

Hoofdstuk 2

Beleidssterreinen 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.

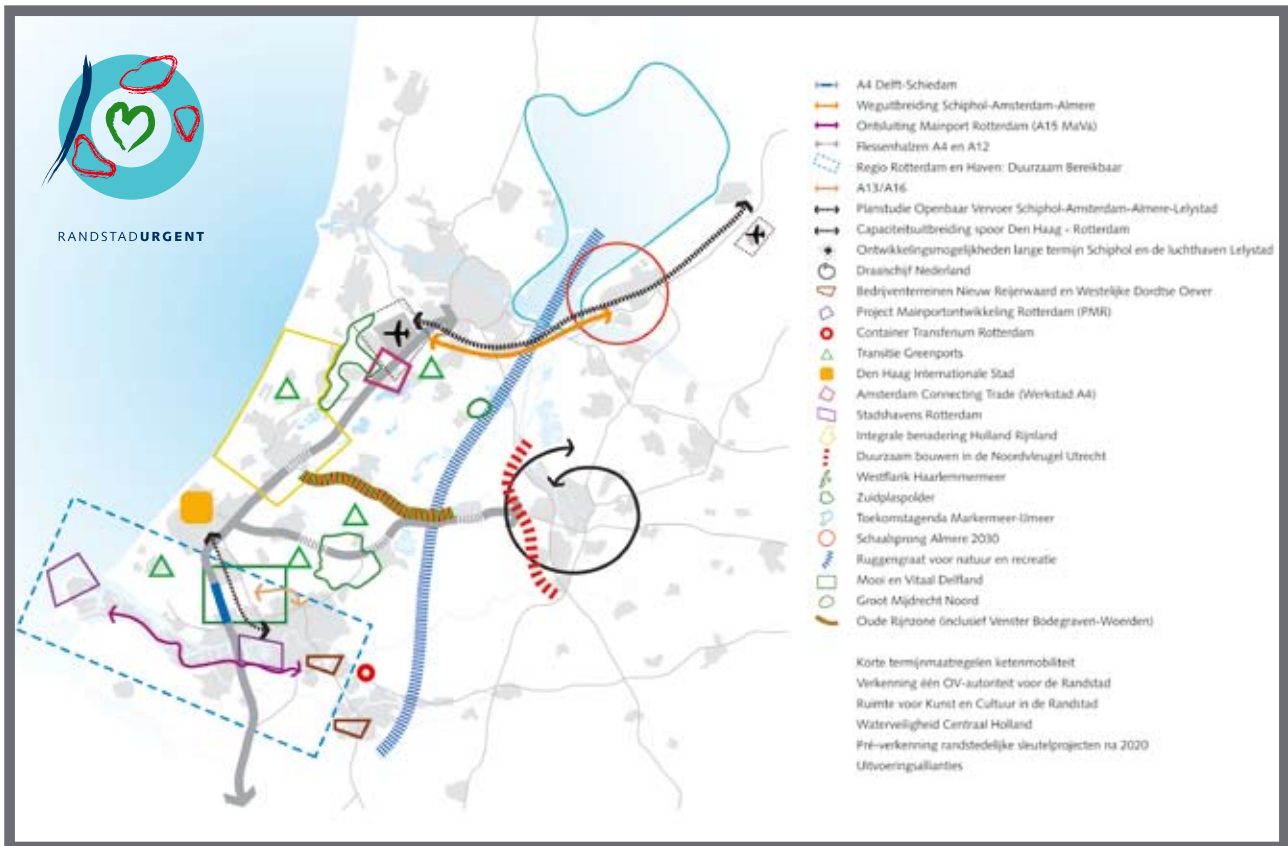
Het rijk benoemt op basis van vastgesteld beleid als prioriteiten bij de afspraken over verstedelijking de volgende vier thema's:

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 Roosendaal) 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 CO₂-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 vervoerplan met doelen en kaders voor het vervoer- 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

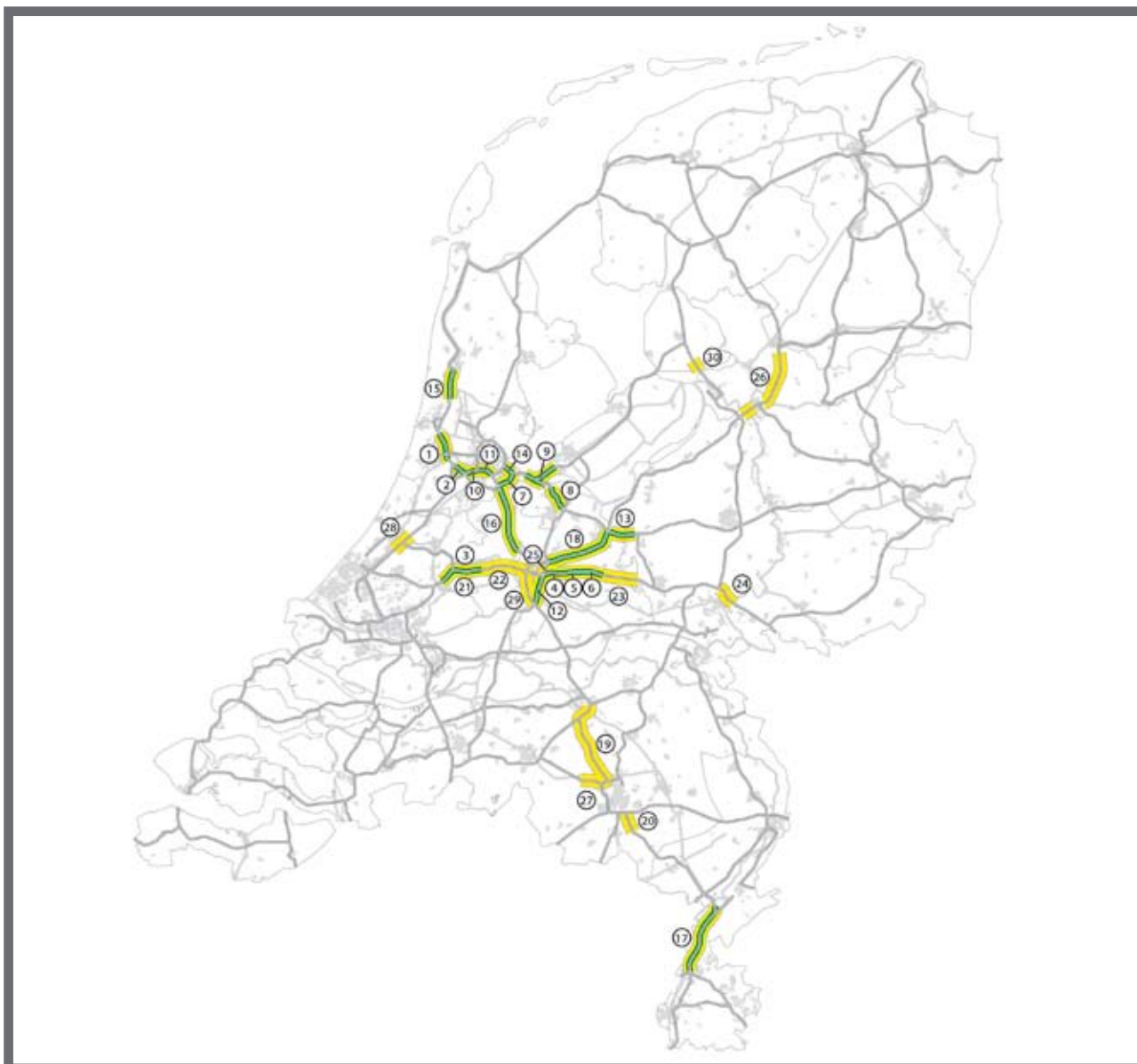
Nadere informatie over de projecten is te vinden in hoofdstuk 4:

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 Versnelling 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 eurovig-net, 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 beprijzingssysteem 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 EU-normen 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, beperkt of trager tot stand. Projecten die gericht 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.