucht, geur, geluid en externe veiligheid, het benutten van OV-knooppunten, maximaal voorsorteren op klimaatneutrale mobiliteit en innovatieve parkeeroplossingen.

#### 2.2.4 Programma Spoorzoneontwikkeling

'Makkelijke' locaties voor stedelijke heront-

wikkeling zijn niet altijd beschikbaar of conflicteren met eisen van milieu of duurzaamheid. In toenemende mate komen dus complexe (functieveranderings)locaties in beeld, zoals binnenstedelijke spoorzonelocaties. Door integrale gebiedsontwikkeling kunnen deze ruimte bieden aan binnenstedelijke woningbouw en commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Om daadwerkelijk tot ontwikkeling van deze locaties te kunnen komen, is een gezamenlijke inzet van gemeenten en andere partijen nodig. Het gaat immers veelal om complexe locaties met allerlei knelpunten in de milieukwaliteit, externe veiligheidsproblemen en gebrekkige ontsluiting. Daarnaast bestaat een tekort aan alternatieve rangeerterreinen in de buitengebieden.

De ministeries van VROM en VenW werken in het programma Spoorzoneontwikkeling samen met de NS en ProRail om de gemeenten te ondersteunen bij de ontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones. Door middel van voorbeeldprojecten (Groningen, Zwolle, Amersfoort, Nijmegen en Rosendaal) wordt verkend welke inzet daar vanuit het rijk voor nodig is. De leerervaringen uit de voorbeeldprojecten worden gedeeld met andere gemeenten en partijen.

#### 2.2.5 Duurzame gebiedsontwikkeling

De centrale doelstelling bij duurzame gebiedsontwikkeling is kwaliteitsverbetering op de thema's people, planet en profit. Hiervoor



worden hoge ambities gesteld die vanaf het begin van het proces als integraal onderdeel worden meegenomen. Bij deze werkwijze wordt maximaal gebruik gemaakt van innovatieve oplossingen (zowel technisch, als gebiedsgericht). Met het oog op klimaatadaptatie moeten het landelijk gebied en de steden, inclusief het hoofdwatersysteem, de infrastructuur- en energienetwerken klimaatbestendig worden ingericht. Hiertoe wordt met een impactassessment zichtbaar gemaakt wat de invloed is van verwachte klimaatveranderingen.

Het duurzaamheidsthema wordt verder gerealiseerd op een aantal vlakken. Ten eerste wordt fors en innovatief ingezet op een robuust groen-blauw netwerk. Ten tweede gaan regio's werken aan klimaatneutrale mobiliteit. Ook wordt bij gebiedsontwikkeling voortaan rekening gehouden met de kwaliteit en draagkracht van de ondergrond. Hierbij valt te denken aan kansen voor ondergronds bouwen en warmte-koude-opslag, mogelijkheden voor CO<sub>2</sub>-opslag, de noodzaak van bodemsanering of beheer van grootschalige grondwaterverontreinigingen. Tot slot streven de regio's naar innovaties voor woningen en gebouwen op het vlak van energiebesparing, de waterketen, recyclebare materialen en flexibiliteit in (her)gebruik van producten. Zo zorgt de minister van VROM op innovatieve wijze voor een sterke impuls voor duurzame gebiedsontwikkeling.

### 2.2.6 Structuurvisie Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad 2040 bevat de langetermijnvisie van het kabinet op de toekomst van de Randstad. Het geeft richting aan de lange termijn ontwikkeling van de Randstad tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke regio. De visie is verder uitgewerkt in sectorale nota's, zoals het Nationaal Waterplan, de Mobiliteitsaanpak en de Agenda Landschap. In de structuurvisie geeft het kabinet antwoord op lange termijnuitdagingen waar de Randstad voor staat, zoals de klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, achteruitgang van leefbaarheid, een aanhoudend grote ruimtevraag en druk op onze concurrentiepositie.

In de structuurvisie heeft het kabinet belangrijke en nieuwe keuzes gemaakt:

2

### Randstad Sleutelprojecten voor na 2020

*De concurrentiepositie, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de Randstad staan onder druk. In aansluiting op de opgaven, leidende principes en keuzes in de Structuurvisie Randstad 2040 start het kabinet een gebiedsgerichte verkenning naar 'Randstad Sleutelprojecten' voor de periode na 2020.\* 'Het kabinet denkt daarbij aan een uiterst selectief aantal substantiële sleutelprojecten met een grote nationale betekenis, internationale uitstraling in ruimtelijk fysieke én functionele zin en een integraal karakter. Het uitgevoerde evaluatieonderzoek naar de inhoudelijke en bestuurlijke effectiviteit én de doelmatigheid van de afgeronde (stedelijke projecten in het kader van Vinex) en lopende sleutelprojecten (HSL-stations en omgeving) laat zien dat sleutelprojecten meerwaarde kunnen hebben, zij het zeker niet in alle opzichten. Daarmee geeft het onvoldoende duidelijkheid over de toekomstige toegevoegde waarde van sleutelprojecten. Daarom start het kabinet deze gefaseerde verkenning.*

*De verkenning richt zich primair op de integrale opgaven die essentieel zijn om de rijkskeuzes uit de structuurvisie waar te kunnen maken en de mogelijk daarmee verbonden Olympische ambitie. De verkenning moet inzichtelijk maken of en zo ja welke concrete projecten substantieel kunnen bijdragen aan het halen van deze doelstellingen en dat aanwijzing tot sleutelproject hierbij meerwaarde heeft in inhoudelijk, bestuurlijk en/of financieel opzicht. Het zal helder moeten worden of er daadwerkelijk concrete projecten zijn die aan de gestelde uitgangspunten voldoen én welke bijdrage in organisatorisch, facilitair, communicatief, financieel en kaderstellend opzicht van betrokkenen kan worden verwacht. De voorwaarden die voor eventuele sleutelprojecten zullen gaan gelden zijn onder andere: marktfalen/ontbreken overheidsfalen, meerwaarde nationale beleidsopgaven, geen projecten waarbij bevordering van werkgelegenheid, toename vastgoed kantoren, functiemenging, versnelling besluitvorming en/of bevordering van betrokkenheid van private partijen de boventoon voeren.*

*De verkenning brengt uiterlijk in het najaar van 2010 enkele opties voor concrete projecten in beeld teneinde die aan een volgend kabinet aan te bieden. Of het instrument sleutelprojecten vervolgens daadwerkelijk wordt ingezet bij een of meer concrete projecten beslist een volgend kabinet, mede in relatie tot de gehele ruimtelijke investeringsagenda. Dat geldt ook voor de instrumentele en andere consequenties van een dergelijk besluit. In de rijksverkenning worden verschillende fasen onderscheiden met elk een bijbehorend beslismoment opdat de voortgang nauwgezet kan worden gevolgd en tijdig kan worden bijgestuurd. Wanneer uitkomsten van de achtereenvolgende fasen daartoe tussentijds aanleiding geven, kan het kabinet besluiten de verkenning te versnellen en te intensiveren, dan wel te vertragen of te beëindigen. Daarmee hebben deze kabinetsbesluiten een 'go /no go' karakter. In elk geval zal in de eerste fase (najaar 2009) een plan van aanpak met scope en uitgangspunten worden opgesteld en ter besluitvorming aan het kabinet worden aangeboden. De laatste fase zal een nadere uitwerking zijn van de consequenties van mogelijke sleutelprojecten. Het plan van aanpak maakt ook duidelijk hoe de (interdepartementale) organisatie wordt vorm gegeven en hoe de besluitvorming is voorzien. Zowel bij de eerste als de laatste fase zal de planbureaus (PBL en CPB) om advies worden gevraagd.*

*Deze actie vindt plaats in het kader van het Programma Randstad Urgent. VROM is trekkend departement en draagt zorg voor het implementeren van eventuele (financiële) consequenties.*

\*) Inclusief de zoektocht naar mogelijke Groene Sleutelprojecten die het kabinet in de Agenda Landschap hieraan koppelde.

- Steden centraal: naast de mainports zijn met name de steden van de Randstad meer en meer onze economische motoren in de internationale concurrentiestrijd.
- Verdichting in de bestaande steden: de ruimtevraag naar woon- en werklocaties zal toenemen in de Randstad. Om het open landschap te ontzien én om de steden te versterken, zet het kabinet in op een betere benutting van de ruimte in de steden.
- Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: door het Groene Hart te verbinden met omliggende grote landschappelijke gebieden ontstaat een meer robuuste groenblauwe structuur die ruimte biedt ruimte voor natuur, recreatie en waterberging. Van IJsselmeer tot de Zeeuwse wateren, van de kust tot de Utrechtse Heuvelrug. Deze Groenblauwe Delta biedt de basis voor een contramal voor verstedelijking.
- Aanpak van opgaven op de juiste schaal: het kabinet kiest ervoor om de opgaven in de Randstad aan te pakken op het schaalniveau waarop de opgave zich voordoet. Dat betekent dat de Randstadschaal dus niet zonder meer als uitgangspunt is genomen voor de visie. Sommige opgaven spelen nu eenmaal op een veel hogere schaal, andere op een veel lagere. Slechts een beperkt aantal speelt op de schaal van de Randstad als geheel.

Op diverse manieren wordt momenteel uitvoering gegeven aan de keuzes en doelstellingen uit de structuurvisie. Daartoe behoort ook de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten (zie tekstbox 2 en hoofdstuk 4). Ook een aantal uitvoeringsallianties dat in het verleden van de structuurvisie is opgestart geeft invulling aan de keuzes uit de visie.

### 2.3 Mobiliteit

#### *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeer- en vervoerplan met doelen en kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid. De nota bevat maatregelen op het gebied van mobiliteit die bevorderlijk zijn voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. Doordat de files in ons land harder groeien en het gebruik van het openbaar vervoer ook harder groeit dan in die nota voorzien, zijn extra maatregelen op

3

### Spoedaanpak

*In het najaar van 2008 is de minister van VenW gestart met de Spoedaanpak wegen. Dertig hardnekkige knelpunten op de weg worden versneld aangepakt om de doorstroming te verbeteren en de reistijd betrouwbaarder te maken. Deze ambitie kan worden behaald door gebruik te maken van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten. Ook wordt gewerkt met een innovatieve marktbenadering waarbij parallel aan het doorlopen van de wettelijke procedure de markt wordt benaderd. In deze kabinetsperiode gaat bij onderstaande 30 projecten de schop in de grond en worden 10 projecten opengesteld.*

#### Projecten onder de Spoedwet

1. A9 Aansluiting Velsen – Raasdorp
2. A9 Raasdorp – Badhoevedorp
3. A12 Woerden – Gouda
4. A12 Utrecht – Bunnik
5. A12 Bunnik – Driebergen
6. A12 Driebergen – Maarsbergen
7. A9 Holendrecht – Diemen
8. A1 't Gooi
9. A1/A6 Diemen – Muiderberg – Almere Stad West
10. A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer
11. A10 Zuid Nieuwe Meer – Amstel
12. A2/A27 Everdingen – Lunetten
13. A1 Hoevelaken – Barneveld
14. A1 Watergraafsmeer – Diemen
15. A9 Alkmaar – Uitgeest
16. A2 Holendrecht – Maarsse
17. A2 Maasbracht – Geleen
18. A28 Utrecht – Amersfoort

#### Projecten onder de Tracéwet

19. A2 Den Bosch – Eindhoven
20. A2 Leenderheide – Valkenswaard
21. A12 Gouda – Woerden
22. A12 Woerden – Oudenrijn
23. A12 Maarsbergen – Veenendaal
24. A12 Waterberg – Velperbroek
25. A27 Lunetten – Rijnsweerd
26. A28 Hatterbroek – Lankhorst
27. A58 Eindhoven – Oirschot
28. A4 Burgerveen – Leiden
29. A2 Oudenrijn – Everdingen
30. N50 Ramspol – Ens

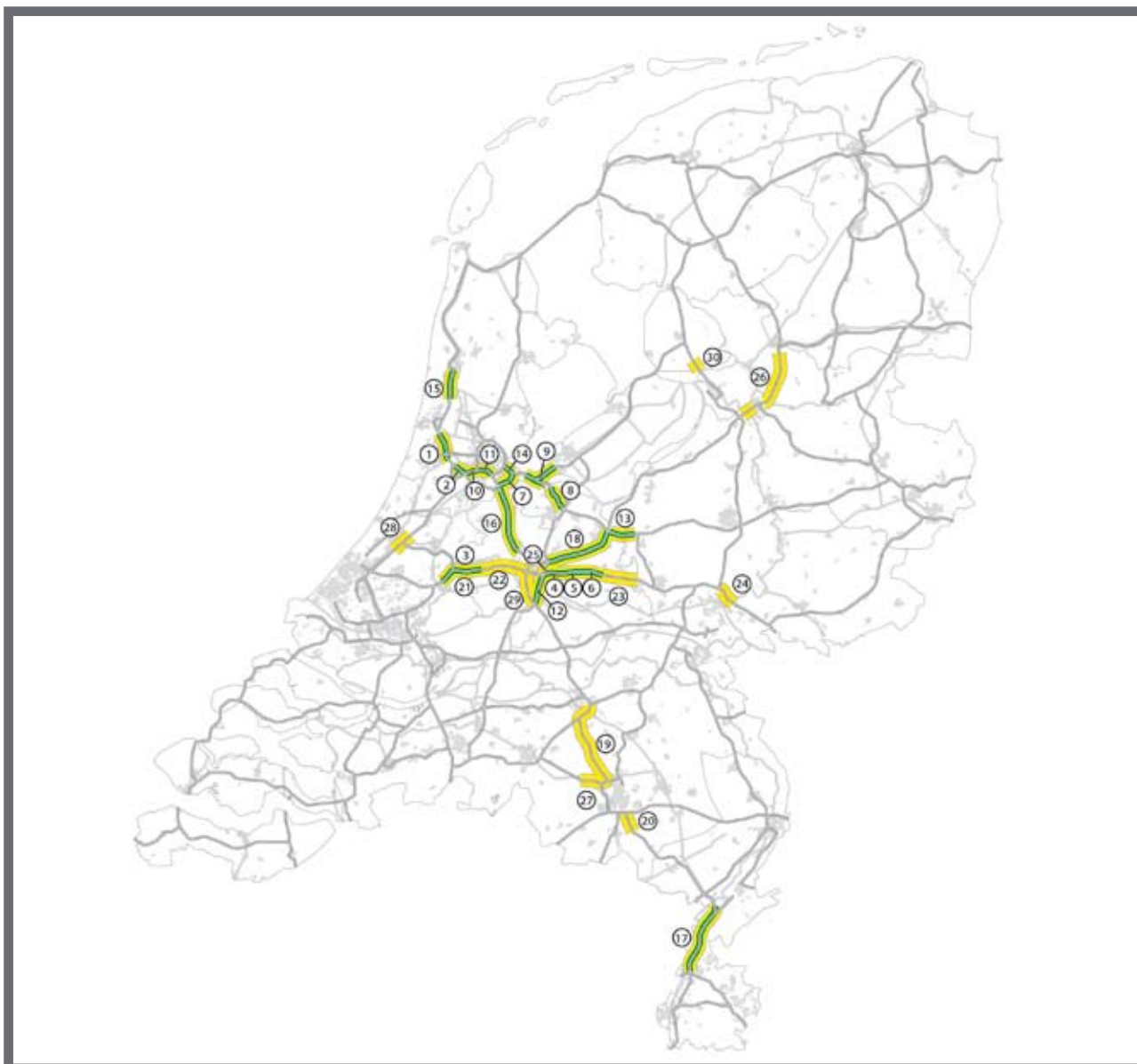
#### Nadere informatie over de projecten is te vinden in hoofdstuk 4:

*Projecten 1 – 14: ZSM 1 (Nationaal)*

*Projecten 15 – 18: nieuw in de Spoedwet Wegverbreding (Randstad en Zuid)*

*Projecten 19 – 27: ZSM 2 (Nationaal)*

*Projecten 28 – 30: bestaande MIRT projecten (Randstad en West overig)*



Kaart 2.2 Overzicht projecten Spoedaanpak Wegen

de korte termijn nodig. Deze zijn in tien concepten in de Mobiliteitsaanpak uitgewerkt.

Hieronder wordt eerst de Mobiliteitsaanpak besproken, gevolgd door een bespreking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Daarna komen de verschillende domeinen aan de orde, te weten: wegen, spoor, regionale bereikbaarheid en vaarwegen.

### 2.3.1 Mobiliteitsaanpak

Met de Mobiliteitsaanpak zetten de minister en staatssecretaris van VenW in op een samenhangend en robuust mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit en met voldoende

keuzemogelijkheden. Dit betekent een systeem met sterke modaliteiten die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze blijven functioneren bij incidenten en onderhoudswerkzaamheden, en met sterke verbindingen tussen die modaliteiten, zodat reizigers probleemloos kunnen overstappen en de overslag van goederen wordt vergemakkelijkt. Het gaat erom reizigers en vervoerders meer mogelijkheden te geven om voor optimale (combinaties van) vervoerswijzen te kiezen. Hiervoor is samenhang tussen ruimte en mobiliteit bij de gebiedsontwikkeling onmisbaar. Invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit maakt bovendien de

werkelijke kosten van een reis transparanter, waardoor een rationelere keuze mogelijk wordt. Robuustheid is van belang om ook bij incidenten een basiskwaliteit en alternatieven aan te kunnen bieden.

In de Mobiliteitsaanpak is een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aangekondigd die samen met de decentrale overheden wordt uitgevoerd. Het plan van aanpak voor de NMCA zal na de zomer van 2009 aan de Tweede Kamer worden verzonden. De bedoeling is dat de resultaten van deze NMCA medio 2010 beschikbaar zijn.

Het gezamenlijk uitvoeren van de NMCA met de decentrale overheden is een betekenisvolle stap. Er wordt een gedeelde analyse gemaakt naar de staat van de netwerken (weg, openbaar vervoer en binnenvaart). Dit verschaft een goed inzicht op basis waarvan in de huidige en toekomstige regeerperiode weloverwogen investeringsbeslissingen kunnen worden genomen.

### 2.3.2 Wegen

Voor wegen zet de minister van VenW met de Mobiliteitsaanpak in op een samenhangend en robuust wegensysteem, bestaande uit het hoofdwegennet, onderliggende (provinciale) wegen en de (belangrijkste) stedelijke wegen. Robuustheid garandeert voldoende capaciteit voor de verwerking van structurele drukte en houdt daarnaast in dat er bij onderhoudswerkzaamheden, incidenten en calamiteiten voldoende alternatieve routes beschikbaar zijn.

Het huidige beleid is erop gericht om het rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te optimaliseren (gebiedsgericht verkeersmanagement). De introductie van navigatiesystemen in voertuigen en de aankondiging om dynamische routeadviezen te gaan verstrekken op basis van actuele verkeersgegevens bieden nieuwe kansen. De ontwikkeling van coöperatieve systemen krijgt steeds meer vorm en zal in het komende decennium zijn intrede doen in Nederland. Dit brengt kansen met zich mee voor alle partijen.

Voor het wegenprogramma is verder van belang dat per 1 januari 2009 de Wet versneling besluitvorming wegprojecten in werking is getreden. Deze legt een juridische basis voor het snel aanpakken van 30 knelpunten in het wegennet (zie tekstbox 3 en kaart 2.2). Reeds in deze eerste periode zijn er onder deze nieuwe wetgeving vier tracébesluiten genomen, waaronder de A4 Burgerveen-Leiden. Tevens is dit jaar de wetgevingsnota voor de structurele herziening van de Tracéwet naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin worden de overige elementen van het advies van de Commissie Versneling Besluitvorming Infrastructuur opgenomen.

#### *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 milieukeurmerken. In november 2007 is hierover een kabinetsbesluit genomen. Binnen de door het Coalitieakkoord gestelde randvoorwaarden wordt gestart met de introductie van de kilometerbeprijzing voor vrachtverkeer. Daarna volgt gefaseerd invoering van dit systeem voor personenvervoer.

De bestaande autobelastingen – het eurovignet, de aanschafbelasting (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) – worden omgezet in een kilometerprijs. Om schokeffecten te voorkomen wordt de BPM gefaseerd omgezet. Door te betalen per gereden kilometer worden de lasten eerlijker verdeeld over de weggebruikers. Mensen betalen immers voor het gebruik van de auto en niet voor het bezit ervan. Voor weggebruikers die relatief weinig, schoon en zuinig autorijden zullen de lasten dalen. Gedurende het proces richting volledige afbouw van de bestaande autobelastingen en de daaraan gekoppelde ingroei van het wagenpark in het systeem van de kilometerbeprijzing zal regelmatig de vinger aan de pols worden gehouden om te bezien of er geen onvoorziene effecten optreden die een volledige afbouw van de BPM in de weg staan. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB, waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het infrastructuurfonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds.

#### *Actieprogramma Wegen*

Het Actieprogramma Wegen maakt deel uit van het Beleidskader Benutten en is erop gericht om het rijkswegennet in samenhang met het regionaal wegennet te optimaliseren. De eerste tranche van het Actieprogramma is gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en regionale wegen, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg. De nadruk van de maatregelen ligt op de bestrijding van de Filetop 50. Het Beleidskader Benutten beoogt ook kennisontwikkeling te stimuleren, bijvoorbeeld ten aanzien van dynamische snel-

heden en geavanceerde navigatiesystemen. De inspanningen op dit gebied liggen op schema.

#### *Weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

Het goederenvervoer over de weg stelt specifieke eisen aan de kwaliteit en beschikbaarheid van weginfrastructuur. Daartoe worden de volgende activiteiten ondernomen:

- Uitvoeren van vrachtspecifieke actielijnen zoals bijvoorbeeld verlenging in-/uitvoegstroken en wegvakken op specifieke locaties met veel vrachtverkeer.
- Voortzetten van de regiefunctie op het gebied van stedelijke distributie. In het najaar van 2009 stelt de 'Ambassadeur stedelijke distributie' een voortgangsrapportage op, die naar de Tweede Kamer wordt gezonden.
- Realiseren van kleinschalige infrastructuurle voorzieningen voor het wegvervoer, zoals voorzieningen voor veiligheid op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en uitwerking van de visie op verzorgingsplaatsen. Dit moet gereed zijn in 2010.

### 2.3.3 Luchtkwaliteit en geluid

#### *Luchtkwaliteit*

De Nederlandse overheid heeft drie redenen om te werken aan een betere luchtkwaliteit. Allereerst is een goede luchtkwaliteit van groot belang voor de gezondheid van mensen. Ten tweede kunnen op dit moment ruimtelijke projecten, die leiden tot een (verdere) overschrijding van de normen niet doorgaan. Ten derde kan Nederland in gebreke worden gesteld vanwege het overschrijden van de Europese normen.

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd. Desondanks voldoet Nederland op dit moment niet overal aan de EU-normen. Het probleem van luchtkwaliteit wordt zowel nationaal als internationaal aangepakt. Een belangrijke ontwikkeling voor 2009 en de daarop volgende jaren is de uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is de uitwerking door het rijk, de provincies en de gemeenten van zowel de nieuwe Nederlandse wetgeving als de nieuwe Europese richtlijn. Het NSL brengt maatregelen voor luchtkwaliteit en ruimtelijke projecten samen. Concrete, kosteneffectieve maatregelen moe-

ten er voor zorgen dat de luchtkwaliteit in Nederland verder verbetert, zodat Nederland, mits het voldoet aan de voorwaarden die de Europese Commissie heeft gesteld aan de in 2009 verkregen derogatie, tijdig aan de EUnormen voor luchtkwaliteit voldoet. Het gaat hierbij zowel om generieke als om locatie-specifieke maatregelen. Voor de aanpak van luchtkwaliteit heeft het rijk in totaal € 1,6 miljard beschikbaar gesteld. De internationale inzet van Nederland blijft gericht op verdere aanscherping van het Europees en internationaal bronbeleid, aangezien dit het beste uitzicht biedt op een structurele oplossing van de luchtkwaliteitsproblematiek.

#### *Geluid*

Naast de uitvoering van de Wet Geluidhinder bij aanleg, reconstructie en sanering, zet het rijk in de periode 2011-2020 in op de aanpak van knelpunten boven de 65 dB (Lden) bij rijkswegen en 70 dB (Lden) bij spoorwegen. Deze extra saneringsoperatie wordt de komende periode voorbereid en geïntegreerd met de bestaande saneringsopgave van VROM. In totaal is hiervoor een bedrag van € 941 miljoen beschikbaar (waarvan € 191 miljoen vanuit de bestaande saneringsopgave van VROM wordt ingebracht). Vooruitlopend hierop worden in de periode tot 2011 woningen langs een aantal weg- en spoorweglocaties gesaneerd door middel van innovatieve maatregelen die zijn voortgekomen uit het Innovatieprogramma Geluid (IPG). Het grootschalig toepassen van stille banden en de introductie van stille wegdekken hebben prioriteit. Het rijk zet zich in internationaal verband in voor het verder aanscherpen van verschillende geluid(emissie)eisen voor banden en voertuigen.

Verder wordt gewerkt aan de grootschalige ombouw van lawaaiig goederen- en reizigersmaterieel op het spoor. Om deze ombouw te stimuleren is in 2008 een geluidgedifferentieerde prestatieregeling ingevoerd. Naar verwachting zal eind 2009 een wetsvoorstel voor de derde fase van de modernisering van de Wet geluidhinder bij de Tweede Kamer worden ingediend. Het wetsvoorstel introduceert een systeem van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. Deze geluidproductieplafonds moeten continu door de infrabeheerder worden

nageleefd en indien nodig moeten daarvoor geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Daar staat tegenover dat de beheerders zonder ingrijpende procedures te hoeven doorlopen, eenvoudige wijzigingen aan de infrastructuur kunnen doorvoeren, zolang de plafonds niet worden overschreden. Tot slot zet het rijk zich internationaal in voor het verder aanscherpen van verschillende geluid(emissie)eisen voor banden en voertuigen.

#### **2.3.4 Spoor**

Het jaar 2008 was wederom een goed jaar voor het spoorvervoer in Nederland. Het reizigersvervoer bij de NS groeide in 2008 met 4,1% en ProRail leverde met 99,62% een beschikbaarheid boven het niveau van 2007 (99,40%). Het goederenvervoer per spoor is in 2008 gestegen naar ruim 45 miljoen ton.

#### *Actieplan Groei op het spoor*

De uitvoering van de acties van het actieplan Groei op het spoor ligt op schema. Het actieplan bestaat uit een vijftal onderdelen: voren natransport, informatievoorziening, kaartjes en kennismaking, treinaanbod en spreiding van mobiliteit. Van het totale budget van € 206 miljoen is op dit moment meer dan de helft vastgelegd.

De genomen maatregelen om de trein aantrekkelijker te maken voor meer mensen, worden goed ontvangen, zowel bij de reiziger als bij de regio's. Het ingezette beleid en het uitvoeren van de maatregelen uit het actieplan Groei op het spoor zullen in 2010 worden voortgezet. De vinger wordt aan de pols gehouden en indien nodig kan met de midterm review eind 2009 worden bezien of het noodzakelijk en verstandig is de maatregelen aan te passen. De uitkomsten van de midterm review zullen worden opgenomen in de vierde voortgangsrapportage van de spoorambities begin 2010.

#### *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*

Met de begroting 2009 is de financiering van de spoorambities van € 4,5 miljard geregeld. Met behulp van dit investeringspakket, onder de noemer Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), werkt het kabinet samen met de partijen in de spoorsector aan de volgende speerpunten:

1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste

trajecten in de Randstad. Het betreft zes intercity's per uur op de drukste trajecten in de brede Randstad en maatwerk voor Sprinters, alsmede het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

2. Samenhangende regionale OV-systemen, waarvan het spoorvervoer, met name de Sprinters, de ruggengraat vormt, met goede aansluitingen op het overig OV en de andere modaliteiten.
3. Kwalitatief goede reistijden naar de landdelen, tevens in te vullen via maatregelen uit het pakket reistijdverbeteringen.
4. Toekomstvast route-strategie voor het spoorgoederenvervoer, die aansluit bij de behoeften van het groeiende goederenvervoer en personenvervoer en die ruimte schept op het bestaande net voor meer personenvervoer.

De middelen voor PHS zijn inclusief middelen voor de spoorse maatregelen voor Noord Nederland (€ 163 miljoen uit motie Koopmans, TK 27658, nr. 41) en een aanvullende bijdrage (€ 63 miljoen) voor de spoortunnel Delft.

Vóór de zomer 2010 wil de minister van VenW besluiten welke maatregelen waar nodig zijn (vergelijkbaar met het kabinetsbesluit van maart 2008 ten aanzien van OV Schiphol-Amsterdam - Almere - Lelystad). De investeringen voor 2020 rusten het spoornet ook toe voor verdere groei van het treinvervoer van personen en goederen na 2020, zoals voorzien in de Mobiliteitsaanpak.

#### *Spoorse doorsnijdingen*

Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Dat is vaak geen probleem, maar soms houdt zo'n spoorse doorsnijding ruimtelijke ontwikkelingen in de steden tegen, of geeft de doorsnijding knelpunten op het gebied van geluid en veiligheid. Hierom heeft het kabinet in 2006 voor een eerste tranche middelen gereserveerd om knelpunten als gevolg van spoorse doorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Mede naar aanleiding van het succes van deze eerste tranche heeft het kabinet € 142 miljoen ter beschikking gesteld voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen. De uitvoering hiervan is vastgelegd in de 'Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche'. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het

toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. Aanvragen voor de tweede tranche moesten uiterlijk 1 juli 2009 zijn ingediend. Inmiddels is bekend gemaakt dat 37 projecten een decentralisatie-uitkering tegemoet kunnen zien. Daarmee is de circulaire uitgevoerd.

#### *Toegankelijkheid Spoor*

NS en ProRail werken samen aan het toegankelijk maken van treinen en stations voor mensen met een functiebeperking. De doelstellingen uit het implementatieplan Toegankelijkheid Spoor worden zo veel als mogelijk voor 2020 gerealiseerd. Oorspronkelijk was 2030 de einddatum. Op 220 stations wordt de peronhoogte aangepast zodat mensen met een motorische beperking gemakkelijker kunnen instappen. Daarnaast worden op circa 75 stations versneld liften ingebouwd.

#### *Versnelling spooronderhoud*

In reactie op de motie Cramer heeft ProRail in overleg met VenW een versnellingspakket ontwikkeld ter verbetering van de vitaliteit van de sector. De versnelling betreft regulier onderhoud, de programma's toegankelijkheid, fietsenstallingen en geluid en het project Amsterdam CS Cuyperhal. De monumentale stationshal wordt in oude luister hersteld en de centrale perrontunnel wordt aangepakt. Hiervoor is € 36 miljoen beschikbaar.

#### *Grensoverschrijdend personenvervoer over het spoor*

In de beleidsbrief van 26 november 2008 is naar aanleiding van initiatiefnota 'Grenzeloos Genoegen' geconstateerd dat meer aandacht nodig is voor grensoverschrijdend treinverkeer. In dat kader is tijdens de begrotingsbehandeling het amendement Cramer/Koopmans aangenomen, waarbij een bedrag van € 20 miljoen is vrijgemaakt voor investeringen en maatregelen ter stimulering van internationale/regionale spoorweginfrastructuur, met name Heerlen-Aachen, Groningen-Leer, Almelo-Münster en de lightrailverbinding Maastricht-Lanaken.

### **2.3.5 Regionale bereikbaarheid**

Het rijk wil samen met decentrale overheden concrete maatregelen nemen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. De staatssecre-

taris van VenW heeft hiervoor, samen met de decentrale overheden, onder andere maatregelen ontwikkeld voor het regionaal Openbaar Vervoer, de gedecentraliseerde spoorlijnen, de fiets en mobiliteitsmanagement.

#### *Regionaal Openbaar Vervoer*

Voor het regionaal Openbaar Vervoer is in het kader van de Mobiliteitsaanpak in oktober 2008 het Actieprogramma Regionaal OV aan de Tweede Kamer aangeboden. Met het actieprogramma investeert de staatssecretaris van VenW samen met decentrale overheden in de versnelde uitvoering van projecten. In totaal wordt ruim € 1 miljard verdeeld over zo'n vijftig projecten. Circa de helft van het bedrag komt voor rekening van de decentrale overheden. Met deze investering worden de reissnelheid verhoogd, ontbrekende verbindingen aangelegd en capaciteitsproblemen opgelost. Zo kan sneller, vaker en zonder omweg worden gereisd.

#### *Gedecentraliseerde spoorlijnen*

Twintig spoorlijnen voor personenvervoer vallen inmiddels onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden (provincie en stadsregio). Tussen 2002 en 2006 groeide dit vervoer harder dan het vervoer op het landelijke net. De quick scan Decentraal Spoor constateert dat op een aantal lijnen knelpunten zijn. Om de meest urgente knelpunten samen met de decentrale overheden op korte termijn aan te pakken, heeft het kabinet in de Mobiliteitsaanpak middelen gereserveerd. De maatregelen zijn gericht op verbetering van de capaciteit en de punctualiteit op deze lijnen, zodat ze hetzelfde niveau hebben als het hoofdrailnet. De kosten van het totale pakket aan maatregelen zijn geraamd op € 108 miljoen. Er vindt nog overleg plaats over mogelijk aanvullende maatregelen op de lijn Arnhem – Doetinchem omdat de capaciteit op deze lijn met de afgesproken maatregelen nog niet op orde is.

#### *Fiets*

De fiets is van grote waarde voor de regionale bereikbaarheid. De fiets is onder meer van belang voor de korte, verbindende stukjes van en naar het bus- of treinstation. Met het programma Ruimte voor de Fiets werkt het rijk aan de verbetering en uitbreiding van de stationsstallingen. Inschatting is dat er in 2010 circa 20.000 nieuwe stallingsplaatsen worden

gerealiseerd en 10.000 plaatsen worden vervangen.

#### *Taskforce Mobiliteitsmanagement*

De Taskforce Mobiliteitsmanagement stimuleert decentrale overheden, werkgevers en werknemers om met elkaar afspraken te maken over mobiliteitsmanagement. Instrumenten daarbij zijn het opzetten van communicatie en een kennisloket, innovatieprojecten en de regionale convenanten. Inmiddels zijn in elf regio's regionale convenanten afgesloten tussen decentrale overheden en werkgevers. De Taskforce zet zich ervoor in om dit aantal in 2010 met tenminste twee andere regio's uit te breiden.

### **2.3.6 Vaarwegen**

Nederland beschikt over een uitgebreid hoofdvaarwegennet dat de belangrijkste economische kerngebieden (waaronder de zeehavens), het onderliggend vaarwegennet en het trans-Europese vaarwegennet met elkaar verbindt. De staatssecretaris van VenW streeft naar het versterken van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie en naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water. Het rijk neemt maatregelen om de onderhoudsachterstanden op de vaarwegen weg te werken en specifieke bereikbaarheidsknelpunten op te lossen. De afgelopen jaren is een belangrijke slag gemaakt bij het inhalen van achterstanden in het onderhoud van vaarwegen en kunstwerken.

Om een spoedig economisch herstel op duurzame grondslag te bevorderen, haalt VenW renovatiewerkzaamheden aan bruggen, wegen, vaarwegen, sluizen en binnenhavens naar voren. Het achterstallig onderhoud aan de hoofdvaarwegen wordt, zoals eerder afgesproken, voor eind 2016 versneld weggewerkt. Met het Aanvullend Beleidsakkoord zijn daarvoor extra middelen beschikbaar gekomen. Daarnaast wordt de versterking of vervanging van grote natte kunstwerken ter hand genomen.

De Nederlandse vaarwegen krijgen verder een impuls door de oplevering in 2010 van de zeeverkeerscentrale Waddenzee en de start van de uitvoering van de ombouw van de keersluis Zwartsluis (vaarweg Meppel-Ramspol) en de nieuwbouw van de keersluis Heumen.

4

## Deltaprogramma

*De Deltacommissie (Commissie Veerman) geeft in haar advies 'Samen werken met water' aan wat nodig is om ons land veilig en welvend te houden in het licht van de klimaatverandering. Daarnaast geeft zij aan wat nodig is voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening in relatie tot andere gebruiksfuncties, zoals natuur, landbouw en scheepvaart en de ruimtelijke inrichting van de verschillende delen van Nederland. In het ontwerp Nationaal Waterplan, dat in 2008 is verschenen, wordt een uitwerking op maatregelenniveau gegeven. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van de Deltawet. Ten behoeve van de besluitvorming is een ministeriële stuurgroep ingesteld onder leiding van de minister-president. De wet zal de volgende onderdelen bevatten:*

- *De juridische grondslag voor het Deltaprogramma.*
- *De taken en bevoegdheden van de Deltaregisseur.*
- *De instelling van een Deltafonds.*

*Volgens planning zal de staatssecretaris van VenW het ontwerp van de Deltawet in het najaar van 2009 aan de Tweede Kamer aanbieden. Daarna wordt de Deltaregisseur benoemd. Parallel aan deze werkzaamheden is reeds begonnen met het opstellen van het Deltaprogramma.*

De quick win-regeling binnenhavens (waarvan de tweede tranche in uitvoering is) maakt de verbetering van tal van binnenhavens mogelijk. Ook de Nederlandse havens krijgen een impuls. De Eemshaven ontwikkelt zich tot toonaangevende energiehaven. Naar verwachting start eind 2010 het baggerwerk om de vaargeul te verruimen.

## 2.4 Water

### Nationaal Waterplan/Deltaprogramma

Omdat de belangrijkste economische centra en het grootste deel van de Nederlandse bevolking zich beneden zeeniveau bevinden, is een goede bescherming tegen overstromingen een permanente opgave, te meer nu het klimaat ingrijpend verandert. Daarnaast ligt er vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de opgave om de waterkwaliteit te verbeteren. Om Nederland veilig en leefbaar te houden zijn daarom concrete maatregelen nodig. De uitstoot van broeikasgassen zal tot het uiterste beperkt moeten worden om omvang en tempo van de veranderingen te beperken. Een aantal verschuivingen in het mondiale klimaatstelsel is echter niet te voorkomen. Een klimaatbestendige inrichting vereist daarom verdediging tegen extreme omstandigheden, veerkracht om snel te kunnen herstellen en aanpassingsvermogen om te kunnen omgaan met de onzekerheden over omvang en tempo van klimaatverandering.

Het rijk zal meer investeren in een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Het rijk agendeert het klimaatbestendig maken van de ruimtelijke inrichting onder meer via het nationaal programma Adaptatie Ruimte en Klimaat (ARK) en het Nationaal Waterplan (NWP), waarin het geactualiseerde beleid en bijbehorende uitvoeringsmaatregelen voor de volledige breedte van het waterbeheer worden opgenomen. In vervolg op de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie (2008) wordt het Deltaprogramma opgezet dat gericht is op waterveiligheid en zoetwatervoorziening (zie tekstbox 4). De onderdelen waterveiligheid en zoetwatervoorziening uit het Nationaal Waterplan worden in het Deltaprogramma integraal (in gebieden) geconcretiseerd en uitgevoerd. In het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040 wordt in een alliantie gewerkt aan bijdragen voor klimaatbestendige steden.

In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke ontwikkelingen op het gebied van het waterbeleid geschetst die invloed hebben op het investeringsprogramma tot en met 2020.

### 2.4.1 Hoogwaterbeschermingsprogramma

Uit de resultaten van de wettelijke tweede toetsing van de primaire waterkeringen is

gebleken dat een deel van deze keringen niet meer voldoet aan de wettelijke norm. In september 2007 heeft de staatssecretaris van VenW een geactualiseerd Hoogwaterbeschermingsprogramma aan de Tweede Kamer gestuurd. Dit programma is erop gericht om alle afgekeurde waterkeringen uit de eerste en tweede wettelijke toetsing weer aan de normen van de Wet op de Waterkering te laten voldoen. De komende jaren worden onder andere maatregelen uitgevoerd aan dijken, dammen en kunstwerken in de Randstad, in de Hollandse en Zeeuwse delta, langs de Waddenzee, in het rivierengebied en aan de Afsluitdijk. Het kabinet heeft, bovenop het reeds eerder in het Infrastructuurfonds gereserveerde budget, in het kader van het Coalitieakkoord 'Samen werken, samen leven' € 1.160 miljoen (prijspijs 2009) gereserveerd om het geactualiseerde Hoogwaterbeschermingsprogramma te kunnen uitvoeren. Op basis van het kabinetsbesluit is er op de tweede tranche (€ 165 miljoen) een korting van € 67 miljoen doorgevoerd. Daarnaast is als gevolg van het Aanvullend Beleidsakkoord een taakstelling van € 62 miljoen op dit budget verwerkt. Hiervoor wordt het project Houtribdijk getemporeerd. Met de actualisatie van het waterveiligheidsbeleid (WV21) wordt voorts bezien of voor de langere termijn de normen nog passen bij de te beschermen waarden. In het Nationaal Waterplan wordt hierop nader ingegaan. Naast het Hoogwaterbeschermingsprogramma worden ook de programma's Ruimte voor de Rivier en Maaswerken uitgevoerd als onderdeel van het verbeteren van de primaire keringen in Nederland.

### 2.4.2 Waterbeheer

De Kaderrichtlijn Water (KRW) vraagt om maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit. In 2009 wordt het zogeheten stroomgebiedbeheersplan naar de Europese Commissie gestuurd. In dit plan wordt uiteengezet hoe Nederland gaat voldoen aan de vereisten van de Kaderrichtlijn. Door de maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit te koppelen aan de doelstellingen ter bestrijding van 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

€ 190 miljoen gereserveerd. De middelen worden besteed aan (stimulerings)programma's gericht op synergie en innovatie bij de KRW en het Waterbeleid 21e eeuw (WB21). De inzet op synergie is gericht op het integreren en combineren van maatregelen voor de KRW met andere maatregelen (bijvoorbeeld natuur) in landelijk en het stedelijk gebied. De inzet op innovatie beoogt een doorbraak te creëren voor de aanpak van een aantal hardnekkige knelpunten. Het gaat hierbij vooral om de onnatuurlijke inrichting van veel van onze wateren en de waterverontreiniging door de landbouw, verkeer en vervoer en de (afval)waterketen. De huidige, generieke maatregelen zijn veelal duur en hebben vaak een (te) laag rendement. De te ontwikkelen kennis en ervaring biedt niet alleen oplossingen voor ons land, maar kan ook worden geëxporteerd. Als gevolg van de ombuigingen (€ 148 miljoen) uit hoofde van het Aanvullend Beleidsakkoord zal het saneringsprogramma worden herijkt.

Voor een financiële impuls voor de uitvoering van KRW-maatregelen in Rijkswateren is uit de enveloppe Water en kust in het Coalitieakkoord vanaf 2011 € 340 miljoen gereserveerd. Het gaat om maatregelen gericht op sanering van waterbodems, het herstel van zoet-zout verbindingen en de verbeterde inrichting van de rijkswateren.

## 2.5 Bedrijvigheid

### *Pieken in de Delta*

Pieken in de Delta is de gebiedsgerichte economische agenda van Nederland. Deze agenda draagt bij aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken in een sterk en innovatief Europa. Pieken in de Delta is uitgewerkt in programma's voor zes gebieden voor de periode 2006 - 2010. Deze programma's zijn opgesteld door het ministerie van EZ in samenwerking met onder meer het bedrijfsleven, kennisinstellingen en regionale overheden. Pieken in de Delta is gericht op onder meer het benutten van aanwezige kennis bij kennisinstellingen, versterken van samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen en bedrijven onderling, investeren in (onderzoeks)faciliteiten en menselijk kapitaal en het versterken van het regionale vestigingsklimaat. In het bijzonder

gaat het om projecten in de (kennis) infrastructuur rondom logistieke knooppunten (zee- en luchthavens) en kennisintensieve bedrijventerreinen (campussen).

### 2.5.1 Sterke Regio's

De (inter)nationale concurrentiekracht van Nederland is groot maar dient voortdurend bewaakt en gestimuleerd te worden. Samen met bedrijven en regionale partners richt het ministerie van EZ zich op kansrijke clusters van bedrijven en instellingen in top- en grensregio's. Om deze clusters te stimuleren en een goed vestigingsklimaat te realiseren, worden naast Pieken in de Delta verschillende instrumenten ingezet: investeringen via Sterke Regio's en de Europese structuurfondsen (EFRO).

Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord geld vrijgemaakt om vier toonaangevende clusters van bedrijven en kennisinstellingen te laten excelleren. Het gaat om de Randstad, het Energieknooppunt Groningen, de Brainport Eindhoven en de regio Twente-Wageningen-Nijmegen (voedseltechnologie en gezondheid). Via de enveloppe Sterke Regio's uit het Coalitieakkoord (waaronder bereikbaarheid) investeert het kabinet € 125 miljoen in het internationale vestigingsklimaat van deze regio's.

De middelen worden besteed binnen het programma Pieken in de Delta. Het gaat om projecten van nationaal belang, wat een rol van de nationale overheid legitimeert. Zonder een financiële impuls komen deze projecten niet, beperkter of trager tot stand. Projecten die gericht te zijn op investeringen in fysieke infrastructuur of in kennisinfrastructuur. In het bijzonder gaat het om projecten in de (kennis) infrastructuur rondom logistieke knooppunten (zee- en luchthavens) en kennisintensieve bedrijventerreinen (campussen).

### 2.5.2 Bedrijventerreinen

De aanwezigheid van voldoende bedrijventerreinen van hoge kwaliteit is een belangrijke voorwaarde voor een duurzame economische ontwikkeling. Het kabinet wil voldoende ruimte bieden voor bedrijvigheid, maar wel op een zo efficiënt mogelijke manier. Daarbij moet het rekening houden met zowel economische als ruimtelijke belangen. Die staan soms op

gespannen voet met elkaar, want enerzijds hebben we ruimte voor bedrijven nodig, maar anderzijds willen we het landschap beschermen. Daarom wordt in het kader van het programma Mooi Nederland (§2.2.2) door de ministers van EZ en VROM gezamenlijk gewerkt aan beleid voor bedrijventerreinen. Om te komen tot een gezond evenwicht tussen vraag naar en aanbod van terreinen en betere benutting van het bestaand bebouwd gebied wil het kabinet een groter aantal hectares bestaand bedrijventerrein sneller herstructureren en zo voorkómen dat economisch waardevolle bestaande terreinen verloren gaan.

De afgelopen vijf jaar heeft het rijk inspanningen verricht ten behoeve van Topprojecten (bedrijventerreinen van nationaal belang). Die inspanningen betroffen zowel herstructurering als aanleg van nieuwe topprojecten. In 2008 is de Topper-regeling beëindigd. De uitvoering van Topprojecten zal echter nog enige jaren duren. Het kabinet kondigde in de agenda 2008-2009 'herijking aanpak bedrijventerreinen' de instelling van een Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (THB) aan. De THB heeft een aanpak uitgewerkt voor een versnelde uitvoering van de herstructureringsopgave en de financiering daarvan. Het kabinet implementeert de aanbevelingen van de Taskforce voortvarend. Concreet wordt gewerkt aan de volgende doelstellingen:

- Het herstructureren van 1.000 tot 1.500 hectare bedrijventerrein per jaar vanaf 2009. Hiervan wordt 40% gerealiseerd in stedelijk gebied. In de periode tot en met 2013 wordt 6500 hectare bedrijventerrein geherstructureerd.
- Zorgvuldige planning van nieuwe bedrijventerreinen door afspraken met provincies over de toepassing van het behoedzame Transatlantic Market-scenario (TM-scenario) als basis voor behoefteringen. Het TM-scenario wordt niet overschreden.
- Bevorderen van duurzaam ruimtegebruik op bedrijventerreinen op het gebied van energie (onder andere gebruik van restwarmte, warmte-koude-opslag), hergebruik van materialen, schone en zuinige mobiliteit en goede inpassing in de omgeving.

Met provincies en gemeenten is in beginsel overeenstemming bereikt over de nieuwe





aanpak van het bedrijventerreinenbeleid. De afspraken worden vastgelegd in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 en hebben betrekking op de behoefte-raming en -planning van bedrijventerreinen, de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en de financiering van de herstructureringsopgave, de regionale samenwerking tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinenbeleid en verbeteringen in de kwaliteit van en op bedrijventerreinen. Daarnaast wordt de zogenoemde SER-ladder voor bedrijventerreinen vastgelegd in de AMvB Ruimte.

De provincies stellen uiterlijk in april 2010 hun provinciale herstructureringsprogramma's op. Als de programma's zijn goedgekeurd, zal een belangrijk deel van de rijksmiddelen via een decentralisatie-uitkering aan de provincies worden overgedragen. Samen met IPO en VNG wordt in 2010 een kennisnetwerk bedrijventerreinen opgericht. Daarnaast blijven voor een beperkt aantal terreinen van nationaal belang binnen het FES middelen beschikbaar.

In 2010 worden vijf pilots van bedrijventerreinen, die in 2009 zijn gestart, verder afgerond

en geëvalueerd. De VROM-Inspectie houdt toezicht op de handhaving van de behoefte-ramingen door provincies en gemeenten, zodat het TM-scenario niet wordt overschreden. Tenslotte worden bedrijventerreinen duurzamer en zakelijker beheerd, zodat ze minder snel verouderen.

## 2.6 Landschap

### *Agenda Vitaal Platteland*

De Agenda Vitaal Platteland geeft een integrale rijksvisie op een vitaal platteland in al zijn facetten (economisch, ecologisch, gebiedsgericht en sociaal-cultureel). Een leefbaar platteland en een vitale en duurzame agrarische sector is wat het kabinet voor ogen staat.

### 2.6.1 Agenda Landschap

Driekwart van de Nederlanders is gehecht aan het landschap in en rond de eigen woonplaats en geniet van wat er valt te beleven en te ervaren in dat landschap. De leefomgeving staat echter voortdurend onder druk en de samenleving maakt zich grote zorgen over het verdwijnen van de landschappelijke kwaliteit. Tegen deze achtergrond hebben de ministers

van LNV en VROM de Agenda Landschap opgesteld, met als doel een mooi en gevarieerd landschap te behouden of te realiseren. De Agenda Landschap staat in relatie tot het programma Mooi Nederland (§2.2.2).

Hiertoe zet het kabinet in op drie thema's: zorgvuldig omgaan met de schaarse ruimte door onder meer duidelijke spelregels, vergroting van de betrokkenheid van burgers bij hun landschap en een duurzame financiering van het landschap. Voor dat derde thema baseert het kabinet zich op de adviezen en aanbevelingen van de Taskforce Financiering Landschap (Taskforce Rinnooy Kan). Samenwerking met andere overheden, met name provincies, en maatschappelijke organisaties, verenigd in het Landschapsmanifest, is hierbij essentieel. In de Agenda Landschap zijn 42 acties gemarkeerd die in de periode 2009-2011 worden uitgevoerd. Deze acties moeten leiden tot:

- Duidelijke spelregels voor ruimtelijke ontwikkelingen in de rijksprioritaire gebieden voor landschap: de Nationale Landschappen en de rijksbufferzones en meer aandacht voor landschappelijke kwaliteit/ontwerp-kwaliteit in het algemeen.
- Grotere bekendheid met en betrokkenheid bij het landschap van burgers en ondernemers en betere naamsbekendheid van de Nationale Landschappen.
- Meer inzicht in de financieringsbehoefte van het landschap en de mogelijkheden om nieuwe financiële instrumenten in te zetten om extra private middelen te genereren en publieke en private middelen aan elkaar te koppelen.

### *Nationale Landschappen*

In het Nederlandse landschap nemen de twintig Nationale Landschappen een speciale plaats in. Deze zijn door de provincies nader begrensd en bijna allemaal vastgelegd in streekplannen op basis van door het rijk aangegeven globale gebiedsaanduiding in de Nota Ruimte. Het beleid is gericht op het behouden, beheren en versterken van de unieke landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van de Nationale Landschappen. Het beleid moet de recreatieve-toeristische betekenis vergroten en de cultuurhistorische waarde van de Nationale Landschappen versterken. Het rijk is eindverantwoordelijk, de uitvoering berust bij de provincies.

### *Rijksbufferzones*

In Nederland zijn tien groengebieden binnen de nationale stedelijk netwerken aangewezen als Rijksbufferzone. Voor deze gebieden voert het rijk een restrictief ruimtelijk beleid om verdere verstedelijking te voorkomen. Op die manier is en blijft er ruimte beschikbaar voor de bewoners van de steden voor recreatie en ontspanning. De nabijheid en beschikbaarheid van dit groen om de stad draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat. Per Rijksbufferzone wordt de ontwikkelingsopgave vastgesteld en worden afspraken gemaakt over de uitvoering. Zo nodig sluit het kabinet hiervoor gebiedsakoorden af met de regionale partners. In het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) staan afspraken over financiering en uitvoering van projecten in de Rijksbufferzones.

In het kader van de Wet Inrichting Landelijk Gebied worden rijksbijdragen verleend voor investeringsprojecten, agrariërs en terreinbeherende organisaties voor landschapsbeheer. Hier vallen onder andere het programmabeheer, de groene diensten en het landschapsbeheer Nederland onder.

Het kabinet wil dat inwoners van Nederland in 2020 tevredener zijn over het Nederlandse landschap dan nu. Ze moeten het landschap dan waarderen met een 8 ten opzichte van een 7,3 nu. De bestaande verhouding tussen bebouwing binnen de steden en dorpen (76%) en in het landelijk gebied (24%) dient onveranderd te blijven. Stedelijk ruimtebeslag in Rijksbufferzones blijft maximaal 34 hectare en het oppervlak voor dagrecreatie is met 5% toegenomen in 2020. Verder worden 200 hectare verspreid liggende kassen gesaneerd om verrommeling tegen te gaan. Het afgelopen jaar is een goed begin gemaakt met het realiseren van deze doelstellingen. Er komt een plan van aanpak voor recreatief groen rond de stad en het beleid voor de Nationale Landschappen zal geëvalueerd worden.

### **2.6.2 Recreatie**

De vraag naar kwalitatief hoogwaardige mogelijkheden om te recreëren blijft stijgen. Dit geldt voor verstedelijkte gebieden waar tekorten aan recreatiemogelijkheden zijn, maar ook voor het buitengebied. Investeren in recreatie, toerisme en landbouw biedt bovendien kansen voor het platteland, dat in

specifieke gebieden te maken heeft met een krimpende bevolking. In 2013 moet de tevredenheid over recreatieve voorzieningen in de Randstad op hetzelfde niveau liggen als in de rest van Nederland. Daarbij wordt gestreefd naar een optimale toegankelijkheid van recreatief groen vanuit de stad. Dit kan zowel groen in de stad (zoals parken, groen in de wijk of groenstroken), als grootschalig groen om de stad zijn. Deze voorzieningen moeten in maximaal tien minuten fietsen bereikbaar zijn.

Tegen deze achtergrond spant het rijk zich in voor het opheffen van tekorten aan dagrecreatiemogelijkheden en het voorkomen van nieuwe tekorten. LNV financiert de aanleg en instandhouding van recreatiegebieden om de stad, maar ook gebieden verder weg van de stad zoals de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale Landschappen. Het rijk wil tevens het landelijk gebied voor recreatief gebruik aantrekkelijker en toegankelijker maken. Groen in Nederland (boerenland, oevers, natuurgebieden, water, etc.) dient zoveel mogelijk beschikbaar te zijn voor de recreant. Daarnaast zet het rijk zich in voor het ontwikkelen en onderhouden van landelijk aaneengesloten routenetwerken voor varen, fietsen en wandelen. Om de doelstelling van 14.500 hectare openbaar grootschalig groen om de stad te realiseren is in het beleidsprogramma een intensivering voor verwerven en inrichten voorzien.

### **2.6.3 Natuur**

In het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Natuur is de centrale vraag hoe het behalen van de doelen voor biodiversiteit op efficiënte wijze kan worden zeker gesteld. In de kabinetsreactie op het IBO zal worden aangegeven welke consequenties de aanbevelingen hebben voor het bestaande instrumentarium. Die moeten in 2010 en volgende jaren hun beslag krijgen.

#### *Biodiversiteit internationaal*

In internationale context is 2010 een belangrijk jaar voor biodiversiteit. Alle bij de Conventie voor Biologische Diversiteit aangesloten landen, waaronder Nederland, streven ernaar om per 2010 de achteruitgang van biodiversiteit aanzienlijk te verminderen. De EU-lidstaten hebben deze doelstelling aangescherpt tot het stopzetten van het verlies aan biodiversiteit in

hetzelfde jaar. Inmiddels is duidelijk dat die EU-doelstelling niet wordt gehaald, maar ook dat er een flinke impuls is gegeven aan bescherming van biodiversiteit op mondiaal niveau. In 2010 wordt de stand van zaken opgemaakt. Voor Nederland gebeurt dit in het licht van de doelstelling om in 2020 de condities van instandhouding voor alle in 1982 van nature in ons land voorkomende soorten zeker te hebben gesteld. In het uitvoeringsprogramma behorende bij het Beleidsprogramma Biodiversiteit 2008-2011 wordt de inzet van Nederland in concrete activiteiten uitgewerkt.

#### *Natura 2000*

Met Natura 2000 legt Nederland een netwerk aan van gebieden voor de bescherming van soorten en habitats die op Europees niveau waardevol zijn. Dit gebeurt in het kader van de uitvoering van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. In december 2010 moeten alle 162 gebieden definitief zijn aangewezen. Voor ruim 140 van die gebieden is al een ontwerp-aanwijzingsbesluit genomen en voor zeven gebieden is een definitief aanwijzingsbesluit gepubliceerd. Voor een groot deel van die gebieden zal in 2010 ook een (concept)beheerplan beschikbaar zijn. Daarin wordt vastgelegd hoe de gestelde natuurdoelen worden bereikt. Er wordt gezocht naar een balans tussen ecologische doelen en ruimte voor economische ontwikkeling. Hierbij is het uitgangspunt dat projecten en activiteiten met een nationaal belang, alsmede regelmatig terugkerende handelingen (bijvoorbeeld zand-suppleties en groot onderhoud aan rijkswegen), in beheerplannen worden opgenomen. Het opstellen van de beheerplannen gebeurt in nauwe samenwerking met iedereen die bij zo'n gebied is betrokken.

#### *Ecologische Hoofdstructuur*

In 2018 moet de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een samenhangend netwerk van natuurgebieden met een oppervlakte van 728.500 hectare, zijn gerealiseerd. Omdat de EHS is ondergebracht in het ILG zijn de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering, die gestoeld is op drie pijlers namelijk verwerking, inrichting en beheer. 2010 is een belangrijk jaar omdat bij de midterm review van het ILG zal blijken of de realisatie van de EHS op schema ligt. De Tweede Kamer heeft de EHS aangewezen als Groot Project, wat betekent

dat de minister van LNV elk jaar in september, volgens een met de Tweede Kamer overeengekomen format, op basis van informatie van de provincies, rapporteert over de voortgang van de uitvoering.

#### *Leefgebieden*

De leefgebiedenbenadering richt zich op de actieve bescherming van groepen van soorten in een bepaald leefgebied. Kern van de benadering is dat door duidelijk leefgebieden te benoemen en te beschermen, op andere plekken meer ruimte komt voor economische ontwikkeling. Op leefgebieden is geen verzaaid beschermingsregime van toepassing.

De uitvoering van de leefgebiedenbenadering loopt via het ILG. In 2009 hebben alle provincies een uitwerkingsplan voor de uitvoering van de leefgebiedenbenadering opgesteld. Daarin is ook opgenomen dat de leefgebiedenbenadering niet zal worden meegenomen in de midterm review voor het ILG, maar dat de provincies in de eerste helft van 2013 over de uitwerking van hun plannen zullen rapporteren.

#### **2.6.4 Landbouw**

Het kabinet wil de ruimtelijke structuur voor agrarische functies verbeteren. Daarbij gaat het om grondgebonden landbouw (akkerbouw, veehouderij) en niet grondgebonden landbouw (glastuinbouw). Het optimaliseren van de agrarische functies in het landelijk gebied draagt bij aan het versterken van de land- en tuinbouw als producent van kwalitatief goede en veilige producten en als beheerder van het landelijk gebied. Het rijk faciliteert de agrarische sector bij de versterking van de ruimtelijke inrichting van de grondgebonden landbouw. Tevens wordt de ontwikkeling van de agrarische (infra)structuur bij de niet grondgebonden landbouw ondersteund. Met de inzet wordt beoogd om een duurzame en (internationaal) concurrerende land- en tuinbouw te realiseren, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan een vitaal en aantrekkelijk agrarisch cultuurlandschap.

#### *Greenports*

De investeringen in de Greenports zijn gericht op het behoud en versterken van de economische functie en gelijktijdige versterking van andere gebiedsfuncties zoals water, wonen,

recreatie, landschap en natuur. Voor de niet-grondgebonden landbouw en/of kapitaalintensieve landbouw (tuinbouw onder glas) wordt gestreefd naar vormen van ruimtelijke concentratie, bundeling en sanering van verspreid liggend glas, waarbij de ontwikkeling van bedrijvigheid vooral binnen begrensde ontwikkelingsgebieden wordt gestimuleerd. In samenwerking met de gemeenten zal daarnaast in en rond het Westland en Aalsmeer een herinrichting van de wegen en sloten plaatsvinden. Dit levert een bijdrage aan de verbetering van de infrastructuur in deze economisch vitale glastuinbouwgebieden. Met de Stimuleringsregeling Duurzame Glastuinbouwgebieden (STIDUG) wordt de inrichting van duurzame glastuinbouwgebieden ondersteund. Hiertoe zijn landbouwontwikkelingsgebieden glastuinbouw aangewezen.

#### *Multifunctionele landbouw*

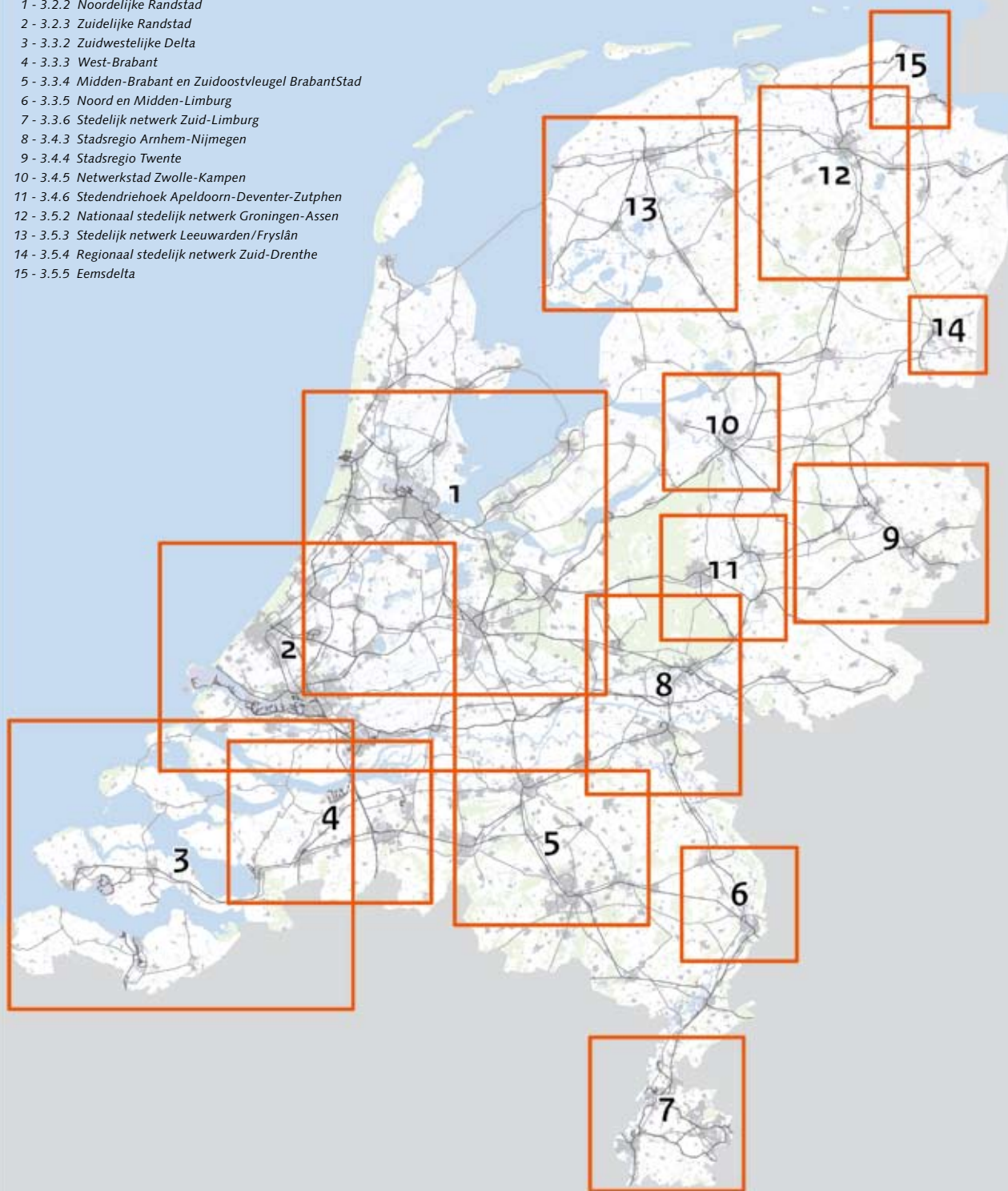
De multifunctionele landbouw vervult een belangrijke rol bij de ontwikkeling van een veelzijdig platteland. Door de combinatie van primaire productie met andere activiteiten die op agrarische bedrijven worden uitgeoefend (zorg, recreatie, educatie, kinderopvang, natuur- en landschapsbeheer en productie en verkoop van streekproducten) biedt de multifunctionele landbouw vele mogelijkheden om in te spelen op de maatschappelijke vraag naar onder andere rust, ruimte, zorg, recreatie en lekker voedsel.

#### *Reconstructie zandgebieden*

Met de reconstructie zandgebieden wil het kabinet de problematiek aanpakken die in een aantal gebieden is ontstaan door de hoge veedichtheid (vermesting, verzuring en geuroverlast) en de aanwezigheid van kwetsbare natuur. Door een integrale, gebiedsgerichte aanpak wordt getracht de landbouw weer kansen te geven en tegelijk ook de milieu- en natuurkwaliteit te verbeteren. Het rijk geeft prioriteit aan de reconstructie van de zandgebieden in Zuid- en Oost-Nederland (Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg). Deze reconstructie beoogt mogelijkheden te scheppen voor duurzame landbouw, natuur, milieu, bodem en duurzame waterhuishouding, alsmede het creëren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat in de zandgebieden. Het doel is de (gebruiks)waarde van de bodem te behouden

en waar nodig te herstellen. Het rijk stimuleert daarom een duurzamer gebruik van de bodem.

- 1 - 3.2.2 Noordelijke Randstad
- 2 - 3.2.3 Zuidelijke Randstad
- 3 - 3.3.2 Zuidwestelijke Delta
- 4 - 3.3.3 West-Brabant
- 5 - 3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad
- 6 - 3.3.5 Noord en Midden-Limburg
- 7 - 3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg
- 8 - 3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- 9 - 3.4.4 Stadsregio Twente
- 10 - 3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen
- 11 - 3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen
- 12 - 3.5.2 Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen
- 13 - 3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân
- 14 - 3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe
- 15 - 3.5.5 Eemsdelta



Voor de legenda van de kaarten zie achterflap.

## Hoofdstuk 3

# Gebieden

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen beleid en ambities van rijk en regio's in het ruimtelijk domein samen en worden verder uitgewerkt naar concrete (gebiedsgerichte) opgaven per regio. Daarmee vormt dit hoofdstuk de schakel tussen het rijksbeleid dat voor de langere termijn is geformuleerd (hoofdstuk 2) en het concrete investeringsprogramma voor de korte termijn (hoofdstuk 4). Het vormt tevens de schakel tussen rijk en regio's, gericht op afstemming van rijks- en regionaal beleid en investeringen.

De gebiedsagenda's vormen de basis voor dit hoofdstuk. Omdat de gebiedsagenda's bij verschijnen van dit projectenboek nog in ontwikkeling zijn, is uitgegaan van de contouren zoals ze zijn gepresenteerd in de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2009. Deze gebiedsagenda's hebben voornamelijk een beschrijvend karakter. De gebiedsgerichte werkwijze, waar de gebiedsagenda's een onderdeel van zijn, is een voor rijk en regio gezamenlijk groeiproces. In het komende jaar zullen de gebiedsagenda's voldragen producten worden, waarin zowel de karakterisering van de gebieden, als ook de ambitie en visie op het gebied, de ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende opgaven integraal met elkaar verbonden worden.

In de MIRT systematiek moet onderscheid worden gemaakt tussen de ruimtelijk fysieke opgaven van een gebied (het domein van de gebiedsagenda's en hoofdstuk 3 van het MIRT

Projectenboek) en de projecten, die kunnen uitmonden in MIRT-verkenningen (in hoofdstuk 4). Gebiedsagenda's vormen de basis op grond waarvan wordt besloten tot een verkenning, maar dat is geen automatisme. In het werkproces moet voorkomen worden dat gebiedsagenda's en de verkenningen elkaar gaan overlappen. In de gebiedsagenda's staan de belangrijkste opgaven en hun samenhang op basis van een eerste gebiedsanalyse. Op grond hiervan wordt besloten om een integrale of sectorale verkenning te starten. Daarin wordt een grondigere analyse uitgevoerd en gezocht naar oplossingen voor het probleem. Dit mondt uit in een bestuurlijk gedragen voorkeursbesluit aan het eind van de verkenning. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de adviezen van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur voor een gedegen verkenningfase.

De eerste generatie gebiedsagenda's is in de tweede helft van 2009 gereed. Deze wordt in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2009 vastgesteld en vervolgens aan de Tweede Kamer gezonden. In het MIRT Projectenboek 2011, dat volgend jaar verschijnt, zullen in dit hoofdstuk samenvattingen van de gebiedsagenda's worden opgenomen.

#### *Leeswijzer*

In dit hoofdstuk worden de gebieden in de landsdelen West (met accent op de Randstad), Zuid, Oost en Noord beschreven. Op de bijbehorende gebiedskaarten (voor legenda zie

achterflap) zijn de relevante rijks- en regionale projecten opgenomen. Die rijksprojecten en programma's die voortvloeien uit de gebiedsopgaven, alsmede de projecten waar het rijk een financiële bijdrage aan levert, worden nader toegelicht in hoofdstuk 4. De paginanummers van de betreffende programma- en projectbladen staan in de onderschriften vermeld.

### 3.2 Landsdeel West

#### 3.2.1 Karakteristieken, ontwikkelingen en ambities

Het landsdeel West bestaat uit de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Dit landsdeel heeft een belangrijke economische betekenis. Er wonen ongeveer 7,5 miljoen mensen, waarvan het grootste deel (6 miljoen) in de Randstad. De Randstad is het grootste stedelijke netwerk van ons land. Dit netwerk valt samen met belangrijke onderdelen van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. De Randstad kent geen harde grenzen, maar omvat globaal het gebied van Purmerend tot Dordrecht en van Den Haag tot Amersfoort. Functioneel is de Randstad te onderscheiden in de stedelijke regio's Metropoolregio Amsterdam, NV Utrecht en de Zuidvleugel (Den Haag/Rotterdam) en het Groene Hart.

In de Randstad wordt de helft van het nationale inkomen verdiend op een kwart van het grondgebied van Nederland. Belangrijke speerpunten in de economie van de Randstad

zijn logistiek, zakelijke dienstverlening en toerisme. De mainport Schiphol op een steenworp afstand van een concentratie van internationale hoofdkantoren in Amsterdam en de mainport Rotterdam vormen de motoren van de Nederlandse economie. De aanwezigheid van een internationaal juridisch cluster (Den Haag), de draaischijf Utrecht, de vele kennisinstututen en enkele Greenports versterken de economische betekenis van de Randstad en bevorderen de economische samenhang.

De Randstad ligt vrijwel geheel onder zee-niveau. Alleen duinen, strandwallen, stuwwal en stroomruggen liggen boven zeeniveau. De ligging in de delta geeft unieke overgangen tussen water en land. Kenmerkende elementen daarin zijn de kust, het IJsselmeergebied, de Utrechtse Heuvelrug en de veenweidelandschappen in het Groene Hart. Belangrijke cultuurhistorische elementen zijn de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De Groen-blauwe Ruggengraat loopt als ecologische verbinding van het IJsselmeer naar de Zeeuwse Delta door de gehele Randstad.

In landsdeel West doen zich verschillende ontwikkelingen voor, die zich met name in de Randstad manifesteren. De internationale concurrentiepositie staat onder druk door onder andere een verslechterende bereikbaarheid. De OESO geeft aan dat er onvoldoende wordt geprofiteerd van de kwaliteiten die de Randstad in potentie heeft. Het is belangrijk voor Nederland dat de Randstad een duurzaam en internationaal sterk gebied wordt. Een sterke concurrentiepositie schept goede mogelijkheden voor welvaart, kwaliteit van leven en een duurzame en leefbare stedelijke regio. De markt, waarin de internationale concurrentie plaats vindt richt zich, naast de logistiek en zakelijke dienstverlening, vooral op de kennis-economie in de brede zin van het woord. De aantrekkelijkheid van de economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang hebben tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven profiteren van agglomeratievoordelen. Ruimtelijke condities als werkmilieus, recreatieve voorzieningen, woonmilieus, kwaliteit van het landschap en het mobiliteitsnetwerk worden daarbij als onderscheidende vestigingscondities steeds

belangrijker. Het samensmeden van het stelsel van onderscheiden steden, centra, woon- en werkmilieus en landschappen tot een volwaardige Europese metropool vormt daarom de rode draad voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Daarnaast stijgt de zeespiegel als gevolg van klimaatverandering. Daarmee ligt er ook een belangrijke opgave voor de kustverdediging van de Randstad.

Met de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet de hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid voor de lange termijn vastgesteld. De belangrijkste ambities zijn:

- het versterken van kust en dijken conform het advies van de Deltacommissie,
- transformatie van het Groene Hart naar 'Groenblauwe Delta',
- ruimte voor recreatie, natuur, openheid en groene woonmilieus,
- het versterken van de internationale economische positie,
- minimaal 500.000 nieuwe woningen (vooral compact bouwen binnen de steden),
- robuuste hoofdverbindingen,
- versterking Schiphol en samenwerking havens,
- opschalen stedelijke regio's op vleugelniveau door verbeteren regionale bereikbaarheid en
- ontwikkeling van groen-blauwe topkwaliteit nabij de stad.

Het oplossen van de meest urgente problemen is opgenomen in het Programma Randstad Urgent (RU).

De belangrijkste ontwikkelingen doen zich voor in de Randstad en daar liggen dan ook de belangrijkste opgaven, maar dat betekent niet dat in de gebieden van landsdeel West buiten de Randstad niets gebeurt. De ambitie daar ligt in het leveren van een bijdrage aan de totale ruimtelijke en economische kwaliteit en de groen-blauwe opgave van landsdeel West, maar ook in het benutten van eigen regiospecifieke kansen. De ambitie is gericht op de realisatie van arbeidsplaatsen die ook op langere termijn perspectief bieden op een voorspoedige economische ontwikkeling. Dat biedt de meeste kans op blijvend succes en het meer in evenwicht brengen van de verstoorde woon-werkbalans. Daarbij moet expliciet

aandacht zijn voor behoud en versterking van zowel de unieke landschappelijke en stedelijke kwaliteiten als van het voorzieningenniveau in de vitale plattelandskernen.

### 3.2.2 Noordelijke Randstad

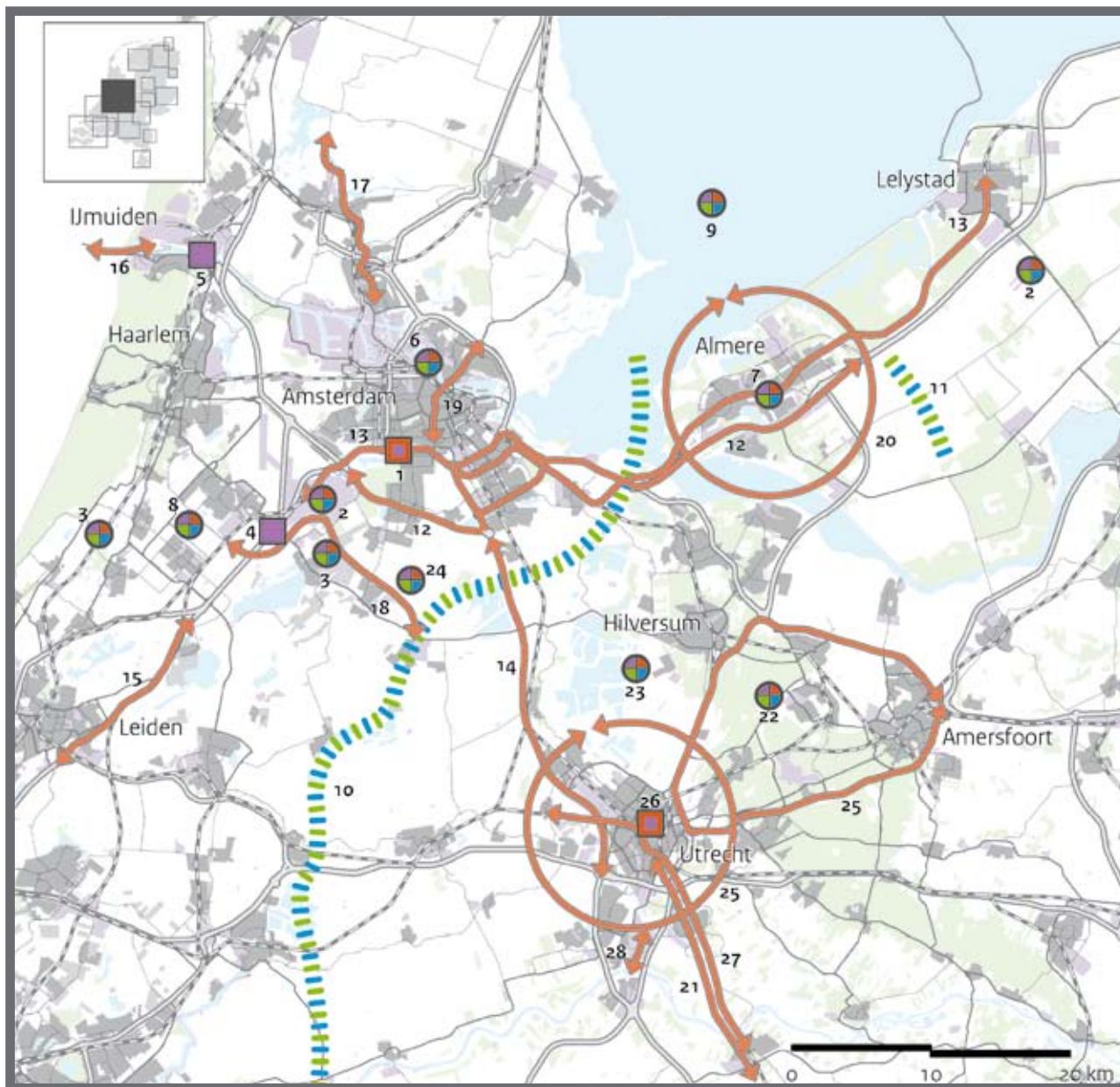
#### *Metropoolregio Amsterdam*

De gevarieerde economische structuur van de noordelijke Randstad beschikt over verschillende troeven. Kernopgave is het vasthouden en zo mogelijk versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam als centrum voor zakelijke dienstverlening, kennis, innovatie en hoogwaardige logistieke activiteiten. Voor de Metropoolregio Amsterdam hebben de decentrale overheden een Ontwikkelingsbeeld 2040 opgesteld, dat aansluit bij de Structuurvisie Randstad 2040. Door een concentratie van verstedelijking en economische ontwikkeling op de corridor Haarlemmermeer - Amsterdam - Flevoland ligt hier ook de belangrijkste opgave.

De Zuidas moet uitgroeien tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven binnen een gemengd stedelijk milieu. Onderzocht wordt op welke wijze de infrastructuur inclusief de OV-knoop (NSP) in relatie tot deze ontwikkeling kan worden ingepast. Schiphol biedt een hoge kwaliteit aan internationale verbindingen en in een Structuurvisie zal worden aangegeven welke ontwikkelingsmogelijkheden er voor de luchtvaart op de lange termijn zijn. Uitplaatsing van niet-mainport gebonden activiteiten naar Lelystad Airport is daarbij een serieuze optie, waarbij aandacht is voor de effecten op verstedelijkingsopties in de regio en de regionale bereikbaarheid van deze luchthaven. Hiervoor voert de regio een verkenning uit.

De agrobédrijven in de greenports Aalsmeer (en omgeving) en de Duin- en Bollenstreek behouden en versterken hun positie op de wereldmarkt. Voor de bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer is de Omlegging van de N201 van bijzonder belang. Waar glastuinbouwbedrijven onvoldoende ruimte hebben om zich verder te ontwikkelen bieden de Landbouwontwikkelingsgebieden voor de glastuinbouw (LOG), zoals Grootslag (STIDUG) vestigingsmogelijkheden voor bedrijven.

Onderwerp van studie is de capaciteit van de zeetoegang IJmond in samenhang met de



Kaart 3.2.2 Noordelijke Randstad

1. Amsterdam Zuidas/NSP (VenW spoorwegen en hoofdwegen: planstudie; regio) pag. 170
2. Schiphol ontwikkelingen (mede i.r.t. Lelystad) (RU-project)
3. Greenports Aalsmeer (en omgeving) en Duin- en Bollenstreek (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project Transitie Greenports) pag. 197 en 199
4. Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4) (RU-project) pag. 128
5. Noordzeekanaalgebied (EZ bedrijventerreinen: topproject; regio)
6. Binnenstedelijke opgave Amsterdam (Noordelijke IJ-oevers) (regio)
7. Schaa sprong Almere 2030 (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 142
8. Gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer (LNV integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 149
9. Natuurlijker Markermeer/IJmeer (VenW waterbeheeren en LNV: realisatie; RU-project) pag. 206
10. Ruggengraat voor natuur en recreatie (RU-project)
11. Oostvaarderswold (regio)
12. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 154
13. OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (VenW spoorwegen: planstudie; RU-project) pag. 171
14. A2 Holendrecht - Oudenrijn en A2 Amsterdam - Utrecht (Holendrecht - Maarsse) (VenW hoofdwegen: realisatie en planstudie) pag. 166 en 155
15. A4 Burgerveen - Leiden (VenW hoofdwegen: realisatie; RU-project) pag. 167
16. Zeetoeegang IJmond (VenW hoofdvaarwegen: verkenning; regio) pag. 146
17. De Zaan (VenW hoofdvaarwegen: planstudie; regio) pag. 213
18. N201 (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 184
19. Noord - Zuidlijn Amsterdam (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 185
20. Stedelijke bereikbaarheid Almere (regio)
21. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer corridor (Alkmaar - Amsterdam -) Utrecht - Den Bosch (- Eindhoven) en goederenrouting (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100
22. Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht (RU-project)
23. Nieuwe Hollandse Waterlinie (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 134
24. Westelijke veenweidegebieden, fase 1 en fase 2 (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 201
25. Draaischijf Nederland: pakketstudies Ring en Driehoek Utrecht (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 161, 162, 163 en 165
26. Utrecht Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 180
27. Vleuten - Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1) (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 181
28. Lekkanaal, 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 189

wateropgave en de economische potentie van het Noordzeekanaalgebied en de organisatie van het nautisch beheer. De provincie Noord-Holland onderzoekt in een planstudie de mogelijkheden om de bevaarbaarheid van De Zaan te verbeteren. In combinatie met de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied kan dit tot een versterking van de economische bedrijvigheid leiden.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen en een goed woon- en leefklimaat vormen belangrijke voorwaarden voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu. De bereikbaarheid wordt verbeterd door onder meer de ingebruikname van de HSL-Zuid, de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg en de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen en van de A4 tussen Burgerveen en Leiden. Daarnaast wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) gestudeerd op de verhoging van de frequenties op een aantal belangrijke spoorverbindingen en zijn besluiten in voorbereiding voor een groot aantal spoedwetprojecten op de weg.

Het leefklimaat wordt verbeterd door doorontwikkeling van de drie rijksbufferzones rond Amsterdam (Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-Purmerend, Amstelland-Vechtstreek). Onder de naam Metropolaan Landschap ligt de focus hierbij op verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze groengebieden voor ontspanning en recreatie.

Door tekorten op de woningmarkt staat de sterke concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad onder druk. In de woningbouwopgave speelt de vraag naar hoogstedelijke en groene woonmilieus een hoofdrol. Rijk en regio hebben afgesproken dat er tot 2020 netto 100.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam en 24.800 woningen in Noord-Holland Noord worden gerealiseerd. Verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied moeten zo optimaal mogelijk worden benut door herstructurering, revitalisering en transformatie van verouderde stedelijke gebieden. Ook het aanpakken van ruimtelijke knelpunten via herstructurering van verouderde en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is daarbij van belang. Met name in Amsterdam ligt er een grote binnen-

stedelijke opgave. Door de nadruk te leggen op verdichting wordt de noodzaak van de beschikbaarheid van een goed functionerend OV-netwerk steeds evidentier. De opgave is om in de gehele metropoolregio Amsterdam een samenhangend stedelijk OV-netwerk te realiseren met een spinnenwebachtige structuur en hoge frequenties. De Noord-Zuidlijn faciliteert deze ontwikkeling. De afspraken die met de regio zijn gemaakt over de realisatie van projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) vormen hiervoor ook een belangrijke impuls. Naast binnenstedelijk bouwen zijn er echter ook uitleglocaties nodig.

#### *Schaalsprong Almere*

De ambitie is om Almere een schaa sprong te laten maken naar een complete en evenwichtige stad van ca. 350.000 inwoners (RU-project). Concreet betekent dit de realisatie van 60.000 woningen tussen 2010 en 2030, waarvan circa 15.000 voor de Utrechtse bouwopgave. Dit kan alleen slagen in combinatie met versterking van de economische structuur, de groen-blaue kwaliteiten en integrale verbetering van de bereikbaarheid. Voor de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere wordt de wegcapaciteit uitgebreid en worden gelijktijdig kansen benut voor de verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit (RU-project). Hier liggen ook de grootste kansen voor het openbaar vervoer. In het kader van de planstudie OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (RU-project) wordt op korte termijn geïnvesteerd in het spoor en wordt onderzocht wat op middellange en lange termijn nodig is om het openbaar vervoer op deze corridor structureel verder te verbeteren. Ook worden de mogelijke bereikbaarheidsproblematiek en oplossingsrichtingen in het gebied Almere - 't Gooi - Utrecht breed onderzocht in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. De groen-blaue opgaven concentreren zich op de realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem voor het Markermeer/IJmeer (RU-project) en de Groen-blaue Ruggengraat (ILG). De regio draagt zorg voor de aanleg van het Oostvaarderswold, waarmee een ecologische verbindingzone tot stand komt tussen de Oostvaardersplassen en de Veluwe en Duitsland (onderdeel Meerjarenprogramma ont-snippering). Samenhangende besluitvorming door het kabinet vindt plaats in het kader van

de zogenaamde RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer/IJmeer).

#### *Gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer*

Een ander voorbeeld van een integrale opgave is de gebiedsontwikkeling in de Haarlemmermeer. Realisatie van innovatieve woningbouw en bedrijvigheid gaat gepaard met de aanleg van een robuuste piek- en seizoensberging in combinatie met recreatieve groenontwikkeling en versterking van het Groene Hart (RU-project). Er zijn 10.000 - 15.000 woningen gepland in de nabijheid van belangrijke werkgelegenheid (Schiphol, Amsterdam Connecting Trade, Greenports), die beiden goed moeten worden ontsloten via het (regionaal) openbaar vervoer en het (hoofd)wegennet. Herstructurering van de westelijke veenweidegebieden in het Groene Hart en laag Holland is gericht op het tegengaan van de bodemdaling en het realiseren van een robuust en stabiel watersysteem in combinatie met duurzaam landgebruik.

#### *Noord-Holland Noord en Flevoland*

De opgave in Noord-Holland Noord is enerzijds gericht op ondersteuning van de ontwikkelingen in de Randstad en anderzijds op de inzet op de eigen kracht door het versterken van met name de ruimte-intensieve innovatieve bedrijvigheid. Hierdoor komt zicht op verbetering van de woon/werkbalans, terwijl tegelijkertijd de druk op het buitengebied vermindert. Voor Flevoland geldt een soortgelijke opgave. Ook hier is sprake van een ernstig verstoorde woon/werkbalans. Om die meer in evenwicht te brengen is het zaak meer banen binnen de provinciegrenzen te creëren. Bijzondere aandacht in Noord-Holland Noord en Flevoland gaat uit naar de ruimtelijke en economische ontwikkelingspotenties in de as Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle. De in deze as gelegen Houtribdijk biedt mogelijkheden voor groen-blaue ontwikkelingen en maatregelen in het kader van het nationale klimaatbeleid. De opgaven voor de Noord-oostpolder houden verband met het ruimtelijk economisch programma in het kader van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn. In Noord-Holland Noord ontwikkelt de provincie het Wieringerrandmeer als groen-blaue opgave, een recreatiegebied en woningbouw.

#### *Utrecht*

Door haar ligging in Nederland vormt de



NV Utrecht (het gebied van de provincie Utrecht aangevuld met dat van de Gooi- en Vechtstreek) letterlijk het kruispunt van woon-, werk-, kennis- en cultuurstromen. Die kruispuntfunctie is daarmee niet alleen voor het gebied zelf, maar ook voor het hele land van cruciaal belang. Het is de poort tot de Randstad. Utrecht presteert economisch zeer goed, de economische groeicijfers behoren tot de hoogste van het land; de kennisintensieve en creatieve sectoren floreren. Geen enkel gebied in de Randstad kan bogen op zulke hoge groen-blauwe kwaliteiten in combinatie met een zeer vitaal stedelijk gebied. Er is in de regio Utrecht tot zeker na 2030 een zeer grote druk op de woningmarkt, omdat de afname van de groei van het aantal huishoudens in de regio veel later wordt voorzien dan in de rest van Nederland. De aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen trekt echter een wissel op de bereikbaarheid en het milieu. Dit stelt eisen aan hoe met de verstedelijkings- en bereikbaarheidsdruk moet worden omgaan.

De door de bestuurlijke partijen in de NV Utrecht uitgebrachte ontwikkelingsvisie 2015-2030 (RU Duurzaam Bouwen) geeft daar een antwoord op. Deze visie wordt op hoofdlijnen door het rijk onderschreven. De visie maakt duidelijk dat er in de periode tot 2030 een kwantitatieve opgave ligt voor 65.500 woningen en 750 hectare aan bedrijventerreinen (incl. Gooi- en Vechtstreek, excl. Zuidoost en West). Wanneer de overige gebieden plus de periode tot 2015 worden meegerekend schiet de woningopgave ver voorbij de 100.000. Derhalve is dit alles alleen mogelijk bij een maximale inzet op verdichting en kwaliteitsverbetering.

De essentie van het verstedelijkingsvraagstuk in de NV Utrecht is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: de behoefte aan ruimte om te wonen, te verplaatsen en te werken én de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijk economische ontwikkeling. Om hier verantwoord mee om te gaan wordt het huidige bebouwde gebied optimaal benut voor nieuwe woningbouw (verdichting en transformatie). Verder worden de functies 'wonen' en 'werken' meer met elkaar gemengd (functiemenging)

en wordt voldoende recreatieaanbod in en rondom de steden gecreëerd. Hiervoor is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in Utrecht van groot belang. Bovendien is het uitgangspunt om bij majeure inrichtings- en transformatieopgaven zoveel mogelijk integraal te werken (natuur, recreatie, landschap, woningbouw en infrastructuur), zoals bij de herontwikkeling van de voormalige luchtmachtbasis Soesterberg. De nadruk op bouwen in bestaand stedelijk gebied zal vooral liggen bij het stadsgewest Utrecht, de Kromme Rijn-Lekzone en Amersfoort-Eemland (Vathorst-West). De (bestaande) mogelijkheden om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten (onder andere via HOV en Randstadspoor) en het behouden van de kwaliteit van de open ruimte, zijn hierbij belangrijke criteria geweest. Tevens is duidelijk dat deze opgave niet volledig in het gebied van de NV Utrecht gerealiseerd kan worden. Daarom is besloten dat 15.000 woningen ten bate van het NV Utrecht gebied, waaronder 5000 voor Gooi en Vechtstreek/provincie Noord Holland, in Almere gebouwd zullen worden. Daartoe worden de uitkomsten van de pré-verkenning AGU afgewacht. Deze moeten zicht bieden op de bereikbaarheidssituatie en mogelijke oplossingsrichtingen voor de relatie Almere – Gooi – Utrecht, zowel voor het hoofd- en onderliggend wegennet als voor het (regionaal) OV. Een belangrijk aandachtspunt is dat de NV Utrecht in vergelijking met andere delen van de Randstad relatief weinig grote transformatielocaties heeft (er zijn geen oude haventerreinen). Het verleggen van de opgave naar buiten de stad (rekening houdend met de nationale/waardevolle landschappen) draagt het risico van grote infrastructurele maatregelen.

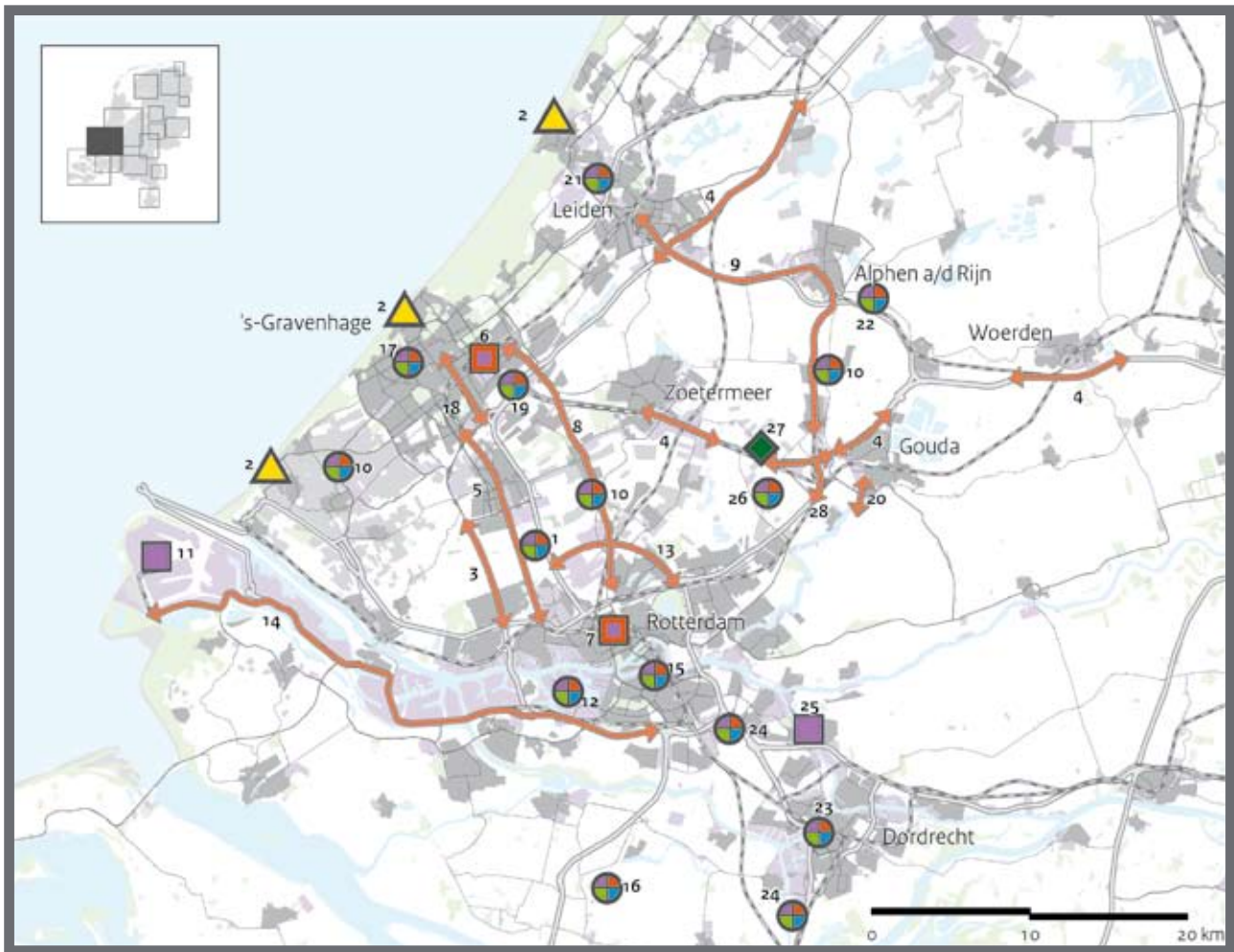
Toenemende verstedelijking betekent uit oogpunt van leefbaarheid en duurzaamheid ook dat de recreatiemogelijkheden in en om de stad dienen mee te groeien. Het betreft hier niet alleen de vijf bestaande nationale landschappen waaronder de Hollandse Waterlinie, de rijksbufferzone Utrecht-Hilversum en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, maar ook nieuw te creëren recreatiegebieden. Het grootste deel hiervan zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd om zo goed toegankelijk te zijn vanuit de steden. Mogelijke knelpunten bij de realisering hiervan worden gezien bij de midterm review van het ILG in

2010. Vanuit de groen-blauwe structuur liggen er voorts belangrijke ruimtelijke opgaven zoals het bewerkstelligen van robuuste watersystemen, het afremmen van bodemdaling, het ruimte bieden voor duurzame oplossingen voor de problematiek van de diepe droogmakerijen en het anticiperen op de klimaatscenario's. Zo heeft het kabinet recent € 113 miljoen uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld voor de Westelijke Veenweiden om onder meer bodemdaling te remmen, het watersysteem robuuster te maken en de vitaliteit van de landbouw te verbeteren. Voor de provincie Utrecht gaat het om de gebieden Wilnis-Vinkeveen (1760 ha), Zegveld-Noord (1000 ha) en Westbroek-Maarsseveen (720 ha). Voor de groen-blauwe gebieden in de bufferzones Utrecht-Hilversum (Noorderpark) en Amstelland-Vechtstreek zet het rijk in op transformatie.

Wat betreft de economische ontwikkeling wordt ervoor gekozen om de schaarse ruimte vooral in te zetten voor het faciliteren en het versterken van de vier clusters die kenmerkend zijn voor de regio, namelijk de Zakelijke diensten, de Creatieve industrie en nieuwe media, Onderwijs en ontmoeting, Life Sciences en medisch cluster. De regio kan daarmee een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de Europese Lissabon-doelstellingen, waarbij Europa investeert in een concurrerende kennis-economie.

Door de omgevings- en bereikbaarheidskwaliteit te stimuleren in de verschillende economische kerngebieden binnen de NV Utrecht – de stationslocaties Utrecht Centrum (NSP Utrecht Centraal) en Amersfoort Centrum, Leidsche Rijn Centrum en Nieuwegein Centrum, Sciencepark de Uithof, multimodale knooppunten Lage Weide en Nieuwegein 't Klooster en de locaties Papendorp (A12-zone), Amersfoort-Noord (A1-zone) – wordt de bedrijvigheid geconcentreerd en is men beter in staat aan bedrijven en instellingen het gezochte, internationale vestigingsklimaat te bieden. Daarbij wordt ingezet op een hoogwaardige openbare ruimte, een hoogwaardige woonomgeving, goede (internationale) bereikbaarheid en de nabijheid van stedelijke centra.

De mobiliteitsproblematiek in de regio Utrecht is van een dusdanige omvang dat deze een



Kaart 3.2.3 Zuidelijke Randstad

1. Mooi en Vitaal Delfland (LNV integrale gebiedsopgaven: planstudie; RU-project) pag. 196
2. Zwakke Schakels Nederlandse kust (Scheveningen, Delfland en Noordwijk) (VenW Hoogwaterbeschermingsprogramma) pag. 76
3. A4 - Delft Schiedam (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 157
4. Flessenhalzen A4 (Burgerveen - Leiden) en A12 (Vernieuwd op weg) (RU-project) pag. 167
5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: corridor Den Haag - Rotterdam (VenW spoorwegen: planstudie; RU-project), Rijswijk - Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100 en 178
6. Den Haag CS t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 175
7. Rotterdam Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 179
8. Randstadrail (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 186
9. Rijn - Gouwelijn Oost (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 187
10. Greenports Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland - Oostland) en Boskoop (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project Transitie Greenports) pag. 198 en 200
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam (VenW groot project: planstudie; RU-project) pag. 193
12. Stadshavens Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 143
13. A13/A16/A20 Rotterdam (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 159
14. A15 Maasvlakte - Vaanplein (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 160
15. Rotterdam Vooruit (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 148
16. Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 144
17. Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forum Gebied) (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 147
18. Den Haag, Trekvliettracé (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie; onderdeel RU-project Den Haag Internationale Stad) pag. 183
19. Verkenning Haaglanden (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 148
20. Capaciteit Julianasluis Gouda (VenW hoofdvaarwegen: verkenning; regio) pag. 145
21. As Leiden - Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; regio; RU-project) pag. 147
22. Oude Rijnzone (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 151
23. Spoorzone Dordrecht (regio; VROM BIRK) pag. 66
24. Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 194
25. Containertransferium Rotterdam (RU-project)
26. Zuidplaspolder (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 152
27. LOG Zuidplaspolder (LNV Stidug) pag. 138
28. A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 182

integrale aanpak vereist. Integraal betekent in dit verband dat alle mogelijke oplossingen in beeld zijn en in hun samenhang worden gezien: een zorgvuldige ruimtelijke ordening, beprijzen, mobiliteitsmanagement, verbetering van het openbaar vervoer, maatregelen voor het vrachtverkeer, en ingrepen om de capaciteit van het wegennet te vergroten. Om in deze bereikbaarheidsbehoefte te voorzien hebben rijk en regio het samenwerkingsprogramma VERDER opgericht dat een combinatie van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, vervoersmanagement, OV, goederenvervoer en weginfrastructuur (hoofdwegen én onderliggend wegennet, fietspaden) heeft uitgewerkt in een tweetal pakketstudies, namelijk 'Ring' en 'Driehoek'. De planstudies A27/A1, A28, Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht zijn onderdeel van de pakketstudies en richten zich op de aanpak van de hoofdwegenstructuur rond de stad Utrecht (Ring) en in de driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort. De (voorlopige) voorkeursalternatieven voor de A27/A1 (Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort), A28 (Utrecht - Amersfoort) en knooppunt Hoevelaken die inmiddels benoemd zijn, illustreren de integrale en gebiedsgerichte aanpak. De situatie rond de Ring Utrecht is dermate complex dat verder onderzoek nodig is voordat een voorkeursalternatief kan worden aangekondigd. Het onderzoek zal zich richten op een breed palet van maatregelen om de problematiek het hoofd te bieden. In aansluiting op de aanpak van de Ring en het A12-traject daarbinnen, is een eerste onderzoek gestart naar de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (gelegen aan weerszijden van de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten).

De stationslocaties moeten daarnaast over een snelle (HOV) verbinding beschikken met Amsterdam, Schiphol en andere delen van de Randstad. Voorts is het zaak dat de kerngebieden ook op regionale schaal goed ontsloten zijn, opdat onder meer werknemers hun werkplek goed en snel kunnen bereiken. De 1e fase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat zich richt op onder meer de corridors (Amsterdam -) Utrecht - Den Bosch (- Eindhoven), Utrecht - Arnhem en Schiphol - Almere - Lelystad, sluit daar goed op aan. Met PHS, dat zich nu in de planstudiefase bevindt, wordt ook de verdere ontwikkeling van

Randstadspoor gefaciliteerd. Bij de bestuurlijke overlegronde MIRT in het najaar willen rijk en regio tevens besluitvorming afronden over een aanvullend OV-pakket in kader van het programma VERDER dat aansluit op de besluitvorming rond de Ring Utrecht en 'driehoek' (A27/A1, A28, Hoevelaken). Daarnaast wordt begonnen met uitvoering van het maatregelenpakket dat vorig jaar is afgesproken in het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) en dat onder andere voorziet in frequentieuitbreiding van de sneltram Utrecht - Nieuwegein en doorstromingsverbeteringen voor de buslijnen aan de oost- en westzijde van de stad. De bereikbaarheid over water, met name het Amsterdam - Rijnkanaal, is voor een aantal bedrijventerreinen van groot belang. Relevant in dat verband is de planstudie naar de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis die de verbindende schakel vormt tussen het Amsterdam - Rijnkanaal en de Lek.

### 3.2.3 Zuidelijke Randstad

De zuidelijke Randstad zet in op de verdere ontwikkeling van de nu al toonaangevende economische clusters gekoppeld aan versterking van samenhang, uniciteit en diversiteit van het stedelijk netwerk. In de periode 2010 - 2030 wordt conform de Structuurvisie Randstad 2040 in de Zuidvleugel een aantal van netto 165.000 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd, waarvan 115.000 in de periode 2010-2020. Dit is exclusief de vervangende nieuwbouw van 60.000 woningen in de periode 2010-2020. De inzet van de Zuidvleugel is deze totale opgave voor 80% binnen bestaand bebouwd te realiseren. Hiermee moet het Groene Hart minder onder druk komen te staan. Tevens zullen vraag en aanbod van woonmilieus met elkaar in evenwicht worden gebracht door meer in hogere dichtheden te bouwen op de centrumstedelijke locaties (zoals rond Stedenbaanlocaties) en door meer groene woonmilieus te realiseren op locaties als de Zuidplaspolder.

De verstedelijkingsstrategie van de regio gaat uit van het koppelen van de binnenstedelijke bouwopgave aan hoogwaardig openbaar vervoer in de hele Zuidvleugel (Zuidvleugelnets), verbetering van de groene landschappen om de stad en de verbinding van stad en land.

Het ontwikkelen van gebieden met groen-

blauwe topkwaliteit in de nabijheid van de grote steden is een belangrijke uitdaging. Verschillende projecten in Delfland, Delta-poort, Duin-Horst-Weide en het Groene Hart richten zich op het behoud van het landschap en het verbeteren van de mogelijkheden voor recreatie.

De relatie tussen de Zuidelijke Randstad en de Zuidwestelijke Delta wordt steeds belangrijker in het kader van de nationale wateropgaven, zoals verwoord in het Ontwerp Nationaal Waterplan. Dit gebied biedt ook voor de Zuidvleugel kansen voor recreatie en leefomgeving. De wateropgaven van de Zuidwestelijke Delta raken ook de gebieden Rijnmond en Drechtsteden. Een pakket van veiligheidsmaatregelen moet ervoor zorgen dat zwakke schakels in de kustverdediging in Scheveningen, Delfland en Noordwijk worden aangepakt in samenhang met het versterken van ruimtelijke kwaliteit.

Mede door de versterking van de samenhang van de economische clusters in de Zuidelijke Randstad worden de onderlinge relaties tussen de verschillende delen van de Zuidvleugel sterker. Deze vragen om een robuuste bereikbaarheidsstructuur. Het rijk investeert in die structuur vooral met de RU projecten A4 Delft - Schiedam, flessenhalzen A4 (Burgerveen - Leiden) en A12 (Vernieuwd op Weg) en het spoor Den Haag-Rotterdam. De corridor Den Haag-Rotterdam is één van de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De bereikbaarheid wordt daarnaast de komende periode verbeterd via de volgende projecten: ingebruikname HSL-Zuid, verdere verbeteringen in de dienstregeling op het hoofdtrainnet, investeringen van rijk, regio en NS in de NSP-projecten Den Haag en Rotterdam en de verdere uitbouw van RandstadRail (i.c. de opening van de tunnel naar Rotterdam CS in 2009). Verder investeren partijen in ketenvoorzieningen (fiets en auto) bij stations en HOV-haltes, onder andere via quick wins. Via de BDU en/of aparte projectsubsidies wordt een bijdrage geleverd aan verschillende regionale OV-projecten zoals de Rijn Gouwelijn Oost, metro- en tramlijnen in Rotterdam, en Netwerk RandstadRail in Den Haag. Er is een aantal projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) door het rijk in 2008 gehonoreerd in deze regio. De regio

Zuidvleugel ontwikkelt haar visie op het Zuidvleugelnet OV. Rijk en regio zullen elkaar betrekken bij de respectievelijke werkprocessen voor Zuidvleugelnet en de uitwerking van de rijksvisie op het regionaal openbaar vervoer (motie Cramer 31700 XII, nr. 35).

#### *Regio Rotterdam*

Door de aanleg van de Tweede Maasvlakte groeit de haven en kunnen nieuwe bedrijven zich vestigen. De haven van Rotterdam wordt beter ontsloten door de uitvoering van het project A15 Maasvlakte - Vaanplein. Oude delen van de haven komen langzamerhand vrij voor nieuwe bestemmingen. Herstructurering en transformatie van het stadshavengebied vindt onder meer plaats in het project Stads-havens Rotterdam. Het gaat om een grote, binnenstedelijke herstructurering van verouderde havengebieden tot een hoogwaardig stedelijk woon/werkgebied. Binnen de Stadsregio Rotterdam worden in de periode 2010-2020 tussen de 60.000 en 70.000 woningen gebouwd (bruto). De bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd door met name de (geplande) uitvoering van de projecten A13/A16/A20 Rotterdam en de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Voor de oplossing op lange termijn is in 2008 gestart met een MIRT-verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam. De MIRT-verkenning maakt gebruik van bestaand studiemateriaal. In het gebied tussen Antwerpen en Rotterdam speelt een groot aantal ontwikkelingen. Om deze in samenhang met elkaar te bestuderen is in 2008 gestart met de MIRT-verkenning Antwerpen - Rotterdam.

Voor de lange termijn stelt het rijk een integrale visie op. In deze verkenning wordt een link gelegd met de verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam.

Recent heeft het kabinet de Mainportvisie Nederland vastgesteld waarin wordt aangegeven op termijn te streven naar één Mainport Netwerk Nederland. Het toekomstige Mainport Netwerk Nederland moet in 2040 het grootste 'biobased' energie- en chemiecluster van Europa herbergen. Dat betekent meer toegevoegde waarde, minder uitstoot van CO<sub>2</sub> en meer voorzieningszekerheid van energie in Nederland.

#### *Regio Haaglanden*

Het project Scheveningen Boulevard is deel van de Zwakke Schakels en ontvangt een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget mede ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het rijk bepaalt in 2009 of er ook een rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het Worldforumgebied wordt toegezegd. Beide projecten zijn onderdeel van het project Den Haag Internationale Stad.

De Binckhorst ontwikkelt zich tot een hoogwaardig woon- en werkgebied en moet bijdragen aan de ambitie van de Haagse regio om tussen 2010-2020 65.000 woningen te bouwen (bruto). De bereikbaarheid wordt in de regio aangepakt door aanleg van het Trekvliesstracé (Den Haag Internationale Stad), met medefinanciering van het rijk en door een aantal projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (Netwerk RandstadRail). In 2008 is de Hubertustunnel (Den Haag) als laatste onderdeel van de Noordelijke Randweg tussen de A4 en Scheveningen opgeleverd, die ook een verbetering betekent voor de bereikbaarheid van dit stedelijk gebied. Voor de oplossing op lange(re) termijn is in 2008 gestart met een verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden.

#### *Greenports*

De greenports Zuid-Hollands glasdistrict (Westland en Oostland), Duin- en Bollenstreek en Boskoop (pot- en containerteelt) zijn essentiële schakels in de Nederlandse tuinbouwketen met een groot aandeel in de wereldhandel van tuinbouw en sierteeltproducten. Belangrijke aandachtspunten zijn de ligging ten opzichte van de mainports, de fysieke bereikbaarheid en de herstructureringsopgave. De relatie met de mainports is cruciaal, omdat veel producten met schepen en vliegtuigen naar wereldwijde bestemmingen gaan. Ook is er een omvangrijke stroom importproducten, die via de main- en greenports in Nederland gedistribueerd wordt. Moderne en maatschappelijk verantwoorde tuinbouwproductie vergt grote aanpassingen in de verouderde productie- en handelsgebieden. Het gaat om schaalvergroting en verduurzaming van bedrijven en geclusterde ruimte voor de gelieerde bedrijvigheid. De ontsluiting voor vrachtverkeer moet verbeteren, de energie-infrastructuur en waterinfrastructuur

moeten kwalitatief en kwantitatief duurzaam worden en de omgevingskwaliteit dient te verbeteren. Deze opgave is onderdeel van het project Transitie Greenports. Het kabinet heeft hiervoor een definitieve bijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld. Voor de lange termijn is het de vraag hoe de ruimtelijke koppeling van productie- aan centrumfunctie van de greenports zich ontwikkelt. Het kabinet wil dit integraal afwegen.

#### *Regio Leiden / Holland Rijnland*

Rijk, provincie en regio hebben in 2008 de Integrale Benadering Holland Rijnland opgestart, waarin de regionale projecten Rijnlandroute, RijnGouwewijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Leiden Biosciencepark in samenhang met elkaar en met het hoofdwegennet en de verstedelijkingsambities worden gezien. Inzet van partijen is om de ontwikkeling van de As Leiden-Katwijk een impuls te geven door verbetering van de bereikbaarheid (over weg en per OV) en door de realisatie van de woningbouwopgave te stimuleren. In het najaar van 2009 worden afspraken over een samenhangend pakket van maatregelen voorzien. De totale woningbouwopgave voor de regio Holland Rijnland behelst zo'n 20.000 woningen (bruto) in de periode 2010-2020. Daarvan wordt circa 70% gerealiseerd in de As Leiden-Katwijk.

#### *Regio Rotterdam - Dordrecht (Drechtsteden)*

In de Deltapoort is het streven om via herstructurering te komen tot een verbetering in de ruimtelijke structuur, een ruimer woonaanbod en meer groenvoorzieningen. In de Drechtsteden worden in de periode 2010-2020 zo'n 12.000 woningen gebouwd (bruto). Het verbeteren van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de woningvoorraad is in Drechtsteden één van de prioritaire opgaven. De ontwikkeling van het Maasterras Drechtsteden moet hieraan bijdragen. De logistieke oriëntatie vergt daarnaast investeringen in bereikbaarheid. Zo is er een programma aansluitingen HWN - OWN voor de hele regio. Hierin is voor vijf aansluitingen geld gereserveerd door rijk en regio, waaronder de Dordtse aansluiting A16/N3. Dordrecht is een knooppunt van wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen via deze verbindingen heeft effect op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de regio. Het rijk heeft een

bijdrage geleverd aan de verbetering van de veiligheidssituatie en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden onder andere via het BIRK (Sporzone Dordrecht/Maasterras). Als vervolg op de besluitvorming over het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard heeft het rijk gekozen voor een snelle ontwikkeling van plannen in Nieuw Reijerwaard en Dordrecht (project bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en De Westelijke Dordtse Oever). Een rijksbijdrage is hiervoor beschikbaar gesteld. Voor het bundelen en (multimodaal) uitwisselen van (binnenvaart)containerstromen wordt binnen RU de haalbaarheid van een Containertransferium Rotterdam in de Drechtstreek onderzocht. Een besluit tot uitvoering van het Containertransferium is op handen.

#### *Regio Gouda*

Gouda zet in op versterking van de knooppuntfunctie en de toeristische attractiviteit. Aan de (noord)oostflank geldt versterking van de landschappelijke kwaliteiten van het Groene Hart als uitgangspunt, daartoe is een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voorzien. Aan de westkant vraagt de ontwikkeling van de Zuidplaspolder om een integrale aanpak. Het landschap verrommelt, de regio Rotterdam - Midden Holland heeft dringend behoefte aan attractieve woonmilieus, er is vraag naar locaties voor bedrijven en glastuinbouw, de waterproblematiek vraagt bijzondere aandacht en de bereikbaarheid staat onder druk. Er is een rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget toegezegd voor de duurzame ontwikkeling van de Zuidplaspolder. In de planstudie Parallelstructuur Gouweknoop A12/A20 wordt de mogelijkheid om het doorgaand verkeer (Den Haag – Utrecht en Rotterdam – Utrecht en v.v.) en het verkeer van en naar Gouda te scheiden beschreven, waardoor het Gouweaqueduct ontlast wordt en de kans op ongevallen afneemt door minder weefbewegingen. De parallelstructuur is mede van belang voor de ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidplaspolder en de westflank van Gouda. Inmiddels is overeenstemming bereikt over de voorkeursoplossing en is de maximale financiële bijdrage van rijk en regio aan dit project vastgesteld. De verkenning van de provincie Zuid-Holland naar capaciteit van de Julianasluis in de Gouwe wordt uitgevoerd met het oog op de geplande containerterminal bij Alphen a/d Rijn. Het rijk levert een bijdrage aan de Rijn Gouwelijn Oost,

die van belang is voor de herontwikkeling van de stationszone Gouda.

### 3.3 Landsdeel Zuid

#### 3.3.1 Karakteristieken

Landsdeel Zuid bestaat uit de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur vormt Zeeland samen met aangrenzende delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant de Zuidwestelijke Delta. Natuur, landschap en cultuurhistorie op de grens van land, rivier en zee zijn waardevolle eigenschappen van dit gebied en dragen bij aan een belangrijke toeristische functie. Aan de randen van de Delta liggen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Beide behoren tot de grootste havens van Europa. De haven- en industriegebieden Vlissingen-Oost en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zijn groeiende zwaartepunten van de Zeeuwse economie.

Noord-Brabant is in gemiddelde mate verstedelijkt. De bevolkingsdichtheid is vrijwel gelijk aan het landelijk gemiddelde. Het in Noord-Brabant gelegen nationaal stedelijk netwerk BrabantStad, bestaande uit de steden Eindhoven, Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch en Helmond, is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede stedelijke netwerk van Nederland. Goede afspraken over zowel de kwantitatieve als kwalitatieve verstedelingsopgave zijn dus van belang. De strategisch gunstige ligging van Brabant tussen de metropolen Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit is een belangrijke ruimtelijk-economische factor. De economische verwevenheid van deze gebieden in Noordwest-Europa blijft ook de komende decennia groot. Dit leidt tot veel grensoverschrijdende verplaatsingen zowel in het personen- als in het goederenvervoer.

De belangrijkste economische pijlers van West-Brabant zijn logistiek, procesindustrie en maintenance. De regio Moerdijk-Roosendaal-Breda neemt op het gebied van logistiek een belangrijke plaats in. De Zuidoostvleugel van BrabantStad, met daarin de Brainport Eindhoven, is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is één van de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio's van Nederland en een belangrijke kennisregio in Europa. Midden-Brabant, met Tilburg als centrum, fungeert als schakel tussen de Brainport in het oosten en de logistieke

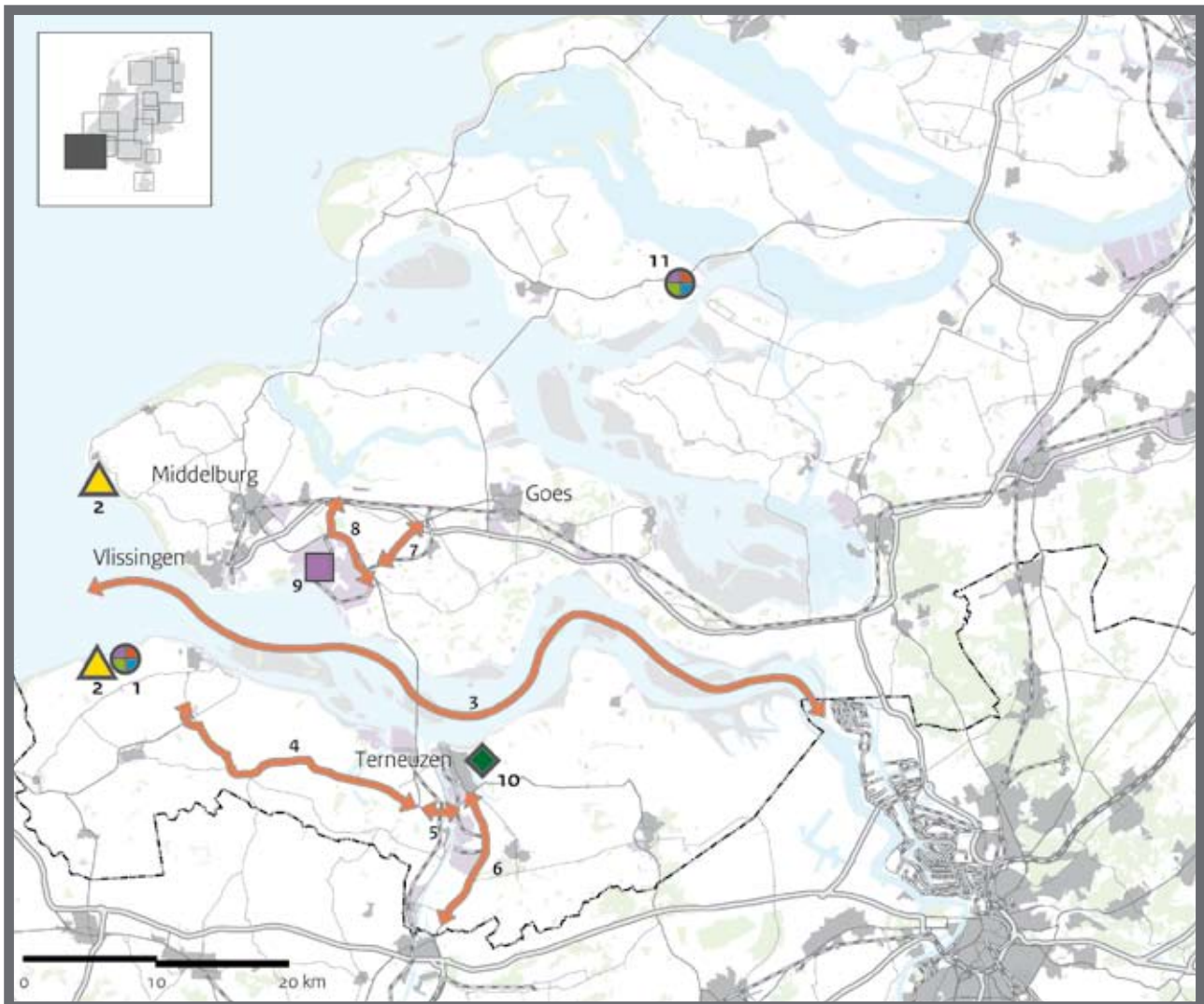
hotspots in het westen. Eén van de grootste kwaliteiten van Brabant is de verwevenheid van rood en groen. Onder meer het nationaal landschap Het Groene Woud, de nationale parken Loonse en Drunense Duinen, de Biesbosch en de Groote Peel liggen op Brabants grondgebied. Het bereikbaar en toegankelijk maken en houden van dat groen in de nabijheid van de steden is een aandachtspunt bij de verdere verstedelijking van Brabant.

In Limburg, tegen de grens met Duitsland, vormt het gebied rond Venlo een belangrijk logistiek knooppunt op de verbinding tussen Rotterdam en het Duitse Rijn/Ruhrgebied. Daarnaast neemt Venlo een belangrijke positie in op het gebied van agribusiness met de Greenport Klavertje Vier.

Het nationaal stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft een bijzondere positie waar het gaat om de relatie met de buurlanden België en Duitsland. Er is geen ander nationaal stedelijk netwerk dat zozeer met 'niet-Nederlandse' ontwikkelingen en beleid te maken heeft als Zuid-Limburg. Het stedelijk netwerk heeft slechts vijf kilometer grens met de rest van Nederland en de overige grenzen zijn grenzen met het buitenland. De grensligging tegen Aken plaatst deze regio nadrukkelijk op twee assen van de grensoverschrijdende Technologische Topregio Eindhoven - Leuven - Aachen (ELAT). Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, life sciences, health care and cure, automotive, medische instrumenten, logistiek en dienstverlening. Dit alles tegen het decor van het nationaal landschap Heuvelland. De luchthaven Maastricht - Aachen Airport, de luchthaven van Luik (Bierset) en de HST-verbinding Keulen - Brussel zijn belangrijk voor de internationale positionering van de regio. Het stedelijke netwerk heeft te maken met een sterk krimpende bevolking. Dit heeft nu al gevolgen voor het draagvlak van voorzieningen, de mogelijkheden voor herstructurering van de woningbouw en de manier waarop met financiering van projecten dient te worden omgegaan.

#### 3.3.2 Zuidwestelijke Delta

Veranderingen in het klimaat zullen naar verwachting leiden tot een hogere zeespiegel en mogelijk grotere stormen. Daarnaast zal de Zuidwestelijke Delta verder onder druk komen te staan door toenemende verzilting en



Kaart 3.3.2 Zuidwestelijke Delta

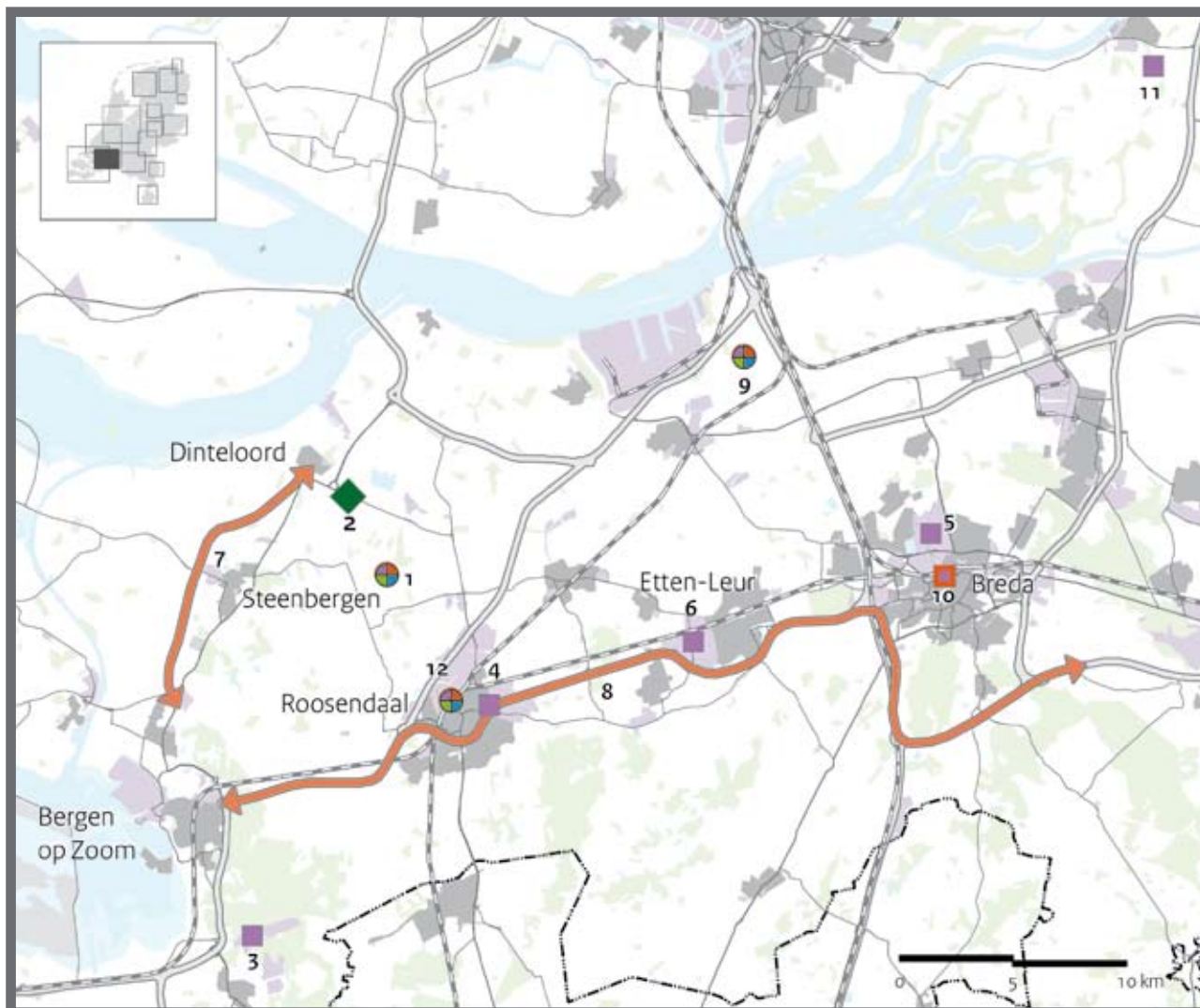
- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Waterdunen (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 226</li> <li>2. Zwakke schakels West Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren (VenW Hoogwaterbeschermingsprogramma) pag. 76</li> <li>3. Verruiming vaargeul Westerschelde (VenW waterbeheeren: realisatie) in relatie tot Natuurherstel Westerschelde (VenW en LNV) pag. 232</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. N61 Hoek - Schoondijke (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 238</li> <li>5. N62 Kanaalkruising Sluiskil (regio; VenW regionale/ lokale infrastructuur: planstudie) pag. 246</li> <li>6. N62 Tractaatweg (Zeeuws-Vlaanderen) (regio)</li> <li>7. N62 Sloeweg (Zuid-Beveland) (regio)</li> <li>8. Sloelijn (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 245</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Vlissingen: herstructurering Sloegebied Vlissingen - Oost (EZ bedrijventerreinen: topproject)</li> <li>10. LOG Terneuzen (LNV Stidug) pag. 138</li> <li>11. Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta (VenW waterbeheeren: verkenning) pag. 221</li> </ol> |
|---|--|--|

hogere rivierafvoeren in de wintermaanden. Naast de veiligheid staat ook de kwaliteit van de Deltawateren onder druk. Door het verdwijnen van eb en vloed zijn sommige natuurwaarden sterk afgenomen. Het programma Zuidwestelijke Delta is gericht op het verwezenlijken van drie onlosmakelijk met elkaar verbonden doelen: klimaatbestendig veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal. Een belangrijk project is Waterdunen. Dit betreft een kustversterking in West-Zeeuws-Vlaanderen (onderdeel Zwakke Schakels), die

gecombineerd wordt met de ontwikkeling van enkele honderden hectaren unieke zout-waternatuur via gereguleerd getij. Hierdoor ontstaat een hoogwaardig ecologisch milieu met daarbij unieke mogelijkheden voor recreatie met een grote toeristische aantrekkingskracht. Ook elders in Zeeuws-Vlaanderen en op Walcheren staan kustversterkingsprojecten hoog op de agenda.

Behalve als groen en ecologisch rustpunt heeft de Delta ook een functie als poort voor de

verschillende economische kerngebieden in het achterland. Een goede ontsluiting is belangrijk. Zeeland kiest ervoor om het verkeer over de weg van en naar de provincie zoveel mogelijk af te wikkelen via de A58 en de N62. De N57 (de 'dammeroute') en de N256/N59 (Midden-Zeelandroute) zijn wel bedoeld voor toeristisch verkeer, maar gebruik van deze wegen voor doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Door deze keuze kan Zeeland de industrie en havengerelateerde economie concentreren op Walcheren, rond de Westerschelde en langs



Kaart 3.3.3 West-Brabant

1. Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 144
2. Agro-food Dinteloord (LNV Stidug; regio) pag. 138
3. Maintenance Valley Woensdrecht (EZ bedrijventerreinen: Pieken in de Delta)
4. Roosendaal: herstructurering bedrijventerrein Majoppeveld (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Breda: herstructurering bedrijventerrein De Krogten/

6. Etten-Leur: herstructurering bedrijventerrein Vosdonk (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. A4 Dinteloord - Bergen op Zoom (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 235
8. A58/A76 Bergen op Zoom (Markiezaat) - Venlo (Zaarderheiken) (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 222

9. Integrale Gebiedsontwikkeling Moerdijk (EZ en VROM)
10. Breda Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 243
11. Land van Heusden en Altena (EZ en VROM)
12. Spoorzone Roosendaal (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 220

het kanaal Gent - Terneuzen, de kanaalzone. In de kustzone worden natuur, landschap en toerisme versterkt. Voor het transport over water is de Westerschelde van groot belang. Verruiming verbetert de bereikbaarheid van de Zeeuwse havens en de Antwerpse haven. Langs de Westerschelde ligt ook het economisch kerngebied Sloehaven - Kanaalzone. Om de economische potenties van de kanaalzone verder te benutten, wordt geïnvesteerd in een betere ontsluiting van de N61 Hoek - Schoondijke, de N62 Kanaalkruising Sluiskil,

de N62 Tractaatweg (Zeeuws-Vlaanderen), de N62 Sloeweg (Zuid-Beveland) en verbetering van de Sloelijn. Binnen de kerngebieden wordt verder gewerkt aan kwaliteitsverbetering, zoals de hoogwaardige invulling van het Sloegebied Vlissingen-Oost.

De ontwikkeling van de tuinbouw in Zeeland wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in het LOG Terneuzen. Hiermee wordt verspreide vestiging van glastuinbouw ondergaan. Nieuwe uitdagingen in deze regio

zijn de ontgroening en vergrijzing in delen van de provincie. Met de verstedelijkingsopgave wordt daarop ingespeeld door herstructurering en bundeling in binnenstedelijke transitieprojecten, de herstructurering van bedrijventerreinen, het intensiveren van het grondgebruik rond OV-knooppunten en het afronden van de steden met een kwalitatieve overgang van de stadsranden naar het buitengebied (deels Nationaal Landschap). Vanwege de complexiteit, lange doorlooptijden en daarmee gepaard gaande financiële risico's,

vragen de volgorde van projecten binnen het stedennetwerk en de aanpak binnen de contramal van het stedennetwerk nadere aandacht.

### 3.3.3 West-Brabant

West-Brabant ligt strategisch tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen. Dit heeft zowel positieve gevolgen (groei bevolking, werkgelegenheid, bereikbaarheid) als negatieve (congestie, hoge ruimedruk, verstoring landschap). Om de gevolgen voor de regio voor de langere termijn (2040) in kaart te brengen en in goede banen te leiden, werkt het rijk aan de verkenning Antwerpen - Rotterdam. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 is de scope bepaald, waarna tot 2010 samen met de regio (inclusief Zeeland, Zuid-Holland en samenwerking West-Brabant) verder invulling wordt gegeven aan de verkenning. Daarnaast wordt samen met Zeeland en Zuid-Holland gewerkt aan de uitwerking van de Zuid-Westelijke Delta, mede in relatie tot het Nationaal Deltaprogramma.

West-Brabant wordt (naast Venlo) gezien als dé logistieke hotspot van Nederland. Zowel in Roosendaal als in Moerdijk (Logistiek Park Moerdijk, als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling) wordt ruimte voor grootschalige logistiek ontwikkeld. Naast logistiek zijn ook procesindustrie (chemie, agribusiness) en maintenance belangrijke clusters. De provincie werkt aan plannen voor het Agro-food cluster Dinteloord. Het ministerie van EZ werkt samen met het bedrijfsleven (procesindustrie, energiebedrijven enzovoort), de vliegbasis Woensdrecht, kennisinstellingen en de provincies Noord-Brabant en Zeeland aan de ontwikkeling van een centrum op het gebied van 'World Class Maintenance'. De herstructurering van drie bedrijventerreinen in West-Brabant (Majoppeveld in Roosendaal, De Krogten/Emer/Hintelaken in Breda en Vosdonk in Etten-Leur) wordt ondersteund vanuit de Topperregeling. In het Land van Heusden en Altena wordt gewerkt aan het regionaal afstemmen van bedrijventerreinen. Voor EZ en VROM is dit een pilot. In 2009 is overeenstemming bereikt over de realisatie van de A4 rond Steenberg en de aanleg van een aquaduct. Dit jaar is tevens besloten dat het Topinstituut voor Logistiek in Breda gevestigd wordt. Dit is van groot belang voor de verster-

king van de logistieke functie. In Roosendaal zijn de ministeries van VROM en VenW samen met NS, ProRail en de regio bezig om de ruimtelijke ontwikkeling van de spoorzone op gang te brengen. Hier speelt vooral de externe veiligheid een grote rol.

### 3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad

#### *Midden-Brabant*

Voor de steden 's-Hertogenbosch en Tilburg, die liggen aan de rand van het Nationaal Landschap Het Groene Woud, is de overgang van stad naar land en een robuuste groene structuur om de steden van groot belang, ook vanuit toeristisch-recreatief oogpunt.

De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Tilburg zijn de Spoorzone en de Piushaven. Met de Spoorzone gaat Tilburg het centraal station en de stationsomgeving opwaarderen tot een hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer. Daarbij is de fysieke barrière die de spoorlijn vormt een uitdaging om de noord- en zuidkant van de stad met elkaar te verbinden. De Piushaven is een omvangrijk gebied, grenzend aan het centrum van Tilburg, met als kloppend hart de haven. Onder het motto 'Piushaven, levend podium van Tilburg' wordt het gebied ontwikkeld van een voormalige industriële haven, tot een levendig centrumstedelijk woon- en werkmilieu aan het water.

In 's-Hertogenbosch is de Spoorzone eveneens in ontwikkeling. Na aanpak van het Paleiskwartier wordt nu ingezet op het gebied Kop van 't Zand en het realiseren van een nieuwe langzaam verkeer verbinding over het spoor ten zuiden van het station, de Ponte Palazzo. Ten noorden van het station wordt in het kader van de Tweede Fase van het Herstelplan Spoor (Punctualiteit-/capaciteitsknelpunten) ook gewerkt aan maatregelen om de doorstroming van de treinen te verbeteren en de capaciteit op het spoor te vergroten. Naast de ombouw van de A2 ten oosten van de stad (waar momenteel aan gewerkt wordt) is ook de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch heen een groot project. Onder de noemer Avenue A2 wordt in de toekomst gewerkt aan een zakelijk en stedelijk centrum dat komt te liggen aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch tussen de A2 en de om te leggen Zuid-Willemsvaart. Avenue A2 positioneert zich evenals de

Brainport Avenue/A2 zone (zie hieronder) op de nationaal belangrijke kennisas A2.

#### *Zuidoostvleugel BrabantStad*

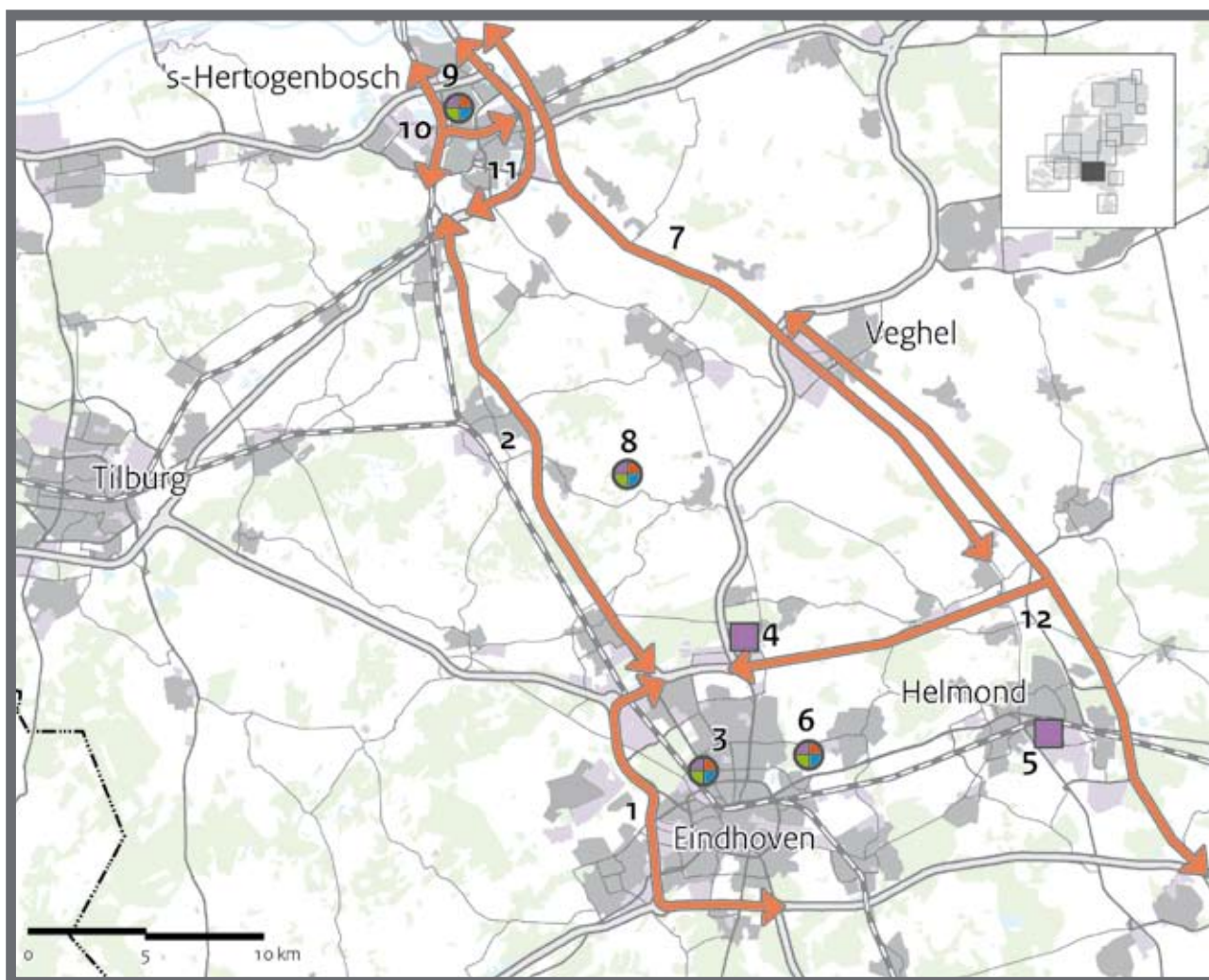
In de Nota Ruimte en Pieken in de Delta wordt de Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant beschouwd als de spil van de Toptechnologie-regio Zuidoost Nederland, een ruimer gebied dan de Zuidoostvleugel BrabantStad. Daarmee wordt bewust de economische samenhang met bijvoorbeeld de greenport Venlo en de technologiedriehoek Eindhoven - Leuven - Aken in beeld gebracht. Deze technologiedriehoek kent een hoge concentratie van kennisintensieve bedrijven en kennis- en researchinstellingen en heeft een schaal waarop succesvol geconcentreerd kan worden met andere kennis- en innovatieregio's in Europa. Het kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven de Toptechnologie-regio Zuidoost Nederland te willen versterken.

Een benchmark leert dat als het gebied zich wil meten met andere Europese kennis- en innovatieregio's, de uitgangspunten goed zijn, maar dat de quality of life en bereikbaarheid belangrijke aandachtspunten zijn. Rijk en regio hebben daartoe in de verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad een integraal programma ontwikkeld. Het gaat om:

- Het bereikbaar maken en onderling verbinden van de vier economische clusters aan de west- en oostzijde van het gebied, onder andere door het voltooiën van de ruit om Eindhoven. Hiervoor is door de provincie een planstudie naar de T-structuur gestart.
- Het ontwikkelen van een centraal, kwalitatief hoogwaardig groengebied (Rijksbufferzone) tussen Eindhoven en Helmond en een aantal maatregelen om dat mogelijk te maken.
- De mogelijkheden voor het verlagen van de verstedelijkingsdruk op het middengebied in relatie tot woningbouw, bedrijventerreinen en het afwaarderen van de A270.

Onderdeel van de verkenning is de Brainport Avenue/A2-zone aan de westzijde van Eindhoven. De Brainport Avenue/A2-zone moet zich ontwikkelen tot de etalage van de Brainport. In het kader van het Nota Ruimtebudget is een integrale verkenning (economie, openbare ruimte, groen, infrastructuur) vastgesteld én wordt nu gewerkt aan de businesscase.





Kaart 3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad

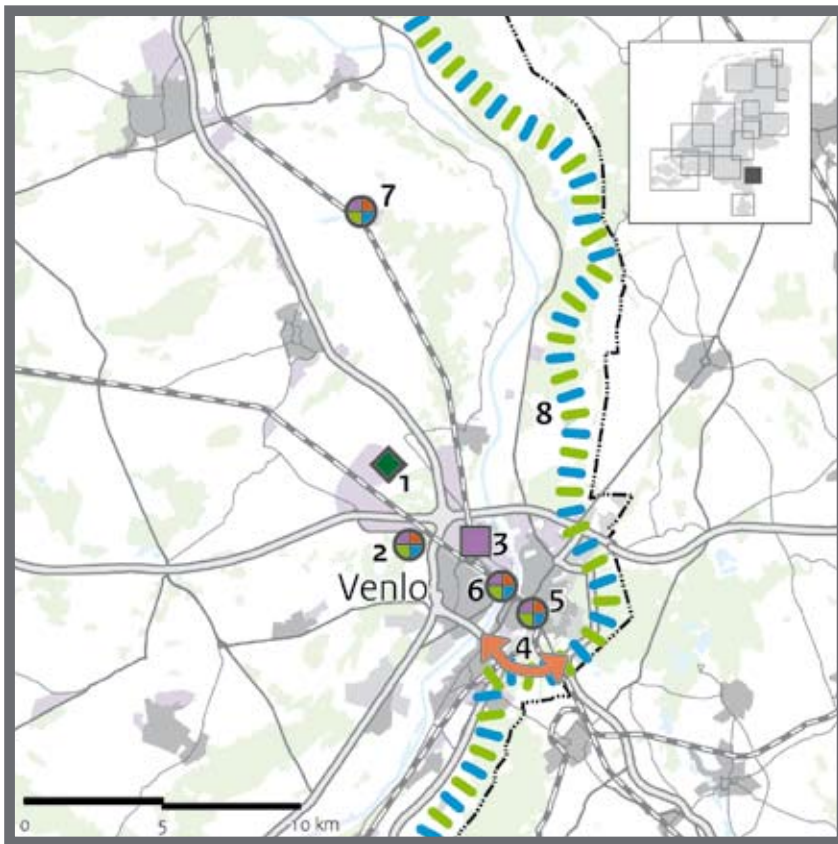
1. A2 Tangenten Eindhoven (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 240
2. ZSM 2: A2 Den Bosch - Eindhoven (VenW hoofdwegen) pag. 91
3. Eindhoven A2-zone en Brainport Eindhoven (EZ integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 261 en 260
4. Eindhoven: herstructurering Ekkersrijt (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Helmond: herstructurering Hoogeind (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. Pilot MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; regio) pag. 223
7. Zuid - Willemsvaart (omleggen en opwaarderen (Maas - Veghel) en Zuid - Willemsvaart (vervanging sluisen 4, 5 en 6) (VenW hoofdvaarwegen: realisatie; VROM) pag. 256 en 255
8. Nationaal landschap Het Groene Woud (LNV nationale landschappen) pag. 132
9. Den Bosch Spoorzone (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 224
10. Sporen door Den Bosch (VenW spoorwegen: Punctualiteit-/capaciteitsknelpunten: realisatie; Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: planstudie) pag. 112 en 100
11. A2 Rondweg Den Bosch (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 239
12. Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut (T-structuur) (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 247

Daarnaast vindt herstructurering plaats van grote bedrijventerreinen zoals Ekkersrijt, de Hurk en de Kade.

De regio heeft een uitgesproken groene structuur met bosgebieden met heide en vennen enerzijds en beekdalen anderzijds. De bossen en beekdalen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Door elementen van de EHS met elkaar te verbinden kan een groene mal om Eindhoven en Helmond ont-

staan. In de regionale groenstructuur speelt het zogeheten Middengebiet tussen beide steden een belangrijke rol. Daarom is in het kader van de MIRT-pilot Zuidoostvleugel BrabantStad afgesproken dat hiervoor het instrument van de Rijksbufferzone wordt ingezet. De ontwikkeling van het Middengebiet tot een centraal groengebied met verbindingen naar de groene mal om beide steden, is een belangrijke ruimtelijke opgave. Het rijk investeert samen met de regionale

overheden en het bedrijfsleven in de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant over water. Er wordt gewerkt aan het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart en vervanging sluisen 4, 5 en 6. Het doel is om Eindhoven, Helmond en Veghel bereikbaar te maken voor grotere binnenvaartschepen. Dit betekent een robuustere en betrouwbare verbinding met zeehavens als Rotterdam en Antwerpen en tegelijkertijd een impuls voor de ruimtelijke kwaliteit.



Kaart 3.3.5 Noord en Midden-Limburg

1. LOG Californië/Siberië (LNV Stidug) pag. 138
2. Greenport Venlo (Klavertje 4) (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 263
3. Venlo: herstructurering Trade Ports Venlo (EZ bedrijventerreinen: topproject)
4. A74 Venlo (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 237
5. Spoorzone Venlo (regio; VROM BIRK) pag. 66
6. Maasoever Venlo (regio)
7. Pilot gebiedsconsessie Ooijen - Wanssum (regio)
8. Robuuste verbinding Schinveld - Mook (regio)

### 3.3.5 Noord en Midden-Limburg

Noord en Midden Limburg liggen centraal tussen het stedelijk netwerk BrabantStad en het Duitse achterland. Deze centrale ligging is van groot belang voor de economische activiteiten in dit gebied. Noord-Limburg behoort met de buurregio Niederrhein tot de grootste tuinbouwgebieden van Europa en is binnen Nederland in omvang het tweede. Een regionaal netwerk van bedrijven, onderwijs- en onderzoeksinstituten en organisaties op het gebied van agrotourisme, logistiek, maakindustrie en toerisme heeft gezamenlijk de ambitie uitgesproken om deze positie te behouden en te versterken rond het thema Greenport Venlo. Duurzaamheid vormt daarbij een leidend thema.

Voor het handhaven en versterken van de positie van de A67-zone is een blijvende bereikbaarheid via de weg essentieel. Op dit

moment wordt gewerkt aan de verkenning A67, de aanleg van de GreenPortLane en er wordt gestreefd naar een gerealiseerde A74 Venlo voor de Floriade in 2012. Er wordt een extra railterminal in Tradepoort Noord aangelegd (spoor) en de Barge-terminal wordt gerealiseerd (water). Om voldoende migratie van buiten de regio aan te trekken en bedrijven en inwoners te binden, zet de regio in op het verder ontwikkelen van het stedelijk centrum van Venlo tot een hoogwaardig stedelijk woon-, werk- en cultuurmilieu. Deze ontwikkelingen vinden met name plaats in de Spoorzone en op de Maasoever in Venlo.

In de regio liggen ook een aantal belangrijke opgaven op het gebied van water (veiligheid en milieu), natuur en landschap. De ambitie is deze opgaven te combineren met woningbouw, bedrijfsterreinen en infrastructuur. In Venlo doorsnijden belangrijke weg- en spoor-

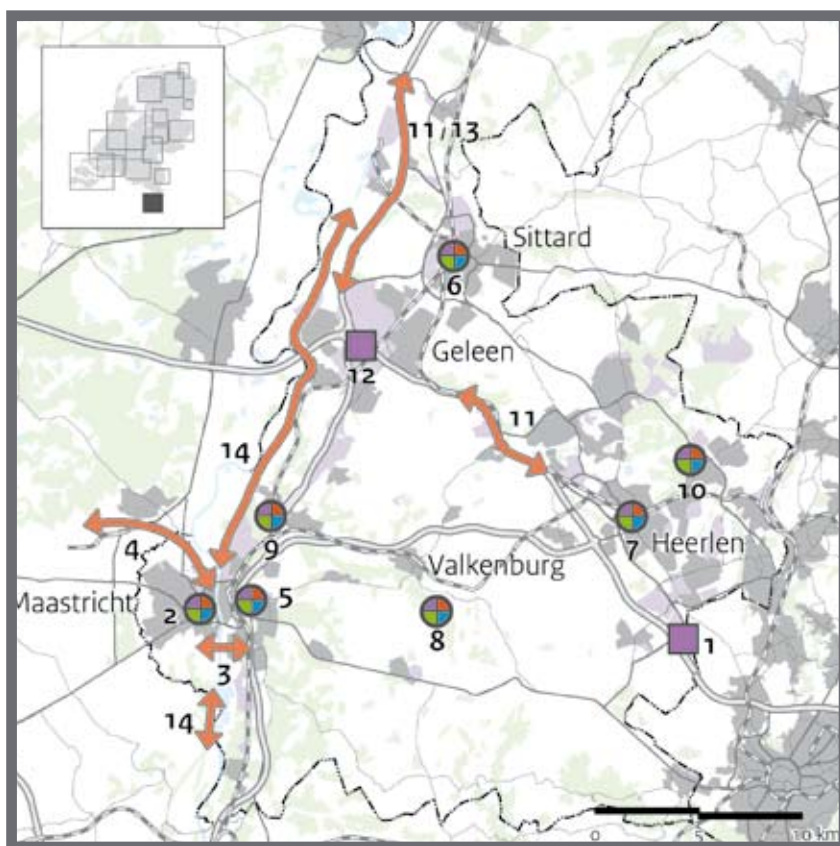
verbindingen aan de oostzijde van de stad omvangrijke natuurgebieden. Door binnen het ILG op lange termijn de Robuuste Verbinding Schinveld - Mook te ontwikkelen ontstaat een hoogwaardig woon- en recreatiemilieu voor de Greenport Venlo. De klimaatverandering zal een verdergaande opgave met zich meebrengen voor het Limburgse beken- en rivierstelsel. Midden-Limburg kent een aantal belangrijke opgaven in het benutten van kansen op het gebied van toerisme (waaronder Maasplassen), wonen en natuur en landschap en het regionale wegennet, met name de N280. Voor woningbouw ligt er voorlopig tot 2020 een opgave van 12.750 woningen.

### 3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

Het grensoverschrijdende stedelijk gebied waar Maastricht, Sittard-Geleen, Parkstad, Aken, Hasselt en Luik deel van uitmaken, heeft een doorsnede van 40 km en een bevolkingsomvang van ongeveer 1,7 miljoen mensen. Op de schaal van de Euregio is sprake van een bevolkingsomvang van 3,9 miljoen mensen. De regio ligt op twee assen van de Technologische Topregio Eindhoven - Leuven - Aachen (ELAT) en heeft een aantrekkelijk natuurgebied als achterland. Kwalitatieve versterking van de stad-land relaties verdient hier aandacht. Verder is sprake van een krimpende bevolking. In het licht van de verstedelijkingsopgave zullen alle partijen verkennen welke aanpassingen in het instrumentarium nodig zijn.

Gegeven de ligging biedt grensoverschrijdende samenwerking aan deze regio nog onbenutte kansen. Benutting van deze kansen vergt wel extra inspanning om oplossingen te vinden voor de verschillen aan weerszijde van de grens. Kansen liggen er op het gebied van ruimtelijk economische ontwikkeling, zoals samenwerking tussen universiteiten, opleidingsinstellingen en bedrijven. Het grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis is hier een goed voorbeeld van. Om dergelijke grensoverschrijdende samenwerking succesvol te laten zijn, is de bereikbaarheid, zowel binnen het Nederlandse deel van het gebied, als grensoverschrijdend, van groot belang.

In Maastricht werken rijk en regio aan de gebiedsontwikkelingen Maastricht - Noord (Maastricht Belvédère, Maaskruisend verkeer Maastricht, Lightrail Maastricht-Hasselt)



Kaart 3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

1. Bedrijventerrein Avantis (regio)
2. Maastricht Belvédère (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 225
3. Maaskruisend verkeer Maastricht (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 248
4. Light rail Maastricht - Hasselt (regio)
5. Integrale gebiedsontwikkeling A2 Passage Maastricht (VenW hoofdwegen: planstudie; regio; VROM BIRK) pag. 234 en 66
6. Emplacement Sittard (regio; VROM BIRK)
7. Heerlen - Maankwartier (regio; VROM BIRK) pag. 66
8. Nationaal landschap Heuvelland (LNV nationale landschappen; regio) pag. 132
9. Landgoederenzone Maastricht (regio)
10. Buitenring Parkstad Limburg (regio)
11. A2/A76 Maatregelenpakket Limburg (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 241
12. Geleen: herstructurering bedrijventerrein Chemelot (EZ bedrijventerreinen: topproject)
13. A2 Maasbracht - Geleen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 233
14. Maasroute modernisering fase 2 (inclusief verbreding Julianakanaal) en Bouw vierde sluiscolk Ternaaien (VenW hoofdvaarwegen: planstudie en realisatie) pag. 253 en 250

en A2 Passage Maastricht. Maastricht is na Amsterdam de stad met de hoogste bezoekersaantallen; de stad werkt aan een programma om de toeristen langer aan de stad te binden. In Sittard-Geleen en Heerlen lopen de regionale stedelijke gebiedsontwikkelingen Emplacement Sittard en Heerlen Maankwartier.

Een speerpunt – mede vanwege het economisch motief toerisme – is het behoud en zo mogelijk versterking van het nationale landschap Heuvelland. Rond Maastricht werken rijk en regio in het kader van Mooi Nederland aan versterking van de Landgoederenzone.

Rond Heerlen wordt in Parkstadverband samen met de provincie gewerkt aan de ontwikkeling van de toeristische sector. Dit gebeurt onder andere door de aanleg van de Buitenring Parkstad. Deze buitenring is van belang voor de totale bereikbaarheid van grote delen van Parkstad, en daarmee voor de economie (toerisme en bedrijventerreinen) en de leefbaarheid (ontlasting lokale wegen). Tegelijkertijd wordt naar de gebiedsontwikkeling langs de ring gekeken.

Een belangrijk economisch speerpunt is Chemelot, het complex van chemische industrie, kennisontwikkeling en opleidingen dat is

ontstaan op het voormalige DSM-complex in de gemeente Sittard-Geleen. Ter verbetering van de bereikbaarheid worden op korte termijn spitsstroken gerealiseerd op de A2 Maasbracht - Geleen; een structurele verbreding is mogelijk na 2016. De provincie is een studie gestart naar de zuidaansluiting van het spoor van Chemelot. De Maas is de TEN-corridor die Zuidoost-Nederland en Oost-België ontsluit via het water. Momenteel lopen er diverse projecten die de dimensies van de Maas vanaf Weurt (Gelderland) tot aan de Belgische grens vergroten (Maasroute modernisering fase 2, inclusief verbreding Julianakanaal, en bouw vierde sluiscolk Ternaaien). Het doel is om het sterk groeiende containervervoer over water te faciliteren en om het bulktransport efficiënter te laten verlopen. Om maximaal van deze investering te kunnen profiteren is de provincie Limburg in samenwerking met gemeenten en het bedrijfsleven bezig om het netwerk van binnenhavens aan de Maas te versterken.

### 3.4 Landsdeel Oost

#### 3.4.1. Karakteristiek Oost-Nederland

Oost-Nederland bestaat uit Gelderland en Overijssel. Er wonen ongeveer 3,1 miljoen mensen. Voor een belangrijk deel (ruim 40%) wonen die in de grote steden. Oost-Nederland produceert 16% van het BNP; de twee nationale stedelijke netwerken zijn daarbij de motoren. Verder is Oost-Nederland ook zeer groen: een derde van de natuur en nationale landschappen ligt in dit deel van het land. Mede daardoor is het er aantrekkelijk wonen en neemt de druk vanuit de Randstad toe.

Landsdeel Oost ligt strategisch in de luwte van metropolitane regio's, met goede achterlandverbindingen en een eigen positie in de kennisnetwerken van Noordwest-Europa. De zogenaamde 'triangle' - Nijmegen, Enschede, Wageningen - zet in op health, technology, energy en food. Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van Oost-Nederland, die verder een brede basis heeft in maakindustrie, logistiek en landbouw. In (inter)nationaal perspectief bevinden de beide provincies zich, op verschillende schaalniveaus, tussen grote economische concentraties: de Randstad in het westen en het Ruhrgebied en Berlijn in het oosten. De belangrijkste (inter)nationale transportassen, de A1-zone,

inclusief de Berlijnlijn, de A12-zone met de Deltalijn en de A15-zone met de Betuwelijn en de Waal, zijn daarom belangrijke ontwikkelassen voor het landsdeel. Hier, en in de stedelijke netwerken, concentreren zich de belangrijkste samenhangende opgaven.

In landsdeel Oost liggen twee nationale stedelijke netwerken, te weten de Stadsregio Arnhem - Nijmegen en de Stadsregio Twente. Er liggen ook twee meer regionale stedelijke netwerken, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen Netwerkstad. Tenslotte is er nog een regionaal stedelijk netwerk in opkomst: WERV (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal). De grootste vervoerstromen binnen de regio en de belangrijkste ruimtelijk economische ontwikkelingen in Oost-Nederland vinden plaats rond deze stedelijke netwerken.

Naast de sterke combinatie van kwalitatief hoogwaardige groenstructuren en dynamische stedelijke gebieden, wordt landsdeel Oost gekenmerkt door de aanwezigheid van de grote rivieren. Deze rivieren hebben vanuit het verleden welvaart gebracht en bieden ook nu nog volop mogelijkheden voor hoogwaardige stedelijke ontwikkelingen, recreatie en vervoer over water, maar ook op het gebied van waterveiligheid ligt er een belangrijke opgave. De aanwezigheid van de grote rivieren is van invloed op het functioneren van mobiliteitsnetwerken, doordat bij rivierovergangen lokaal, regionaal en nationaal verkeer samenkomen en daardoor knelpunten kunnen ontstaan.

Het behouden van de balans tussen economie, ecologie en kwaliteit van leven staat centraal in Oost-Nederland. De ambities voor de fysieke leefomgeving staan primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling van het landsdeel. Het landsdeel Oost wil ruimte maken voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en hoogwaardige woonmilieus. Een structuur van sterke, met elkaar verbonden stedelijke regio's is daarbij het vertrekpunt. Waterveiligheid, een gezond milieu en behoud, herstel en versterking van natuur en landschap zijn vanzelfsprekende randvoorwaarden. Investeringsmoeten bijdragen aan serieuze waardegroei en aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van regio's en landsdeel.

### 3.4.2 (Inter)nationale verbindingssassen

De verbinding tussen de Randstad en Roergebied via de Stadsregio Arnhem-Nijmegen loopt over de as A12/Deltalijn en vanuit de mainport Rotterdam via de A15, de Waal en de Betuweroute. De A1, met parallel daaraan de Berlijnlijn, verbindt nationale stedelijke netwerken en vormt een centrale verbindingssas tussen de Randstad, via Twente naar Berlijn en verder richting Noord- en Oost-Europa. Voor de Waal in relatie tot de A15 ligt het huidige accent op de groene en blauwe opgaven in WaalWeelde. De centrale opgave van WaalWeelde is de waterveiligheid (PKB Ruimte voor de Rivier) en natuurontwikkeling (Natura 2000) en daaraan gekoppeld de ambitie om de ontwikkelkansen langs de Waal te benutten en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te versterken.

Naast de grote internationale corridors, zoals de A1-zone inclusief de Berlijnlijn en de A12-zone met de Deltalijn, zijn ook de verbindingen tussen de stedelijke regio's binnen het landsdeel en met de omliggende stedelijke gebieden, zoals met Utrecht, Amersfoort, Almere, Brabantstad en in Noord-Rijnland-Westfalen van groot economisch belang. Dit betreft met name de N18, de N35 en de interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen. Deze verbindingen dienen goed op orde te zijn, waardoor de 'daily urban systems' goed met elkaar zijn verbonden. Daardoor wordt de arbeidsmarkt vergroot en nemen innovatiekansen en concurrentiekracht toe. Interessante mogelijkheden zijn er voor de versterking van de kennisdriehoek ('triangle') met Health-, Food- en Technovalley als hoekpunten. Het landsdeel ziet in het westelijk deel van het rivierengebied een opgave ten aanzien van de A2-zone als hoofdverbinding tussen Utrecht en Den Bosch in samenhang met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Met uitzondering van het onderdeel Nieuwe Hollandse Waterlinie is deze opgave nog onvoldoende uitgewerkt, maar kan op termijn van belang worden voor MIRT-afspraken.

### 3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen

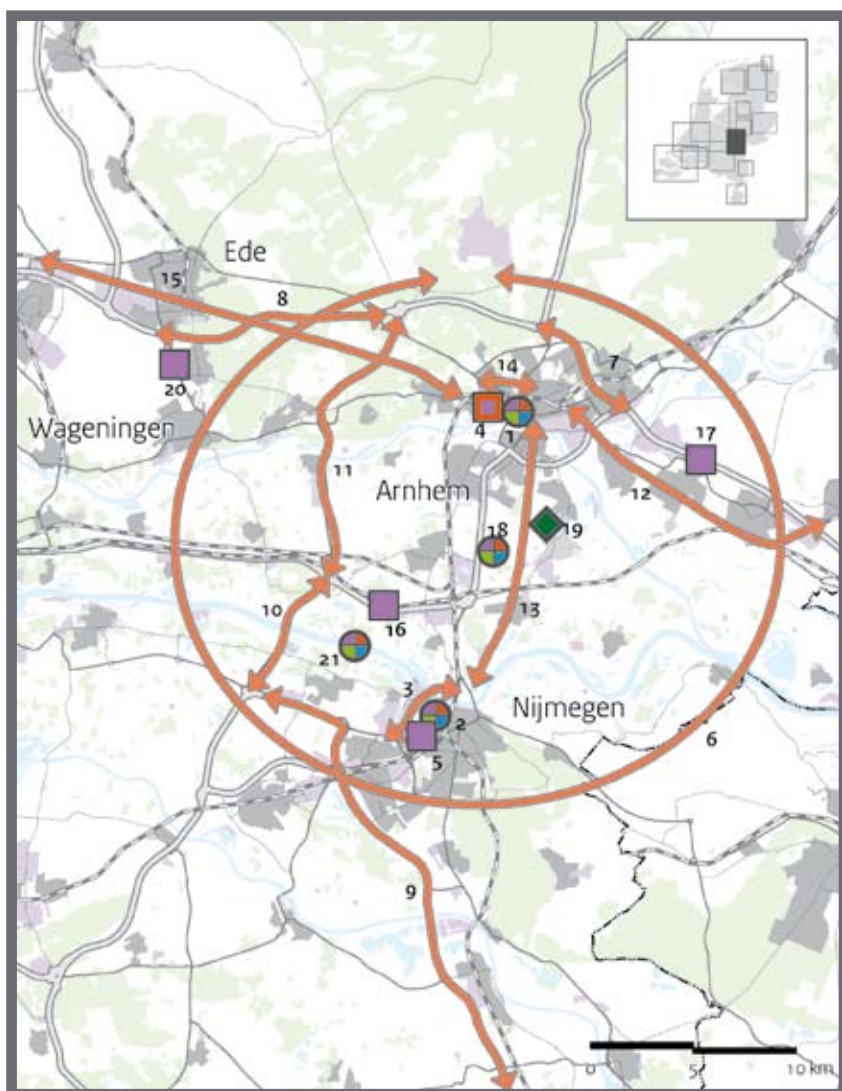
De Stadsregio Arnhem-Nijmegen wil haar internationale economische concurrentiepositie versterken door de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor de bestaande bedrijvigheid en economische groeisectoren te verbeteren. De economische motor van

de stadsregio ligt vooral in en direct rond de centrumsteden Arnhem en Nijmegen en langs de internationale verkeersassen.

De stadsregio blijft volgens de prognoses tot na 2030 groeien, zowel in aantal huishoudens als op het gebied van bedrijvigheid. De aantrekkelijkheid van bestaande binnenstedelijke werklocaties en bedrijventerreinen moet worden verbeterd en nieuwe werklocaties moeten worden ontwikkeld. Om de concurrentiepositie van de Stadsregio te kunnen vasthouden moet tevens worden ingezet op het creëren van voldoende nieuwe hoogwaardige stedelijke woonmilieus in de centrumsteden en het verzilveren van de reeds aanwezige ontwikkelingskansen op het gebied van landelijk wonen. Tegelijkertijd moet de sociaal-economische structuur van de centrumsteden worden versterkt. Door een combinatie van herstructurering en transformatie, woningverbetering en nieuwbouw zal de aantrekkelijkheid van de woningvoorraad worden verbeterd.

Ook de mobiliteit blijft toenemen. Voor de periode tot 2020 zijn al veel verbeteringsmaatregelen voor de bereikbaarheid in studie dan wel in uitvoering (zie hoofdstuk 4, landsdeel Oost en uitvoeringsprogramma regio); voor de periode vanaf 2020 zal nog moeten worden bepaald welke maatregelen nodig zijn om de (gezamenlijke) ambitie in de Mobiliteitsaanpak te halen.

De stadsregio wil de komende jaren de voorziene economische en fysieke groei op een duurzame wijze kunnen accommoderen, waarbij tegelijkertijd de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de regio en de onderlinge samenhang verder worden verbeterd. De grenzen aan de uitbreiding in het binnenstedelijk gebied zijn bereikt. De gewenste toekomstige schaa sprong kan alleen worden gerealiseerd door een grotere transformatie van het bestaande stedelijke gebied en de uitbreiding van het wonen in het middengebied. De bereikbaarheid van de regio moet worden gehandhaafd en waar nodig worden verbeterd en de milieubelasting moet worden verminderd. Deze schaa sprong van de stadsregio is te realiseren door verdere optimalisatie en uitbreiding van de bestaande verkeersinfrastructuur (o.a. planstudie mogelijke doortrekking A15 naar A12), hoogwaardige



Kaart 3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen

1. Centrale Ontwikkelings Zone Arnhem (COZA)/ Arnhem Rijnboog (regio; VROM BIRK) pag. 66
2. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 273
3. Nijmegen 2<sup>e</sup> stadsbrug (regio; VenW regionale/ lokale infrastructuur: realisatie) pag. 286
4. Arnhem Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 283
5. Nijmegen: herstructurering bedrijventerrein Noord en Oost Kanaalhavens (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem - Nijmegen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 277
7. ZSM 2: A12 Waterberg - Velperbroek (VenW hoofdwegen) pag. 91
8. A12 Ede - Grijsoord (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 276
9. Gebiedsgerichte verkenning A73 Ewijk - Rijkvoort (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 267
10. A50 Ewijk - Valburg (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 278
11. ZSM 2: A50 Valburg - Grijsoord (VenW hoofdwegen) pag. 91
12. Spoorcorridor Arnhem - Doetinchem (regio)
13. HOV netwerk Arnhem - Nijmegen (regio)
14. Sporen in Arnhem (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 284
15. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: corridor Utrecht - Arnhem (-Nijmegen) (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100
16. Bedrijventerrein A15-zone (Overbetuwe) (EZ bedrijventerreinen: topproject)
17. Bedrijventerrein A12-zone Arnhem - Duitse grens (EZ bedrijventerreinen: topproject)
18. Park Lingezegen (regio; LNV recreatie om de stad) pag. 136
19. LOG Bergerden (LNV Stidug) pag. 138
20. WERV: Center for Advanced Technology in Agrofood Ede (regio)
21. Waalweelde (regio)

OV-voorzieningen en de verknoping van deze modaliteiten. Ook het verbeteren van

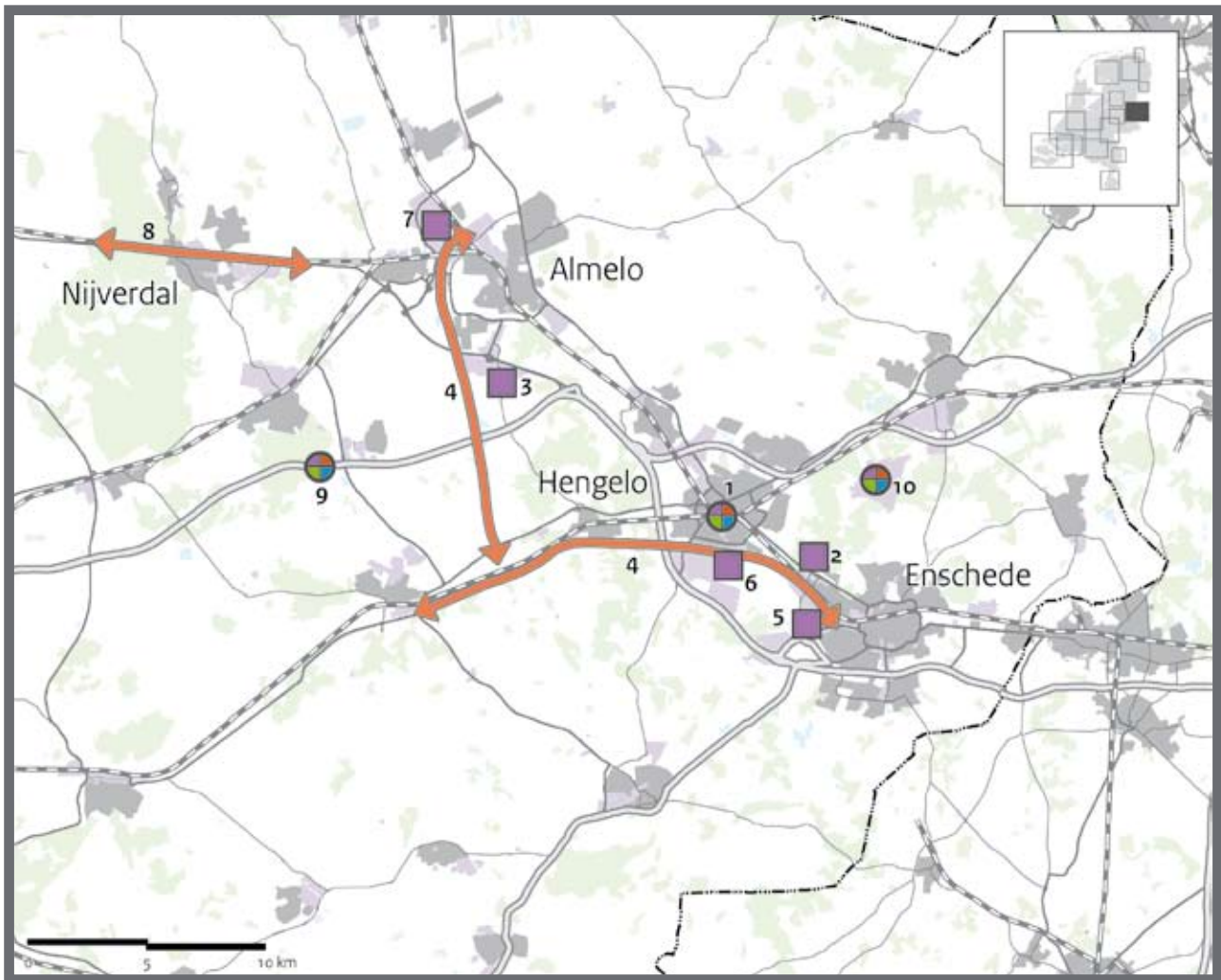
de doorstroming, het verder versterken van het programma luchtkwaliteit en de regionale

klimaatagenda behoren tot de integrale aanpak van de stadsregio. De duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio vraagt om samenhangende en integrale gebiedsontwikkeling.

De woningmarkt is (gemiddeld) redelijk ontspannen. De grootste druk ligt in het middengebied, waar ook de grote uitbreidingslocaties van Arnhem en Nijmegen liggen. Die opgave vraagt om aandacht voor de daarmee samenhangende bereikbaarheidsproblematiek en voldoende ruimte voor groen en recreatie. Tussen rijk en Stadsregio bestaat overeenstemming over de woningbehoefte voor de periode 2010-2020 (30.000-33.000 woningen, als wordt uitgegaan van een trendmatige vervanging van 9.000 woningen). Het woningtekort wordt daarmee in die periode teruggebracht tot 1,5%. Over de verdeling van het woningbouwprogramma over de regio en de kwalitatieve invulling daarvan vindt nog overleg plaats. Hierbij is een integrale benadering voor de specifieke locatiekeuze gewenst: de voor- en nadelen vanuit alle sectoren voor de diverse locaties worden hierbij betrokken.

Gezien het voorgaande is de belangrijkste samenhangende opgave van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen de versterking van het Middengebied. In dit middengebied komen de vijf belangrijkste programma's/projecten in de stadsregio samen:

1. Centrale Ontwikkelingszone Arnhem (COZA): dit is de overkoepelende naam voor een aantal integrale gebiedsontwikkelingen in het hart van Arnhem. Hiertoe behoren het Nieuwe Sleutelproject Arnhem Centraal, Rijnboog (binnenstedelijke transformatie) en Stadsblokken-Meinerswijk (experiment met aangepast bouwen).
2. Nijmegen Omarmt de Waal: dit is de typering voor een aantal centraal stedelijke projecten aan en over de Waal in Nijmegen, die op termijn het nieuwe stedelijk hart van de Waalstad gaan vormen. Deze gebiedsontwikkeling bevat onder meer de aanleg van de tweede stadsbrug, de ontwikkeling van het Waalfront (binnenstedelijke transformatie) en de bouw van de Citadelaan (centrumgebied van VINEX-locatie de Waalsprong) en de dijkteruglegging bij Lent (basismaatregel Ruimte voor de Rivier).
3. HOV-netwerk stedelijk kerngebied: met



Kaart 3.4.4 Stadsregio Twente

1. Hengelo: Centraal Station Twente/Hart van Zuid (VROM BIRK en integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 270 en 66
2. Enschede: Kennispark Twente (EZ bedrijventerreinen: topproject; VROM BIRK) pag. 66
3. Almelo: XL Businesspark (EZ bedrijventerreinen: topproject)
4. Twentekanaal, verruiming fase 2 (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 290
5. Enschede: herstructurering bedrijventerrein Havengebied (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. Hengelo: herstructurering bedrijventerrein Twentekanaal (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. Almelo: herstructurering bedrijventerrein Havengebied (EZ bedrijventerreinen: topproject)
8. N35 Zwolle - Almelo (Nijverdal) (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 282
9. Gebiedsgerichte verkenning A1 zone, inclusief corridor Apeldoorn - Deventer - Azelo (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; VROM; regio) pag. 267
10. Luchthaven Twente (regio; GOB)

een nieuw HOV-netwerk wil de stadsregio de positie van het OV versterken en de bereikbaarheid van het gebied vergroten. Een tweede HOV-as als onderdeel van dit netwerk kan de ruggengraat van de verstedelijkingsopgave gaan vormen. Nut en noodzaak van een tweede HOV-as zullen in het verdere proces helder moeten worden. Naast verdere uitbouw en optimalisatie van de Stadsregiorail, wil de stadsregio de positie van het HOV versterken om zo de bereikbaarheid van de regio te vergroten en doorstroming op de

(inter-) nationale assen te kunnen garanderen. Dit in combinatie met de capaciteitsverhoging en uitbreiding van de rijkswegen en spoor.

4. Park Lingezege: Park Lingezege vormt het centrale stedelijk uitloopgebied tussen Arnhem en Nijmegen en wordt hét Groene Hart van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Het gebied zal verbonden worden met andere natuurgebieden in de omgeving en is door het rijk aangemerkt als rijksbufferzone.

5. De OV-corridor Arnhem-Doetinchem: stadsregio en provincie in samenwerking met het ministerie van VenW streven naar verbetering van de lijn Arnhem-Doetinchem. Deze lijn is zeer belangrijk voor het regionaal OV vanuit de Achterhoek naar de stadsregio. Dit streven krijgt gestalte door het vergroten van de capaciteit, het verbeteren van de punctualiteit, de ontwikkeling van een nieuw station in Westervoort (als onderdeel van de Stadsregiorail) en de mogelijke ontwikkeling van een station Zevenaar-Oost.

### WERV / Vallei-regio

In aansluiting op de Stadsregio Arnhem - Nijmegen ontwikkelt het WERV-gebied (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) zich tot een regionaal stedelijk netwerk en economisch kerngebied. Het WERV-verband en de Valleiregio vormen een gebied met zowel een verstedelijkt als een groen gezicht. De regio heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat door de centrale ligging in Nederland, de goede ontsluiting, het gevarieerde landschap en attractieve woonmilieus. In de WERV/Vallei-regio bestaat, in aansluiting op Pieken in de Delta, de ambitie tot verdere ontwikkeling van het Food-Valley-concept ten behoeve van de internationale concurrentiepositie van Nederland in het algemeen en deze regio in het bijzonder. De Ambitieschets Food Valley 2020 vormt hiervoor de basis die nu nog onvoltooide is uitgewerkt maar op termijn van belang kan worden voor MIRT afspraken.

#### 3.4.4 Stadsregio Twente

De Stadsregio Twente transformeert naar een innovatieve kenniseconomie. De van oudsher aanwezige maakindustrie wordt steeds kennisintensiever en specialistischer. Enschede is één van de hoekpunten van de Oost-Nederlandse kennisdriehoek ('triangle') met focus op technologie. Technology Valley Twente richt zich in het bijzonder op voedingstechnologie, gezondheid, veiligheid, bouwinnovaties en materiaaltechnologie. De ambitie van Twente is om het komende decennium te gaan behoren tot de top vijf van kennisregio's in Europa. Dé grote uitdaging is kennisvalorisatie in de zogenaamde 'Advanced Technology' (micro en nanotechnologie).

De belangrijkste regionale opgave voor Twente is het versterken van het stedelijk kerngebied. In ruimtelijke zin gaat het daarbij om de doorontwikkeling van de Innovatiedriehoek. De geïntegreerde, grootschalige gebiedsontwikkeling omvat het Kennispark Twente (Enschede), de Luchthaven Twente en de binnenstedelijke herontwikkeling van stationsgebied Hengelo (Hart van Zuid). De externe ontsluiting en interne verbinding van deze drie locaties met een grote potentie vormt in de ogen van de regio een belangrijke opgave. Daarnaast zet Twente in op de realisatie van de stadsassen vanaf de A1 en A35 en van de HOV-verbindingen in het stedelijk kerngebied en de

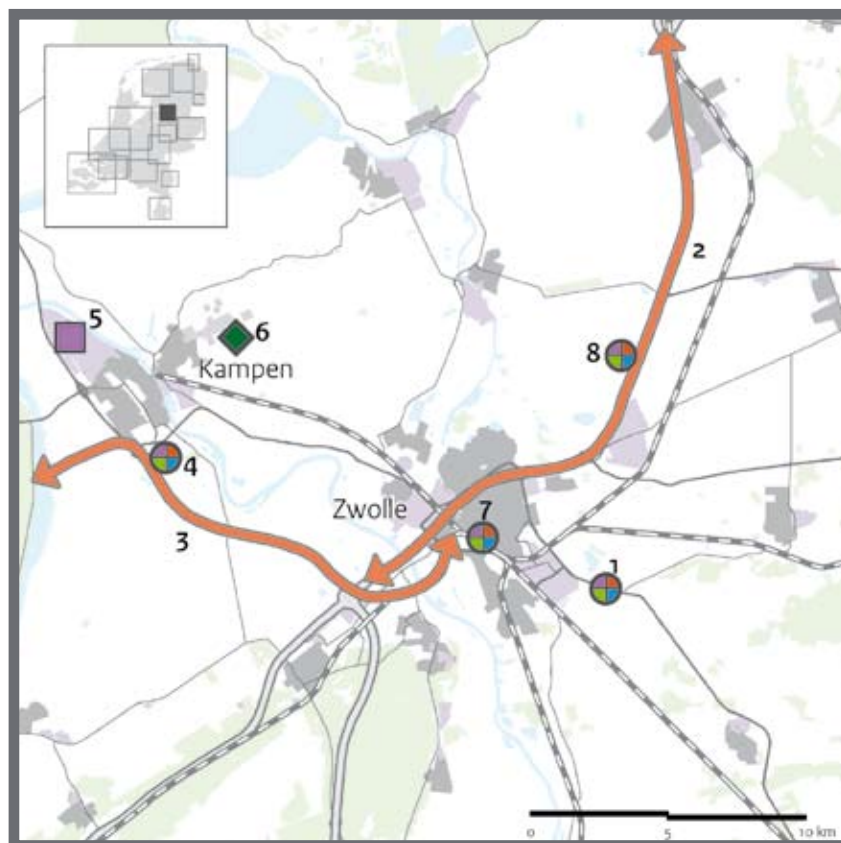
stationsomgevingen van de Twentse steden. Synergie en samenhang van de ontwikkelingen in het stedelijk kerngebied zullen in het verdere studieproces helder moeten worden.

De regio Twente heeft een ontspannen woningmarkt. Er is geen kwantitatief woningtekort. Wel is er een omvangrijke kwalitatieve vraag en een grote goedkope huurvoorraad waarvan de kwaliteit niet aansluit bij de (toekomstige) behoefte. Volgens de rijkscijfers zullen in heel Twente in de periode 2010-2020 ongeveer 20.000 woningen (inclusief vervanging) moeten worden gebouwd. Over het woningbouwprogramma en de verdeling daarvan over de regio (de steden en de overige gemeenten) vindt nog overleg plaats. Het benutten van de landschappelijke kwaliteiten versterkt de sociaal-economische positie van Twente. Twente biedt een woon- en werkplek met vele mogelijkheden voor invulling

van vrije tijd en recreatie, waarin stad en land op natuurlijke wijze met elkaar in verbinding staan. De ruimtelijke kwaliteit van Twente wordt voor een belangrijk deel bepaald door de groen-blauwe structuur. Ontwikkeling daarvan is van groot belang voor het vestigingsklimaat en daarmee voor de ruimtelijk-economische structuur van Twente. De Groene Poort is een groene schakel van formaat, die het stedelijk gebied van Twente verbindt met het landschap van Noordoost en Zuidwest Twente. De Groene Poort heeft een dubbele functie: enerzijds een geleidingfunctie tussen de steden, anderzijds een verbindende functie tussen de waardevol aanwezige landschappen. De EHS langs het vliegveld Twente heeft ook nadrukkelijk een verbindende functie.

#### 3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen

De netwerkstad Zwolle-Kampen heeft zich



Kaart 3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen

1. N35 Verkenning Zwolle - Wijthmen (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 268
2. ZSM 2: A28 Hattemberbroek - Lankhorst (VenW hoofdwegen) pag. 91
3. Hanzelijn (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 211
4. IJsseldelta (Kampen) (VROM, integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 271
5. Kampen: herstructurering bedrijventerrein Haatlanden (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. LOG Kampen (LNV Stidug) pag. 138
7. Spoorzone Zwolle (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 266
8. A28-zone (regio)



Kaart 3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

1. Gebiedsgerichte verkenning A1 zone, inclusief corridor Apeldoorn - Deventer - Azelo (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; VROM; regio) pag. 267
2. IJsselsprong (Zutphen) (VROM integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 272
3. Apeldoorn Kanaalzone (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 293
4. Zutphen: herstructurering bedrijventerrein De Mars (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 287

ontwikkeld tot scharnierpunt in ruimtelijk, economisch en logistiek opzicht tussen de Randstad en Noordoost-Nederland en het Duitse achterland. De centrumfunctie van Zwolle heeft een verzorgingsgebied van ruim een half miljoen mensen in delen van Flevoland, Drenthe, Overijssel en Gelderland. Binnen Nederland is Zwolle de stad met het hoogste aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van de bevolking. De netwerkstad gaat er van uit dat de regionale economie tenminste tot 2020 blijft groeien. Dit leidt tot een grote pendel en dus druk op de infrastructuur. In de visie op de toekomstige ontwikkeling staat het evenwicht tussen rood, groen en blauw centraal. De netwerkstad kiest voor een duurzame ontwikkeling, met versterking van stedelijke functies, en wil tegelijkertijd investeren in een hoogwaardig leefmilieu waar bereikbare natuur, landschap en water een hoofdrol spelen.

De woningmarkt in de stedelijke regio Zwolle Kampen blijft groeien. De kwalitatieve vraag is hoog. Met ruim 12.000 woningen is er een wat hogere woningbouwambitie dan vanuit de Primos prognose wordt voorgesteld (+1500 woningen). Voor deze opgave bestaat voldoende bestemmingsplancapaciteit. In kwalitatieve zin is er een evenwichtige verhouding tussen goedkoop, middelduur en duur. Qua woonmilieus wordt het programma afgestemd op de vraag

De netwerkstad Zwolle-Kampen vormt een bovenregionaal centrum voor werkgelegenheid, onderwijs en stedelijke voorzieningen. De vraag naar centrumlocaties voor stedelijke voorzieningen, woonmilieus en vervoersgebonden locaties neemt toe. Uitbreidingsmogelijkheden van het centrumgebied zijn beperkt. Via herontwikkeling, functieveran-

dering en inbreiding in de binnenstadsschil wordt een milieu gecreëerd, waarbinnen het centrum verder kan groeien. Daartoe is het programma 'Binnenstad-plus' in ontwikkeling. Milieuregels bemoeilijken ontwikkelingen van vervoersgebonden woon- en werklocaties. Voor deze functies wordt ruimte gezocht in de Spoorzone en de A28-zone in Zwolle. Andere opgaven hangen samen met de bereikbaarheid die sterk onder druk staat. De scharnierfunctie van Zwolle in Noordoost-Nederland vergroot deze druk. Door rijk en regio worden tot 2020 al diverse maatregelen genomen om deze druk te verlichten. Het gaat om verschillende maatregelen op de A28 zone (doorstroming A28, A28-corridor, afwikkeling regionaal en lokaal verkeer), op de Ring Zwolle, Hanzelijn, Kamperlijn en de N50.

In de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid zijn meerdere onderling samenhangende (regionale) opgaven aan de orde. Het gaat onder meer om het vergroten van de waterveiligheid, het realiseren van 350 hectare nieuwe natuur, het toevoegen van een bijzonder waterrijk woonmilieu dat bijdraagt aan het versterken van het vestigingsklimaat van dit gebied, de inpassing van de Hanzelijn (inclusief nieuw station en stationsomgeving), het verbeteren van de toeristisch recreatieve infrastructuur, de door de regio gewenste ombouw van de N307 naar N23, de aanpak van de N50 en agrarische structuurversterking.

### 3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

De Stedendriehoek bestaat uit de drie middelgrote steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen in een gevarieerde groene omgeving met vitale dorpen. Er is een goede balans tussen de rode, groene en blauwe functies. De Stedendriehoek is aantrekkelijk als woonomgeving en – mede vanwege de centrale ligging in ons land aan A1 en A50 – als vestigingsplaats voor bedrijven. De Stedendriehoek ontwikkelt zich tot een samenhangend stedelijk netwerk, waarin de ruimtelijke en functionele relaties tussen de drie steden onderling en met het landelijk gebied steeds sterker worden. De regio Stedendriehoek heeft hoge ambities waar het gaat om duurzaamheid, klimaatbeleid en energiebesparing. De woningmarkt in de Stedendriehoek wordt de komende jaren geleidelijk meer ontspannen. Tussen



rijk en Stedendriehoek bestaat overeenstemming over de voorgenomen aantallen woningen voor de periode 2010-2020 (14.000 tot 15.000 waarvan 3.500 tot 4.000 vervanging). Het woningtekort blijft daarmee in deze periode onder de 1,5%. De behoefte aan uitbreidingslocaties is beperkt door de ambitie om meer dan 45% binnen bestaand bebouwd gebied te realiseren. De bestemmingsplancapaciteit is voldoende. Over de kwalitatieve invulling van het programma zijn afspraken gemaakt met de provincies.

De belangrijkste opgave voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek is de versterking van de A1-zone in combinatie met de ontwikkeling van de IJsselzone. Dit zogenaamde assenkruis vormt de ruggengraat van de Stedendriehoek, maar verbindt de regio ook met de andere stedelijke netwerken in Oost-Nederland. Alle grotere ruimtelijke opgaven van de regio voor wonen en werken – uitleg, transformatie en herstructurering – liggen in deze zones langs de A1 en de IJssel.

Er is regelmatig sprake van congestie op de A1 in de Stedendriehoek. De optimalisatie van de capaciteit van de A1 Apeldoorn-West - Deventer-Oost - Azelo (dit is zowel een (inter)nationale verbinding als een regionale verbinding), gekoppeld aan de ontwikkeling van de daarmee samenhangende stadsassen en knooppunten en van het regionale bedrijventerrein Apeldoorn Zuid en Bedrijvenpark A1 worden op dit moment verkend. De ministers van VenW en VROM hebben ingestemd met een integraal proces voor de verkenning van de A1-zone en de A1-aanpak conform Sneller & Beter en gericht op de komende bestuurlijke overleggen.

Daarnaast zet de Stedendriehoek in op de ontwikkeling van afvalrecyclingbedrijf VAR in combinatie met energieopwekking en een nieuwe regionale glastuinbouwlocatie. Voor de woningbouwopgave is de IJsselsprong Zutphen van belang, in combinatie met de maatregelen in het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier. De vele rivierkundige PKB-maatregelen aan de IJssel worden in de regio gecombineerd met de versterking van de ruimtelijke kwaliteit langs de IJssel: onder andere stadsfronten Deventer en Zutphen.

## 3.5 Landsdeel Noord

### 3.5.1 Karakteristieken

Kenmerkend aan Noord-Nederland is de ligging van de steden en economische kernzones in een weids en landelijk gebied. De provincies Drenthe, Fryslân en Groningen zijn, vergeleken met de rest van het land, dunbevolkt. Het landelijk gebied wordt gekenmerkt door grote, aaneengesloten open ruimtes die uniek zijn voor Nederland. De natuurlijke, landschappelijke en milieuwaarden vormen de basis voor een goed woon- en leefklimaat. Wonen en werken zijn niet gelijkmatig gespreid, maar geconcentreerd in een aantal kernzones: het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen - Assen, het stedelijk netwerk Leeuwarden/ Fryslân, het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe en de Eemsdelta. In internationale context zien rijk en regio potentie in een positie van Noord-Nederland op de as Randstad - Noord-Nederland - Noord-Duitsland - Scandinavië, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA). De infrastructurele drager voor de NOA wordt gevormd door twee hoofdtransportassen voor wegvervoer, de A6/A7 en de A28/A37. Deze assen verbinden de kernzones met de (inter)nationale kerngebieden buiten de regio. Daarnaast zijn de spoorwegen, de zeehavens en de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl en de daaraan verbonden binnenhavens van groot belang voor de economische ontwikkeling.

Al ruim 75 jaar is de Afsluitdijk een belangrijke primaire waterkering bij de bescherming tegen wateroverlast en overstromingen. Naast de studie naar Extra spuicapaciteit Afsluitdijk wordt in het kader van het Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk met name gekeken naar de haalbaarheid van innovatieve ambities – boven de noodzakelijke basisfunctionaliteit – zoals bijvoorbeeld duurzame energie, recreatie en toerisme en natuurontwikkeling.

Binnen de kernzones vervullen de steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen een belangrijke bovenregionale functie. In deze steden bevinden zich veel voorzieningen op het terrein van cultuur, onderwijs en gezondheidszorg. De vier steden herbergen 38% van de werkgelegenheid, tegenover 27% van de beroepsbevolking. Met name de zakelijke dienstverlening is hier geconcentreerd. Clustering van kennisintensieve economische

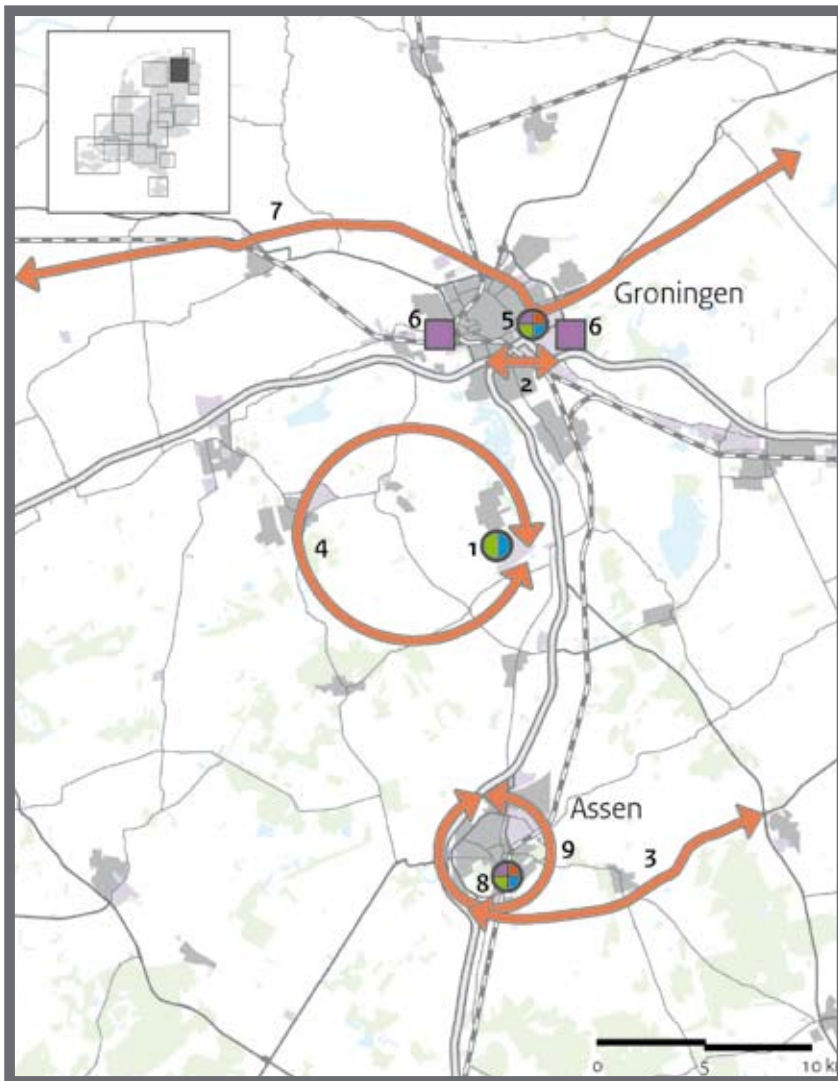
activiteiten in steden kan de gewenste interactie tussen de kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterken en aldus impuls geven aan de kenniseconomie.

De afgelopen jaren hebben rijk en regio met succes uitvoering gegeven aan de afspraken in het kader van het Langmanakkoord. Deze afspraken waren gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. In dat kader is er gekeken naar de mogelijkheid van een snelle spoorverbinding (Zuiderzeelijn) of een alternatief samenhangend pakket. Het kabinet heeft najaar 2007 geconcludeerd dat het structuurversterkend rendement van een hogesnelheidstrein tussen de Randstad en Noord-Nederland onvoldoende is. Daarom is gekozen voor een alternatief, het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. De afspraken tussen rijk en regio over de opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant dat is ondertekend op 23 juni 2008. Met de uitvoering van dit pakket wordt het eerder overeengekomen beleid in essentie voortgezet, met inachtneming van de herijkte probleemstelling. De in het RSP afgesproken hoofdopgaven voor Noord-Nederland zijn:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

### 3.5.2 Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

De steden Groningen en Assen vormen tezamen met tien omliggende gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe, Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen. Voor dit netwerk wordt ingezet op het versterken en profileren van de economische positie (nationaal en internationaal/NOA) en het behoud van de regiospecifieke gebiedskwaliteiten. Het gebied kenmerkt zich door een sterke stedelijke concentratie en een relatief weids achterland. Gekozen is voor een integrale en gebiedsgerichte aanpak voor verstedelijking en landschap. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het



Kaart 3.5.2 Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

1. Programma Regiopark (regio)
2. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 297
3. N33 Assen (zuid) - Zuidbroek (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 303
4. Kolibri OV-netwerk (regio)
5. Groningen Centrale Zone (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie), Meerstad (regio; LNV), Groningen Europapark (VROM BIRK), Spoorzone Groningen (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 310, 66 en 296
6. Groningen: Herstructurering bedrijventerrein Zuid-oost Groningen/Meerstad (EZ bedrijventerreinen: topproject) en Bedrijventerrein Westpoort (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306
8. Assen FlorijnAs (regio; VROM)
9. Regiospecifiek Pakket: bereikbaarheid Assen (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur) pag. 305

wonen en werken op de zogeheten T-structuur. Deze wordt gevormd door de A7 en de A28 en het spoor.

Landschappelijk zorgt het regionale programma Regiopark voor een verdere versterking van het unieke landschap in deze regio. Het programma kent de volgende vier speerpunten: water en natuur als leidraad, rood in balans met groen en blauw, landschap weer open en visie op de stadsranden.

Het NSN Groningen-Assen heeft een belangrijke economische functie. Meer dan een derde van de werkgelegenheid (circa 223.500 banen) en bijna een derde van de bevolking (circa 450.000) van Noord-Nederland bevindt zich in dit netwerk. Een miljoen mensen (ofwel twee op de drie inwoners van Noord-Nederland) is aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen, vooral in de stad Groningen. Binnen het NSN Groningen-Assen dragen

vooral de gebiedsontwikkelingen Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs bij aan de verdere economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De gebiedsontwikkelingen Leek/Roden en Hoogezand-Zuid zijn gericht op het bieden van aantrekkelijke woon-, werk- en recreatiemilieus met behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten.

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het netwerk is een goede externe en interne bereikbaarheid essentieel, met name voor de verschillende gebiedsontwikkelingen. Vooral de verbetering van de T-structuur is nodig, in het bijzonder de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG). De verkenning ZRG fase 2 is in 2007 afgerond. Het is de bedoeling om de afspraken over de toekomst van de ZRG fase 2 najaar 2009 vast te leggen in een formele bestuursovereenkomst. Daarbij wordt ook de verdubbeling van de N33 Assen (zuid) - Zuidbroek (inclusief aansluiting A28) meegenomen. De bereikbaarheidsstrategie van de regio is een én-én verhaal. Automaatregelen zoals hiervoor beschreven, zijn nodig vanwege de relatief sterke autoafhankelijkheid door de diffuse spreiding van de inwoners in de regio. Niettemin is daarnaast een kwalitatief hoogwaardig OV nodig om de sterke stedelijke concentraties zoals Groningen en Assen bereikbaar te houden. De regio zet daarom in op het Kolibri OV-netwerk. Kolibri staat voor een kwaliteitssprong in het regionale OV. De regio ziet een RegioTram als ruggengraat voor het Kolibri OV-netwerk, als verbinding tussen stads- en regionaal OV. Overstappunten vormen hierbij belangrijke schakels tussen de verschillende netwerken en modaliteiten. Het Kolibri OV-netwerk bestaat daarnaast uit hoogwaardige buslijnen, regionaal spoor en HOV-assen in de steden Groningen en Assen.

In de regio Groningen-Assen is sprake van een tweeledige regionale woningmarkt. Dure (transformatie)opgaven in het stedelijk gebied moeten concurreren met een ontspannen woningmarkt direct rond het stedelijk gebied. Belangrijke opgave is naast uitbreiding het kwalitatief afstemmen van bestaande woningen op woonwensen en duurzaamheidseisen. Het realiseren van een kwaliteitsimpuls voor de zogenaamde T-structuur (wonen, revitaliseren bedrijventerreinen, OV en stadsranden) en van de gebiedsopgaven Centrale

zone (gemeente Groningen) en de FlorijnAs (gemeente Assen) staan centraal in de verstedelijkingsopgave voor het stedelijk netwerk Groningen – Assen.

#### Gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone

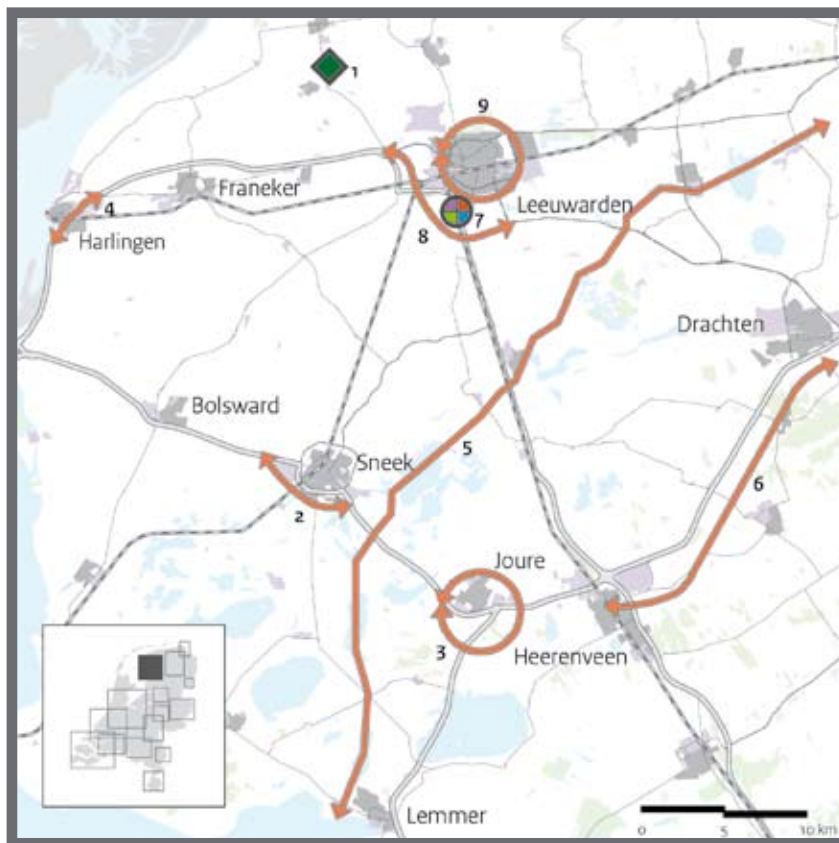
Veel van de ontwikkelingen en transformaties in de stad Groningen zullen zich de komende jaren afspelen in de Centrale Zone. De Centrale Zone is gericht op de herontwikkeling van verouderde (haven) industrieterreinen tot een nieuwe stedelijke as voor wonen, werken en voorzieningen. Het project beoogt ook het verbeteren van de verbinding tussen Meesterstad en de Groningse binnenstad en van de bereikbaarheid van deze zone en het stedelijk netwerk als zodanig. Deels in samenwerking met het rijk werkt de stad Groningen aan meerdere deelprojecten in verschillende stadia van ontwikkeling: de binnenstad, spoorzone Groningen (onderdeel Programma Spoorzoneontwikkeling), het UMCG/Bodenterrein (Nota Ruimtebudget), het Europapark en het Sontweggebied (Nota Ruimtebudget). De ontwikkeling van de Centrale Zone wordt daarnaast versterkt door het bedrijventerrein Westpoort aan de westzijde van de stad. De ontsluiting van dit bedrijventerrein over water is gebaat bij de in gang gezette verbetering van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl.

#### Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs

De FlorijnAs is het koersbepalende ontwikkelingsprogramma voor Assen. Het is een integraal programma waarbij de projecten langs de noordzuidas van Assen in onderlinge samenhang worden bekeken. Het gaat daarbij om de gebiedsontwikkeling Assen-Zuid (TT circuit, kennis, zorg en recreatie), de herstructurering van het stationsgebied (stedelijk verkeersknooppunt) en de herontwikkeling van het Stadsbedrijvenpark (stedelijk wonen en werken). De FlorijnAs beoogt deze onderdelen fysiek en functioneel met elkaar te verbinden. Voor Assen-Zuid is inmiddels een integraal ontsluitingsprofiel opgesteld (onderdeel Bereikbaarheid Assen).

### 3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân

De steden in de Westergozone en de A7-zone – de twee economische kernzones in Fryslân – vormen tezamen het stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân. Leeuwarden, Harlingen



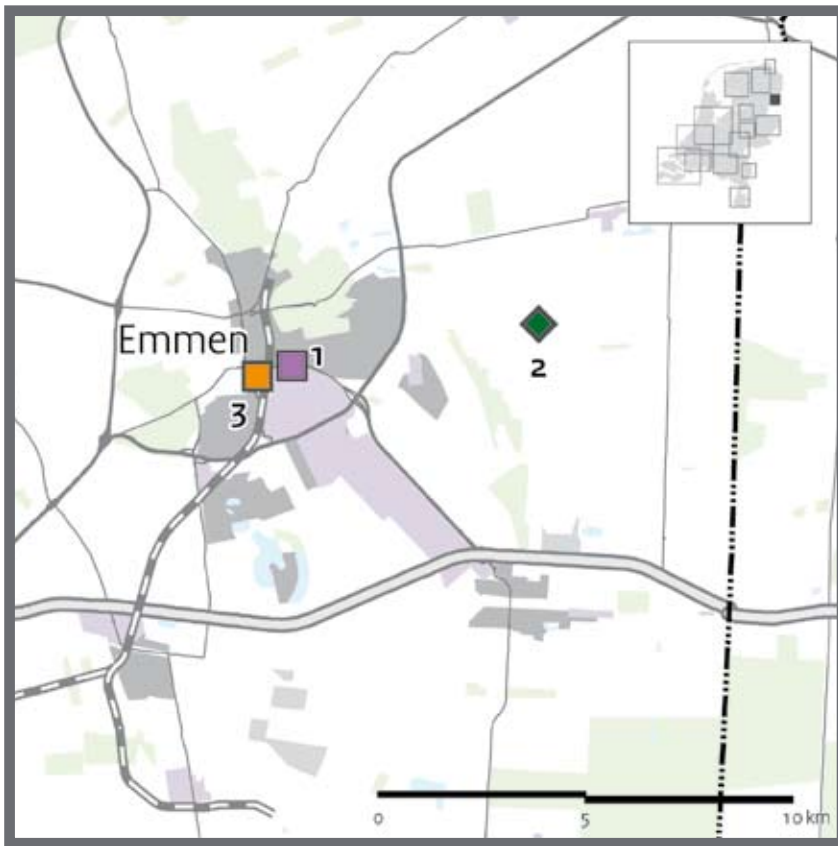
Kaart 3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân

1. LOG Berlikum (LNV Stidug) pag. 138
2. A7 Rondweg Sneek (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 304
3. A6/A7 Knooppunt Joure (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 300
4. N31 Harlingen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 301
5. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306
6. Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen (regio)
7. Leeuwarden Nieuw Stroomland (regio; VROM)
8. N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 302
9. Bereikbaarheid Leeuwarden (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur) pag. 305

en Franeker zijn de steden in de Westergozone. Drachten, Heerenveen, Sneek en Joure vormen de steden binnen de A7-zone. De gemeenten in beide zones herbergen de helft van de Friese arbeidsplaatsen en een derde van de Friese inwoners. Leeuwarden en de overige steden binnen de beide kernzones liggen als vitale steden te midden van een aantrekkelijk landelijk gebied. De provincie en de betrokken gemeenten voeren een beleid dat is gericht op het concentreren van woningen en werkgelegenheid in deze steden. Leeuwarden neemt daarbij de centrale positie in als hoofdstad en concentratiepunt van voorzieningen en arbeidsplaatsen. Van de Friese werkgelegenheid is 25% in Leeuwarden gevestigd. Ruim 56% van de arbeidsplaatsen in Leeuwarden wordt ingenomen door werknemers van buiten de gemeente. Leeuwarden is het

belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, onderwijs en zorg. Het LOG Berlikum biedt mogelijkheden voor een geconcentreerde ontwikkeling van de glastuinbouw in de regio.

De Westergozone en de A7-zone vormen essentiële schakels in de NOA. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Sneek (A7 Rondweg Sneek), Joure (A6-A7 Knooppunt Joure) en Harlingen (N31 Harlingen) leveren hieraan een belangrijke bijdrage. Het aanpakken van de knelpunten op de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van het gebied over water. Daarnaast kijkt de regio ook naar de aanleg van de spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen om zo de OV bereikbaarheid van het gebied te verbeteren.



Kaart 3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

1. Emmen: herstructurering bedrijventerrein Bargermeer (EZ bedrijventerreinen: topproject)
2. LOG Emmen (LNV Stidug) pag. 138
3. Centrumontwikkeling Emmen (regio; VROM woningbouwafspraken)

In de stadsregio Leeuwarden is sprake van een relatief ontspannen woningmarkt. Wel is er een verschil tussen Leeuwarden en de andere vijf gemeenten. Leeuwarden kent nog spanning op de woningmarkt, in de andere gemeenten binnen de stadsregio is sprake van een zeer ontspannen woningmarkt. Belangrijke opgave in de stadsregio is het kwalitatief afstemmen van bestaande woningen (zowel van een corporatie als particulier) op woonwensen en duurzaamheidseisen. Herstructurering van de bestaande woningvoorraad en woonomgeving, transformatie van (toekomstige) krimpregio's, herstructurering/revitalisering bedrijventerreinen en gebiedsgerichte ontwikkeling van stedelijke bundelingsgebieden staan dan ook centraal in de verstedelijkingsopgave voor Leeuwarden/Fryslân.

#### Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland

In samenhang met het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de

kenniseconomie van Leeuwarden, is de gebiedsontwikkeling van Nieuw Stroomland aan de zuidwestzijde van Leeuwarden speerpunt in de ontwikkeling van deze stad. Bij alle ontwikkelingen in dit gebied staat duurzaamheid centraal. Kennis op het gebied van water en energie kan hier worden toegepast en verder ontwikkeld. Onderdelen van dit project zijn de ontwikkeling van de Zuidlanden (wonen, werken, voorzieningen), herstructurering van bestaande bedrijfsterrinen, nieuwe duurzame bedrijvenparken, uitbreidingsgebieden voor diensten en hoogwaardige functies en landschapontwikkeling. Van belang voor de gebiedsontwikkeling zijn de N31 Leeuwarden en de realisatie van station Werpsterhoek (onderdeel Bereikbaarheid Leeuwarden).

#### 3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe omvat de Drentse gemeenten Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel en de Overijsselse

gemeenten Hardenberg en Steenwijkerland. De regio heeft bijna 325.000 inwoners en er zijn circa 100.000 arbeidsplaatsen. Emmen is de tweede grootste gemeente van Noord-Nederland met bijna 110.000 inwoners. De ruimtelijk-economische as van Zuid-Drenthe kent een sterk multimodaal karakter. De A28/A37 is hiervan een belangrijke drager, evenals de spoorlijnen Zwolle - Emmen, Coevorden - Duitsland (Bentheimer Eisenbahn), de Hanzelijn en de regionale spoorlijn Mariëberg - Almelo, de hoofdvaarweg Meppel - Ramspol en de regionale vaarweg Almelo - Coevorden. Dit logistieke netwerk van spoor-, water- en wegverbindingen is essentieel voor de verdere ontwikkeling van Zuid-Drenthe als onderdeel van de NOA en is van belang voor een goede interne en externe bereikbaarheid voor heel Noord-Nederland. Met het gereedkomen van de A37 tussen Hoogeveen en de Duitse A31, onderdeel van de E233, heeft het netwerk een belangrijke internationale impuls gekregen.

Emmen is de grootste industriestad van Noord-Nederland en heeft een belangrijke verzorgingsfunctie voor een groot gebied. Modernisering en diversificatie van de economie zijn belangrijke opgaven. Aan de zuid-oostkant ligt een grote industriële concentratie (bedrijventerrein Bargermeer (Bahco) met 600 hectare). In Bahco fase 3 wordt volgens de volgende vier lijnen gewerkt aan de realisatie van een dynamisch werklandschap: dynamisch werklandschap met publiek-private sturing, mobiliteit en bereikbaarheid, duurzame kansen verzilveren (= innovatie) en netwerken voor kennisoverdracht en parkmanagement. Aan de zuidwestkant breidt Emmen uit met de woonwijk Delftlanden en de ontwikkeling van station Emmen-zuid als regionale vestigingslocatie voor kantoren en bedrijvigheid. Het LOG Emmen biedt ruimte om de aanwezige glastuinbouwactiviteiten flink uit te breiden. Belangrijkste gebiedsontwikkeling is Emmen centrum.

De stadsregio Emmen heeft een ontspannen woningmarkt; er is geen kwantitatief woningtekort. Wel is er een omvangrijke kwalitatieve vraag. Emmen heeft een grote naoorlogse woningvoorraad waarvan de kwaliteit niet aansluit bij de (toekomstige) behoefte. De duurzame gebiedsontwikkeling van Emmen Centrum (prioritair project), de verdere



Kaart 3.5.5 Eemsdelta

1. Bedrijventerrein Oosterhorn/Delfzijl (EZ bedrijventerreinen: topproject)
2. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 308
3. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306

ontwikkeling van werklocaties (onder andere glastuinbouw, Bahco fase 3), de herstructurering van de bestaande woningvoorraad en de verbetering van Spoorverbinding Emmen-Zwolle staan centraal in de verstedelijkingsopgave voor de stadsregio Emmen.

#### Gebiedsontwikkeling Emmen centrum

Het dierenpark Emmen behoort met 1,3 miljoen bezoekers per jaar tot de topattracties

van Nederland. Om te kunnen blijven voldoen aan de steeds hogere eisen die aan topdierentuinen worden gesteld, is een verhuizing van het dierenpark onontkoombaar. Het project Gebiedsontwikkeling Emmen Centrum is gericht op de herontwikkeling van de binnenstad (nieuwe woonlocaties, specifieke werklocaties en leisure-voorzieningen) in combinatie met uitplaatsing van het dierenpark vanuit het hart van het centrum naar de

westkant van het centrum. Aldaar wordt een nieuw Belevingspark annex Stadstheater ontwikkeld. Naast mogelijkheden om het centrum te herontwikkelen, biedt dit ook kansen om de regiofunctie van Emmen te versterken en af te stemmen met de andere onderdelen van het Masterplan Emmen Centrum (herstructurering bedrijventerrein Bargermeer, ontwikkeling van grootschalige zorgvoorzieningen). Provincie Drenthe en gemeente Emmen werken nauw samen bij de planvorming voor dit grootschalige project. Het rijk (VROM) faciliteert daarbij.

#### 3.5.5 Eemsdelta

In de Eemsdelta loopt een groot aantal initiatieven, gericht op het behoud van de natuurwaarden van het Eemsestuarium enerzijds en havenontwikkeling (Eemshaven, bedrijventerrein Oosterhorn/Delfzijl) en energieactiviteiten (Eemshaven) anderzijds. De energie-initiatieven zijn gericht op de bouw van een LNG-terminal, de aanlanding van de NorNed-kabel, de bouw van windmolens en energiecentrales en onderzoek naar de mogelijkheden van afvang, transport en opslag van CO<sub>2</sub> (VROM, intentieverklaring met NUON en provincie) en infrastructurele randvoorwaarden voor de energieactiviteiten. Dit past uitstekend in het concept 'Energy Valley', waarmee Noord-Nederland zich profileert.

Het is voor het bestaande bedrijfsleven (chemie, energie en logistiek) van groot belang dat de Eemsdelta door internationale samenwerking en goede achterlandverbindingen scherp wordt gepositioneerd in relatie tot de NOA (Noordelijke Ontwikkelingsas). De economische ontwikkelingen in de chemie en de energiesector zullen namelijk hoge eisen stellen aan de (energie)infrastructuur van en naar het havengebied. Daarnaast is een regionale kwaliteitsimpuls nodig voor de stedelijke functie van Delfzijl/Appingedam vanwege demografische ontwikkelingen. Voor een goede aanvoer van benodigde grondstoffen via zee bekijkt VenW in een planstudie de verruiming van de vaargeul Eemshaven - Noordzee. De opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl is zowel van belang voor de bereikbaarheid van de regio Delfzijl, als ook voor Noord-Nederland in totaal. Vanwege de zeespiegelstijging wordt extra aandacht geschonken aan de kustverdediging.



## Hoofdstuk 4

# Projecten- en programma-overzicht

## 4.1 Leeswijzer

In dit hoofdstuk worden de investeringsprojecten en -programma's van de ministeries van VROM, VenW, EZ en LNV beschreven in de vorm van project- of programmabladen. Per project of programma wordt zowel beleids- als projectinformatie gegeven.

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld de specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Vanwege relevante programma-afspraken tussen LNV en decentrale overheden over de inzet van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn ter informatie wel programmabladen in het MIRT opgenomen voor Nationale Landschappen, Ecologische Hoofdstructuur en Recreatie, Groen en Toegankelijkheid. Tevens zijn enkele specifieke subsidieprogramma's (zoals Spoorse Doorsnijdingen) opgenomen.

Het hoofdstuk begint met een overzicht van projecten die in 2009 zijn/worden gerealiseerd dan wel opgeleverd. Voor VenW-projecten geldt dat het kan voorkomen dat er na oplevering nog financiële verplichtingen doorlopen, waardoor een gerealiseerd project nog in de tabellen is opgenomen. Na dit overzicht en het nieuw opgenomen overzicht van de Filetop

50 worden de lopende projecten en programma's besproken. Dit gebeurt eerst op nationaal niveau en daarna op gebiedsniveau, in de volgorde Randstad, West overig, Zuid, Oost en Noord. Binnen deze katernen zijn de projecten en programma's opgenomen in volgorde van de rijksbegroting, dus eerst VROM (hoofdstuk XI) en daarna VenW (hoofdstuk XII), EZ (hoofdstuk XIII) en LNV (hoofdstuk XIV). De VenW projecten zijn verder geordend per begrotingsartikel van het Infrastructuurfonds. Allereerst zijn de waterkeren en waterbeheren projecten opgenomen (artikel 11) en vervolgens hoofdweggen (artikel 12), spoorwegen (artikel 13), regionaal/lokaal (artikel 14) en hoofdvaarwegen (artikel 15).

Ten opzichte van het MIRT Projectenboek 2009 zijn er twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Allereerst wordt in paragraaf 4.2 in het kader van de motie Madlener (TK 31305, nr. 115) een overzicht gegeven van de Filetop 50 op het wegennetwerk over de eerste helft van 2009 (bron Rijkswaterstaat). Tevens is op de relevante wegenprojectbladen aangegeven welk knelpunt uit de Filetop 50 wordt vermindert of opgelost door het betreffende project. Op deze manier wordt de link gelegd tussen de beleidsinhoud en de zwaarste filelocaties van Nederland.

De andere wijziging vormt een aanvulling op de opgenomen informatie op de projectbladen van VenW over de marktbenadering. Indien van toepassing is aangegeven of de PPC-toets

(Public Private Comparator) is uitgevoerd en wat daarvan de uitkomst is. Deze toevoeging is conform de toezegging van de minister van VenW aan de Tweede Kamer. Zie voor meer informatie de korte beschrijving onder marktbenadering in §4.1.1.

### 4.1.1 Indeling project/programmabladen

De bladen zijn opgebouwd volgens een vaste indeling.

Voor *verkenningen* wordt een korte beschrijving van het probleem weergegeven.

Bij *planstudie- en realisatieprojecten/programma's en beheer en onderhoudsprojecten* wordt ingegaan op de volgende punten:

#### *Probleem*

Beschrijving van het knelpunt/probleem.

#### *Beschrijving oplossing*

De gekozen oplossing of de (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvaarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem.

#### *Inpassing*

Eventuele grootschalige inpassingsmaatregelen.

#### *Tijdschema mijlpalen*

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de oplevering.

Voor VenW-projecten is ook specifieke aandacht voor het tijdstip van het tracé- of projectbesluit.

#### *Financiën*

Het (taakstellende) budget of de rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven.

Bij VenW-projecten worden ook de uitvoeringskosten van Rijkswaterstaat (RWS) gepresenteerd (BLD-bijdrage) en wordt – waar relevant – aangegeven met hoeveel tolopbrengsten rekening wordt gehouden. Beheer- en onderhoudskosten maken geen deel uit van het gepresenteerde taakstellend budget voor realisatie- en planstudieprojecten.

VenW deelt projecten op in financiële categorieën, die apart op de projectbladen worden gemeld:

#### *Categorie 0:*

Projecten, waarvoor een uitvoeringsbesluit is genomen (financiering is rond).

#### *Categorie 1: Planstudies voor projecten met de volgende kenmerken:*

- de start van de realisatie van het project is voorzien in de periode tot en met 2014;
- er is in de periode tot en met 2014 zicht op financiële middelen en/of er zijn reeds besluiten genomen over het (voorlopig) reserveren/beschikbaar stellen van financiële middelen;
- er wordt bekeken of er aanvullende financiële middelen beschikbaar gesteld kunnen/zullen worden voor het project (via andere begrotingen, zoals het FES, via andere overheden en/of via private partijen).

#### *Categorie 2: Planstudies voor projecten met de volgende kenmerken:*

- de mogelijke start van de realisatie van het project is voorzien in de periode 2015 - 2020;
- de mogelijke projecten voor deze fase zijn bekend, maar er is voor de periode 2015 - 2020 nog onvoldoende zicht op financiële middelen voor een bouwvariant van het project;
- er wordt bekeken of er financiële middelen

beschikbaar gesteld kunnen/zullen worden voor het project (reguliere middelen én middelen via andere begrotingen, zoals het FES, via andere overheden en/of via private partijen).

#### *Politiek/bestuurlijk*

De politiek-bestuurlijke afspraken tussen VROM, VenW, EZ en/of LNV, de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

#### *Marktbenadering*

De wijze waarop de 'markt' betrokken wordt/ is bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningsfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planstudiefase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het zelf uitvoeren van een project door de overheid.

Voor VenW projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de projectkosten bedragen meer dan € 60 miljoen;
- het project is na 2005 overgegaan naar de planstudiefase;
- Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering;
- het is geen Beheer en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt gekozen voor een bepaalde contractvorm (DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) DBM of DB).

#### *Filetop 50*

Wanneer een wegenproject een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een Filetop 50 knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

#### *Projecthistorie*

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde punten die zich in het huidige begrotingsjaar (2010) ten opzichte van het vorige begrotingsjaar (2009) hebben

voorgedaan. In ieder geval worden opgenomen wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) toegelicht indien de wijziging meer dan 10% is ten opzichte van de vorige begroting. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting.

#### **4.1.2 Kostenmutaties bij VenW-projecten**

Kostenmutaties van projecten worden ingepast in het totale infrastructuurprogramma op basis van zorgvuldige afwegingen. In het geval van kostenstijgingen bij een gekozen planstudievariant en bij projecten in uitvoering wordt per project beoordeeld hoe die binnen het totale programma kunnen worden opgelost.

Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- eerst wordt bekeken of de kosten bij de uitvoering van het project teruggebracht kunnen worden (bijvoorbeeld door het gebruik van andere materialen of technieken);
- daarna wordt onderzocht of de scope dan wel de functionaliteit van het project kan worden aangepast;
- als de kostenstijging niet binnen het project zelf kan worden opgevangen wordt bekeken of andere projecten binnen de desbetreffende regio en het desbetreffende deelprogramma kunnen worden versoberd of vertraagd (zodanig dat het totale programma weer financieel sluitend is);
- mocht dit alles geen oplossing bieden dan zal binnen het totale infrastructuurprogramma een oplossing worden gezocht, zo nodig ten koste van het betreffende of een ander planstudieproject.

#### **4.2 Filetop 50**

Naar aanleiding van het Notaoverleg over de Mobiliteitsaanpak op 18 februari 2009 heeft de Tweede Kamer de motie Madlener aangenomen (TK 31305, nr. 115). De motie Madlener verzoekt de regering om inzicht te geven in de maatregelen die het kabinet neemt om de knelpunten uit de Filetop 50 op te lossen.

VenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten, de ZSM programma's en het Actieprogramma Wegen (Beter Benut) die



## Filetop 50



Kaart 4.1 Filetop 50 (eerste helft 2009)

in dit MIRT Projectenboek zijn opgenomen, investeert VenW in innovatieve verkeersmaatregelen. Met het oog op de toekomst worden diverse proeven uitgevoerd, bijvoorbeeld naar sturend verkeersmanagement (Ring Amsterdam), innovatieve samenwerkingsmodellen (Rotterdam), de mogelijkheden van in-car technologie en naar de effecten van dynamische snelheden op veiligheid, doorstroming en milieu.

In het kader van de motie Madlener wordt op kaart 4.1 een overzicht gegeven van de knelpunten uit de Filetop 50. Deze ranglijst is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van de eerste helft van 2009. Hiermee is dit het meest actuele overzicht van de files in Nederland. Rijkswaterstaat berekent de Filetop 50 aan de hand van de zogenaamde filewaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat.

Naast Rijkswaterstaat publiceren ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie.

Een groot deel van het huidige wegenprogramma zoals dat in dit MIRT Projectenboek is opgenomen, draagt bij aan het verminderen en/of oplossen van knelpunten uit de Filetop 50. Op 48 knelpunten uit de Filetop 50 zijn projecten in de planstudie- of realisatiefase, wordt een verkenning uitgevoerd, of worden maatregelen genomen in het kader van het Actieprogramma Wegen (Beter Benut).



# Gerealiseerde projecten 2009

## Hoofdwegen

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1  
A12 Zoetermeer - Zevenhuizen (ZSM 1)  
A12 Zevenhuizen - Gouda (ZSM 1)  
A12 Veenendaal - Ede (ZSM 1)  
Knooppunt Lankhorst (ZSM 2)

## Spoorwegen personen

Station Mook Middelaar (onderdeel Kleine stations)  
Station Amsterdam Science Park (Watergraafsmeer) (onderdeel Kleine stations)  
3<sup>e</sup> perron Breda (onderdeel NSP Breda)  
Extra perron Deventer (onderdeel Project Reistijdverbetering)

## Spoorwegen goederen

Havenspoorlijn ERTMS en 25 kV (onderdeel van Spooransluitingen Tweede Maasvlakte)

## Hoofdvaarwegen

Burgemeester Delenkanaal Oss  
Vaarroute Ketelmeer, fase 1

