

Vergaderjaar 2013–2014

**32 660**

## **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

**Nr. 59**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2013

In de zomer van 2012 is begonnen met de uitvoering van de realisatieparagraaf van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Met deze brief informeer ik u over de voortgang hiervan. Ik ga hier niet in op het bereiken van de in de SVIR gestelde doelen. Het Planbureau voor de Leefomgeving zal u daar medio 2014 in de Monitor Infrastructuur en Ruimte over informeren.

In de SVIR zijn 13 nationale belangen benoemd. In de bijlage bij deze brief is bij elk daarvan aangegeven wat de belangrijkste ontwikkelingen in de uitvoering van de realisatieparagraaf zijn.

Achter de nationale belangen is de ambitie dat Nederland in 2040 tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld behoort. Om die ambitie te realiseren moet Nederland op een slimme manier ruimtelijke opgaven het hoofd bieden. De huidige economische crisis ondersteept dit.

In de SVIR zijn drie doelen geformuleerd.

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten, maak ik via de gebiedsagenda's en de bestuurlijke overleggen afspraken met de regio's voor ruimtelijk-economische structuurversterkingen. Onder meer door prioritering van de bestedingen uit het Infrafonds zoals aangegeven in mijn brief van 13 februari 2013 (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48). En door het ontwikkelen van instrumenten die herstructurering en transformatie in het stedelijk gebied makkelijker maken.

Daarnaast heb ik de afgelopen tijd de Rijksstructuurvisies Haaglanden en Passage Den Haag vastgesteld. Er zijn ontwerp structuurvisies opgesteld voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en het gebied Amsterdam–Almere–Markermeer. Meer informatie hierover vindt u in de bijlage.

De aanpak van bereikbaarheidsopgaven in stedelijke regio's is een gedeelde verantwoordelijkheid: het rijk gaat meer samenwerken met regionale en lokale overheden en met het bedrijfsleven. Op een aantal terreinen hebben we deze nieuwe aanpak al ingezet, bijvoorbeeld in de samenwerking binnen de Topsectoren Logistiek en Water en met de programma's Beter Benutten en «Beter geïnformeerd op reis». De eerste ervaringen leren ons dat de aanpak werkt. Daarom kom ik dit najaar, als onderdeel van het MIRT proces, met een nieuwe brede werkwijze om bereikbaarheidsopgaven aan te pakken.

In het Energieakkoord is afgesproken dat het aandeel van hernieuwbare energieopwekking toe moet nemen naar 14% in 2020 en 16% in 2023. De transitie naar duurzame energie leidt tot ruimtelijke inpassingvragen voor duurzame energieopwekking. In welke vorm en in welk tempo die transitie gestalte kan krijgen hangt niet alleen af van technische innovatie, maar wordt ook sterk bepaald door de mogelijkheden en beperkingen die de ruimtelijke structuur daarvoor te bieden heeft. Dit wordt ondermeer uitgewerkt in de structuurvisies ondergrond, wind op land en wind op zee.

In september 2013 is het natuurpact met de provincies gesloten. Voor de deelprogramma's van de Visie Erfgoed en Ruimte zijn uitvoeringsprogramma's ontwikkeld en zijn afspraken gemaakt met de betrokken overheden. De doorwerking van de structuurvisie buisleidingen wordt in het najaar bij beide Kamers voorgehangen.

De economische crisis heeft een forse impact op gebiedsontwikkeling. Rijk, provincies en gemeenten blijken desondanks nog steeds in staat om gewenste ontwikkelingen te realiseren, vaak door innovatieve werkwijzen. Ik merk ook dat velen ervan doordrongen zijn dat juist in tijden van crisis samenwerking belangrijk is. In de gebiedsagenda's maken rijk en regio afspraken om samen te werken aan de ontwikkeling van gebieden. Hierbij koppelen rijk en regio hun inzet -waaronder investeringen- waar mogelijk om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. Soms lijkt er toch behoefte aan wat extra mogelijkheden om gebiedsontwikkeling vlot te trekken. In dat kader doe ik via een aantal experimenten onderzoek naar nieuwe manieren van stedelijke herverkeveling, om binnenstedelijke transformatie soepeler te laten verlopen.

Ruimtelijke afwegingen vergen ook de beschikbaarheid van voldoende kennis. Het PBL heeft samen met decentrale overheden een aantal pilots uitgevoerd, op basis waarvan ik samen met decentrale overheden bestuurlijke afspraken wil maken over een manier waarop rijk en decentrale overheden hun strategische kennisvragen kunnen inbrengen in de werkprogramma's van kennisinstellingen.

De uitvoering van de realisatieparagraaf van de SVIR ligt op koers. Dit beeld kwam ook naar voren in gesprekken die dit jaar met 10 van de 12 provincies zijn gevoerd over de ervaringen met de nieuwe verdeling van bevoegdheden in de ruimtelijke ordening. Uit de gesprekken is gebleken dat de provincies goed uit de voeten kunnen met de nieuwe bevoegdheidsverdeling en ieder op eigen wijze hun nieuwe rol invullen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

## **Bijlage**

### **Nationaal belang 1, een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren**

Voor een aantal gebieden met een concentratie van topsectoren worden in samenwerking met de decentrale overheden Rijksstructuurvisies opgesteld. De Rijksstructuurvisies Haaglanden en Passage Den Haag zijn inmiddels vastgesteld. Ook voor de Nieuwe Westelijke oeververbinding is de ontwerp-structuurvisie beschikbaar. Voor het gebied Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zijn scenariostudies uitgevoerd om de relatie tussen wonen en vliegen in beeld te brengen. Vervolgens wordt bekeken hoe verder te gaan richting structuurvisie.

De ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam–Almere–Markere is dit voorjaar uitgebracht. In deze visie wordt gekozen voor een sterke internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd met goede bereikbaarheid en natuur- en recreatiegebieden in en om het Markermeer-IJmeer. Hierbij is in overleg met de regio voor een adaptieve aanpak gekozen die ook in de toekomst duurzaam en robuust is.

De verantwoordelijkheid voor het bedrijventerreinenbeleid ligt, conform de SVIR, bij de regio. In het convenant Bedrijventerreinen 2010–20120 is tussen Rijk, IPO en VNG afgesproken dat in 2020 15.800 ha aan herstructurering in uitvoering moet zijn genomen, waarvan 6.500 ha voor de periode 2009–2013. Tijdens het AO Ruimte van 8 april 2010 is aan u toegezegd u te informeren over de stand van zaken. Alle provincies hebben Provinciale HerstructureringsProgramma's (PHP's) opgesteld met een totale ambitie van 7.300 ha in de periode 2009–2013. Uit de jaarlijkse IBIS-rapportage (Arcadis) blijkt dat 84% (6.132 ha) tot 1 januari 2013 in uitvoering is genomen. In de afgelopen jaren heeft het Rijk geïnvesteerd in kennisdeling via o.a. kennisbijeenkomsten en publicaties, de lancering van de website energiezuinige bedrijventerreinen en het laten uitvoeren van de pilots «kwaliteit en herstructurering» en pilots «verzaking van bedrijventerreinen». Platform 31 presenteert de lessen uit de rapportage «Verzakelijking van bedrijventerreinen heeft toekomst, lessen uit zes Rijkspilots» tijdens het Nationaal Bedrijventerreinencongres in oktober 2013.

Conform het regeerakkoord zijn alle acties die betrekking hadden op de ontwikkeling van een Olympische Hoofdstructuur stopgezet.

### **Nationaal belang 2, ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie**

De SVIR richt zich op het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie. De evaluatie van het Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III) is in 2013 afgerond aan de kamer toegezonden (Kamerstuk 31 440, nr. 19). Er zal geen actualisatie van SEV III plaatsvinden, maar geconstateerde knelpunten zullen in ander verband worden opgepakt.

De ontwerp-structuurvisie Windenergie op land is in het voorjaar van 2013 gepubliceerd. Hierin zijn ook de bestuurlijke afspraken met de provincies over het aanwijzen van locaties in opgenomen. De acties uit de SVIR worden beïnvloed door de afspraken uit het regeerakkoord, waarbij de ambitie voor duurzame energie is verhoogd van 14 naar 16%.

### **Nationaal belang 3, ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen**

In de Rijksstructuurvisie buisleidingen is het beleid voor buisleidingen op land uitgewerkt. De structuurvisie is in 2012 vastgesteld. De regelgeving voor de doorwerking van deze structuurvisie, wordt opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze aanvulling zal in het najaar bij beide Kamers worden voorgehangen en openbaar ter inzage worden gelegd. Naar verwachting kan deze per 1 juli 2014 in werking treden.

### **Nationaal belang 4, efficiënt gebruik van de ondergrond**

De Rijksstructuurvisie Ondergrond vormt het ruimtelijk beleidskader voor activiteiten in de ondergrond. Deze structuurvisie maakt inmiddels deel uit van het bredere programma STRONG, waarin Rijk en medeoverheden samenwerken. STRONG strekt zich uit over alle gebruiksfuncties in de ondergrond.

### **Nationaal belang 5, een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen**

De SVIR legt voor het verlengde infrastructuurfonds prioriteit bij het oplossen van bereikbaarheidsproblemen voor de main-, brain- en greenports. Het vorige kabinet heeft daartoe 3/8<sup>ste</sup> deel van het verlengde Infrafonds belegd met projecten.

Na de vorming van het kabinet Rutte II is vervolgens, bij de invulling van de bezuinigingsopgave uit het aanvullend regeerakkoord gekeken naar drie uitgangspunten:

- (1) Projecten uit het Regeerakkoord worden onverminderd doorgezet.
- (2) Projecten die de robuustheid en veiligheid van het wegen- en spoornet verbeteren worden onverminderd doorgezet.
- (3) Voor overige projecten is het economisch rendement doorslaggevend. Ook is de bijdrage van projecten aan de doelen van de SVIR en de ambities en opgaven uit de gebiedsagenda's betrokken. Verder is rekening gehouden met de samenhang met andere projecten, de financiële bijdrage van decentrale overheden en de politiek-bestuurlijke context. De gemaakte keuzes kunt u teruglezen in de bezuinigingsbrief aan uw kamer van 13 februari jongstleden (Kamerstuk 33 400 A, nr. 48).

### **Nationaal belang 6, betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem**

De aanpak van bereikbaarheidsopgaven in stedelijke regio's is een gedeelde verantwoordelijkheid: het rijk gaat meer samenwerken met regionale en lokale overheden en met het bedrijfsleven. Op een aantal terreinen hebben we deze nieuwe aanpak al ingezet, bijvoorbeeld in de samenwerking binnen de Topsectoren Logistiek en Water en met de programma's Beter Benutten en «Beter geïnformeerd op reis». De eerste ervaringen leren ons dat de aanpak werkt. Daarom kom ik dit najaar, als onderdeel van het MIRT proces, met een nieuwe brede werkwijze om bereikbaarheidsopgaven aan te pakken.

In de bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011, zijn concrete afspraken gemaakt over ruim 250 maatregelen in tien regionale gebiedsprogramma's (Amsterdam, Arnhem–Nijmegen, Brabant, Groningen–Assen, Haaglanden, Maastricht, Midden Nederland, Rotterdam, Twente, Zwolle–Kampen). Daarbij gaat het om innovatieve maatregelen die zich

richten op het verleiden van reizigers/verladers om de spits te mijden, ITS-projecten zoals op maat gesneden reisinformatie, bevorderen van de ketenmobiliteit, fietsmaatregelen, maar ook verruiming van de openstelling van spitsstroken en aanleg van nieuwe stroken. Het huidige programma Beter Benutten beoogt een reductie van de files met 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. De inspanning van de overheid en het bedrijfsleven is gericht op gezamenlijke afspraken ter vermindering van de spitsdruk. Er wordt samengewerkt aan de uitvoering van regionale maatwerkpakketten met onder meer gedragsbeïnvloeding, aanleg van spitsstroken en voorzieningen om aansluitingen te verbeteren tussen hoofd- en onderliggende wegen, tussen weg en OV en binnen het OV. Na 2014 wordt het programma Beter Benutten voortgezet. Hiervoor worden op dit moment, samen met medeoverheden en private partijen, de kaders, randvoorwaarden en ambities opgesteld. Bekeken wordt in hoeverre de werkwijze van Beter Benutten standaard verankerd kan worden bij onderzoeken en verkenningen.

### **Nationaal belang 7, het in standhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen**

Om dit belang te waarborgen is er bij de bezuinigingen door het kabinet Rutte II voor gekozen om het beheer- en onderhoudsbudget ongemoeid te laten. Dit budget blijft hard nodig om overal onze sterke basis op orde te houden. Het is het fundament onder het voor Nederland zo belangrijke netwerk van rijkswegen, spoor- en vaarwegen.

In de begroting 2014 is er bovendien voor gekozen om een extra reservering te treffen voor beheer en onderhoud aan wegen.

### **Nationaal belang 8, verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's**

*Luchtkwaliteit* De uitvoering en voortgang van het NSL wordt gevolgd via de jaarlijkse monitoring. Voor het grootste deel van het land is de luchtkwaliteit sterk verbeterd in de afgelopen jaren. De kans is wel aanwezig dat op een paar specifieke plekken op 1 januari 2015 nog niet aan de Europese grenswaarden wordt voldaan en dat een groter aantal locaties net onder grenswaarde zit. Daarom blijft onverminderde aandacht voor luchtkwaliteit en het nemen van acties in NSL verband noodzakelijk.

*Bodem* De decentrale overheden die bevoegd gezag Wbb zijn, hebben hard gewerkt aan de inventarisatie en aanpak van locaties met bodemverontreiniging waar sprake is van humane spoed. Conform het convenant tussen het Rijk en de decentrale overheden zullen al deze locaties voor einde 2015 zijn gesaneerd of beheerst. De locaties waar mogelijk sprake is van spoed vanwege ecologie of verspreiding worden nu in beeld gebracht. De voortgang wordt momenteel geïnventariseerd. De rapportage komt in november 2013 beschikbaar

*Geluid* De Tweede Kamer is op 28 maart 2013 schriftelijk geïnformeerd over de hoofdlijnen van Swung-2 (Kamerstuk 32 252, nr. 52). Uitwerking in ontwerpregelgeving vindt thans plaats, in samenhang met de uitwerking van de Omgevingswet.

*Externe veiligheid* In het najaar van 2013 wordt de Amvb Transport Routes voor de Nahangprocedure aan de Eerste Kamer en Tweede Kamer aangeboden.

### **Nationaal belang 9, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kader voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling**

In het Deltaprogramma 2014 zijn de strategieën beschreven aan de hand waarvan het kabinet in 2015 de zogenoemde Deltabeslissingen kan nemen. Deze zijn erop gericht om de bewoners van Nederland in 2040 blijvend bescherming te bieden tegen extreme weersomstandigheden en mogelijke overstromingen als gevolg van de zeespiegelstijging. Ook wordt bekeken hoe in droge perioden in de zoetwaterbehoefte kan worden voorzien.

Verder worden in het kader van de klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling met coalities van publieke en private partijen adviezen uitgebracht om te komen tot praktische aanbevelingen over vier domeinen: stedelijk water, openbare ruimte en groen, bouw, en stedelijke ontwikkeling.

Het vigerende Nationaal Waterplan (NWP) is vastgesteld voor de periode 2009–2015. Verkend wordt op welke wijze het vervolg op het NWP vorm wordt gegeven. Belangrijke elementen zijn onder andere de deltabeslissingen en de Europese maatregelenprogramma's op gebied van waterkwaliteit en overstromingsrisico's.

### **Nationaal belang 10, ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten**

Voor de vijf deelprogramma's van de Visie Erfgoed en Ruimte (Werelderfgoed, Eigenheid & veiligheid, Herbestemming als gebiedsopgave, Levend landschap en Wederopbouw) zijn uitvoeringsprogramma's ontwikkeld en inmiddels zijn met betrokken overheden afspraken gemaakt over gezamenlijke uitvoeringsprojecten. Zo worden met gemeenten en provincies de kernkwaliteiten van de 30 geselecteerde wederopbouwgebieden nader uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de basis voor toekomstig ruimtelijke ontwikkelingen en planologische borging. Daarnaast wordt geïnvesteerd in kennisontwikkeling en kennisdeling met behulp van onder andere een onderzoeks- en onderwijsnetwerk, een kennisprogramma, KiMoMo waar cultuurhistorische informatie digitaal wordt ontsloten en handreikingen.

### **Nationaal belang 11, ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en fauna-soorten**

De ruimtelijke bescherming van de nationale EHS is opgenomen in de 1<sup>e</sup> aanvulling van het Barro.

In september heeft Staatssecretaris Dijkema een natuurpact met de provincies gesloten. In het Natuurpact zijn de ambities met betrekking tot ontwikkeling en beheer van de natuur in Nederland vastgelegd voor de periode tot en met 2027.

De provincies ronden eind 2013 de herijking van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) af.

## **Nationaal belang 12, ruimte voor militaire terreinen en activiteiten**

Het Rijk heeft een nieuwe toetsingsmethode ontwikkeld voor radarverstoring waardoor meer ruimte is gecreëerd voor de ontwikkeling van windenergie en hoogbouw.

## **Nationaal belang 13, zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten**

De Omgevingswet die in voorbereiding is zal naar verwachting een belangrijke bijdrage leveren aan de vereenvoudiging van het omgevingsrecht in de breedte, en versnelling en verbetering van besluitvorming, ook op het ruimtelijke vlak.

De Sneller & Beter werkwijze wordt hierin verwerkt.

Om de onderzoekslasten voor burgers en bedrijven te beperken, is het belangrijk dat gegevens beschikbaar, bestendig en bruikbaar zijn. Hiertoe heeft het rijk de basisregistraties adressen, gebouwen, kadaster en kleinschalige topografie opgezet. De registraties voor grootschalige topografie en ondergrond zijn nog volop in ontwikkeling. Het wetsvoorstel voor de basisregistratie ondergrond zal naar verwachting binnen enkele maanden aan uw Kamer aangeboden worden. Ter ondersteuning van een efficiënte uitvoering van de nieuwe omgevingswet is het gewenst om in aanvulling daarop ook andere ruimtelijke informatie rondom bijvoorbeeld lucht en geluid adequaat te ontsluiten. Het RIVM voert een verkenning uit naar de gegevens die zouden kunnen worden opgenomen in een ruimtelijke databank. Een nieuwe nota GIDEON, die de kaders voor het nationale geo-informatiebeleid beschrijft, zal hierop aansluiten. Uitgangspunt hierbij is dat de gegevens, conform het open data beleid van de regering, vrij beschikbaar zijn voor hergebruik.

De deregulering en decentralisatie van taken in het ruimtelijk domein heeft ook consequenties voor de kennisinfrastructuur in het ruimtelijk domein. In de SVIR en het overkoepelende bestuursakkoord wordt dit als volgt verwoord: «de medeoverheden worden betrokken bij de kennisontwikkeling en kennisdeling op gebied van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid met het oog op het voorkomen van fragmentatie en duplicatie». In opdracht van de Minister van IenM heeft het PBL samen met decentrale overheden verkend hoe kennisdeling- en ontwikkeling vorm kan krijgen. Hiertoe zijn een aantal pilots met decentrale overheden uitgevoerd. De conclusies zijn vastgelegd in het rapport «Kennismaken met decentrale overheden». Dit rapport zend ik een dezer dagen aan de Kamer toe. De vervolgstap is om met decentrale overheden afspraken te maken over:

1. Het zorgen voor voldoende en valide data. Hierbij wordt aangesloten bij de implementatie van de omgevingswet en reeds bestaande initiatieven als het Informatiehuis Water, het Informatiehuis Bodem en Ondergrond en de «laan voor de leefomgeving». In het kader van deze ontwikkelingen wordt verzameling, beheer en ontsluiting van uniforme en valide data geborgd, waarbij Europese en Nationale afspraken over informatiebeheer worden meegenomen.
2. Borgen van de strategische kennisontwikkeling door afspraken te maken over de wijze waarop decentrale overheden kunnen participeren in de strategische werkprogramma's van kennisinstituten.

Goed en bestendig ontwerp is een belangrijk onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Op 18 september 2012 is de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk ontwerp (AAARO) 2013–2016 uitgebracht. Met de AAARO is de taak van het College van Rijksadviseurs geborgd en is gekozen voor de volgende samenstelling: de Rijksbouw-

meester, een Rijksadviseur voor Landschap en Water en een Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad. Het College heeft een Agenda voor de periode 2013–2016 opgesteld, genaamd «De techniek van het verbinden».

In 2012 is nulmeting van de Monitor Infrastructuur en Ruimte door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) i.s.m. het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) aan de Kamer aangeboden. Deze tweejaarlijkse monitor brengt de ruimtelijke ontwikkelingen in beeld die van belang zijn voor de 13 belangen van de SVIR. In 2014 zal de eerste vervolgmeting worden uitgebracht.

De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Eind 2013 zal «ladder voor duurzame verstedelijking» door het PBL worden geëvalueerd. De resultaten worden meegenomen in de vervolgmeting van de monitor Infrastructuur en Ruimte.