

Vergaderjaar 2011–2012

32 660

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nr. 20

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 november 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties de behoefte om over de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) enkele vragen en opmerkingen voor te leggen.

De vragen en opmerkingen zijn op 5 oktober 2011 aan de minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 7 november 2011 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de SVIR. De ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid wordt door de leden gedeeld. De leden van de VVD-fractie zijn voorts verheugd te zien dat in deze visie de algehele lijn voor ruimtelijke ordening er één is van meer decentralisatie. Het is volgens de leden goed om de verantwoordelijkheden daar te leggen waar de vraagstukken op het gebied van de ruimtelijke ordening spelen. De leden van de VVD-fractie hebben hierover en over enkele andere punten echter nog wel enkele vragen. Deze worden hieronder gesteld.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zijn woonvisie (Kamerstuk 32 847, nr. 1) heeft gepresenteerd en dat deze woonvisie raakvlakken heeft met de SVIR, bijvoorbeeld waar het gaat om de aanpak van krimp. Welke relatie bestaat er tussen beide visiedocumenten?

In de SVIR wordt voorzien in een decentralisatie van bevoegdheden naar gemeenten en provincies. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna VNG) maakt zich zorgen over de middelen (zowel capaciteiten als geld), die de gemeenten tot hun beschikking hebben om van deze bevoegdheden in te vullen en vraagt dan ook om ondersteuning. De VNG stelt bijvoorbeeld voor om het Rijk gevraagd advies te laten geven aan gemeenten in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure en om gemeenten te ondersteunen bij het gebruik van de ladder voor duurzame verstedelijking. Is de minister bereid om deze ondersteuning te bieden? Zo ja, hoe ziet die ondersteuning er uit?

Daarnaast geeft de VNG ook aan dat de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening in het geding is. Zij geven aan te verwachten dat de voortgaande ontwikkeling van de kosten en baten van de ruimtelijke ordening zal leiden tot een situatie waarin de gemeente niet meer kan sturen op maatschappelijke ontwikkelingen. Deelt de minister deze zorg? Hoe gaat de minister er voor zorg dragen dat de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening niet in het geding komt?

De Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen (NEPROM) wijst bij de decentralisatie op het risico dat provincies en gemeenten een kop zetten op regels die het Rijk juist schrapt. Is de minister voornemens om de kans dat dit risico zich voordoet te verkleinen? Zo ja, welke instrumenten wil de minister daarvoor inzetten?

De leden van de VVD-fractie zetten in op het realiseren van flexibele bestemmingen. Hiermee worden ontwikkelingen die in eerste instantie niet aan een bestemmingsplan voldoen, maar goed in het gebied passen, sneller mogelijk gemaakt. Dit voorkomt lange proceduretijden en onbegrip bij de initiatiefnemer. Deze leden vinden dan ook dat de Rijksoverheid lokale overheden moet stimuleren om flexibele bestemmingsplannen op te stellen, met minder detaillering en bestemmingscategorieën. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister de mening deelt dat voorkomen dient te worden dat gemeenten gedetailleerde bestemmingsplannen opstellen. Welk sturingsinstrument gaat de minister hiervoor inzetten?

Veel gemeenten zijn actief in de grondexploitatie als grondbezitter. Dit kan nadelige effecten hebben, aangezien gemeenten hun financiële belangen voorrang kunnen geven boven optimale ruimtelijke ontwikkelingen. De

leden van de VVD-fractie vinden dit ongewenst en vinden dat gemeenten als marktmeester op moeten treden. Welke visie heeft de minister hierop?

De leden van de VVD-fractie constateren dat Schiphol als nationaal belang is benoemd in de SVIR. De besluitvorming over het bestemmingsplan vindt echter in de gemeente Haarlemmermeer plaats. De leden van de VVD-fractie vragen of dergelijke beslissingen op dit niveau thuishoren. Elke burger van Nederland heeft hier immers belang bij. Deze leden vragen of de minister deze gedachtegang deelt. Zo ja, hoe zou het besluitvormingsproces rondom ruimtelijke vraagstukken er volgens de minister uit moeten zien?

In hoeverre wordt in de SVIR rekening gehouden met een meerlaagse benadering betreffende waterveiligheid, waarin een meer risicogestuurde benadering wordt gevolgd inzake overstromingskansen?

In het Deltaprogramma 2012 Werk aan de delta, dat op 22 september 2011 aan de Kamer is aangeboden, is door middel van de motie Lucas c.s. over het tweede Deltaprogramma (Kamerstuk 32500-A, nr. 45) een onderscheid gemaakt tussen opgaven en ambities. In hoeverre is dit onderscheid met betrekking tot waterveiligheid meegewogen in de SVIR, teneinde een consistent beleid neer te zetten?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling en met zorg kennisgenomen van de SVIR en de doorvertaling daarvan naar andere overheden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Kamerstuk 31 500, nrs. 25 en 26) (hierna Barro). Gezien de inhoudelijke samenhang tussen de SVIR en het Barro kiezen deze leden ervoor beide onderdelen in één inbreng te behandelen, waarbij uit de insteek op beleidsniveau de zaken die op besluitniveau geregeld zouden moeten worden logisch volgen.

Wat opvalt aan het beleid van dit nieuwe kabinet is het gebrek aan ambities op gebied van ruimtelijke ordening. De nadruk wordt gelegd op de last die men heeft van regels, niet op de effecten van die regels. Zo zijn dankzij het beleid van Rijksbufferzones gebieden tussen steden open gebleven, die anders ongetwijfeld zouden zijn volgebouwd. Deze leden zijn daar blij mee.

Het is in de ogen van deze leden de verantwoordelijkheid van de overheid om gemeenschappelijke zachte waarden in bescherming te nemen en de *tragedy of the commons* te voorkomen. Als er geen beperkingen worden opgelegd aan ons allen, zullen enkelen daar gebruik van maken, ten koste van alle anderen. Zo zijn er belangrijke waarden op gebied van natuur, landschap, openheid en stilte en de keuzes voor waar wel te bouwen is in ons aller belang. Door te kiezen voor verstedelijking maakt een overheid ook een keuze voor een efficiënt en goedkoop vervoerssysteem. Doet zij dit niet, dan zal overal woon- en bedrijfsbebouwing plaatsvinden met als gevolg een diffuse vraag naar méér infrastructuur en gebrek aan draagvlak voor openbaar vervoerdiensten, die immers pas bij hoge dichtheden renderen. Deze leden zijn daarom wel zeer tevreden met het samenvoegen van de ruimtelijke ambities en de infrastructuurambities. Deze moeten immers in samenhang gezien worden. Zo zou bij het besluit om de Tweede Maasvlakte aan te leggen het vraagstuk van de bereikbaarheid al op tafel zijn gekomen. Idealiter zouden alle ruimtelijke investeringen ook worden opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT), dus ook die voor

natuur, water, cultuurhistorie, et cetera. Door al deze belangen in samenhang te bezien, ontstaan meer mogelijkheden om werk met werk te maken.

Deze leden betreuren het dat veel van de ambities van de vorige regeringen verlaten zijn: Nationale Landschappen zijn verdwenen, de robuuste verbindingzones, de beschermde natuurmonumenten, de verstedelijkingsopgave et cetera. Graag zouden de leden van de PvdA-fractie ook nieuwe ambities opnemen, bijvoorbeeld ten aanzien van het geven van ruimte aan duurzame energievoorziening en gezondheid, bijvoorbeeld als het gaat om de ruimtelijke inpassing van megastallen. Deze leden vrezen dat, door deze verantwoordelijkheden naar de provincies te verschuiven, een vorm van afschuiving gaat ontstaan: «doe het maar in de volgende provincie».

Deze leden zouden graag vasthouden aan de verstedelijkings- en verdichtingsambities van voorgaande kabinetten. Alleen met verdichting is het mogelijk het open land open te houden en de steden stedelijk, zodat het mogelijk en betaalbaar blijft hier een goed openbaar vervoer aan te bieden. Verstedelijking zorgt ook voor specialisatie en economische groei en innovatie. De leden van de PvdA-fractie missen de aandacht voor steden in de SVIR. Het spreiden van bebouwing zal leiden tot méér autokilometers, meer CO₂-uitstoot, méér NO_x-uitstoot, meer fijnstof, meer geluidsoverlast en meer noodzakelijke investeringen in infrastructuur. Deze leden zouden graag zien dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd op deze keuze van het kabinet.

Het is de leden van de PvdA-fractie onduidelijk of nu alle eerdere ruimtelijke beslissingen uit eerdere planologische kernbeslissingen zijn opgenomen in de SVIR en het Barro. Zo niet, welke planologische kernbeslissingen zijn precies verlaten? Hoe zit dit met de eerdere structuurvisies, zoals Randstad 2040 (Kamerstuk 31 089, nr. 21)? In de ogen van deze leden is ruimtelijk beleid niet statisch. Deze leden vragen of het in deze moderne tijd niet mogelijk is het ruimtelijk beleid voor burgers tastbaar te maken door op een digitaal kaartbeeld inzichtelijk aan te geven, net als bij de wettenbank, wat het actuele ruimtelijke beleid is en dit op een voor de burger hanteerbare wijze te presenteren. Dus niet enkel aangeven dat een gebied een «nationaal landschap» betreft, maar daarbij ook de consequenties die dit heeft voor bijvoorbeeld bouwinitiatieven benoemend. Deze leden zien hiervan eens te meer de noodzaak, nu in het voorgenomen beleid een groot deel van de doelstellingen wordt gedecentraliseerd, waardoor burgers behalve met nationaal en gemeentelijk beleid ook in toenemende mate met provinciaal beleid (dat ook nog eens per provincie zal verschillen) te maken zal krijgen en door de bomen straks het bos niet meer zien. Deze leden vrezen dat met het saneren van zesentwintig Rijksgebiedscategorieën er twaalf maal vijftientig provinciale categorieën voor terug zullen komen. Met een «levend» systeem zal het ook voor de burger eerder inzichtelijk zijn wat allerlei sectorale beslissingen de komende jaren, bijvoorbeeld rond het Deltaprogramma of regionale beslissingen in het kader van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (hierna: SMASH), voor gevolgen hebben voor zijn directe leefomgeving.

De leden van de PvdA-fractie missen elke ambitie als het gaat om behoud en bescherming van drinkwaterwinning. Waarom is hiervoor geen ambitie opgenomen?

Deze leden missen ook een visie op gezondheid in relatie tot ruimtelijke ordening. Herhaaldelijk is er door de Kamer op aangedrongen geen scholen pal naast snelwegen te bouwen en nieuwe opgaven vragen ook om een visie. Zo vragen de effecten van zoönosen uit de intensieve

veehouderij om een visie op de afstand die megastallen zouden moeten hebben tot kwetsbare bestemmingen als scholen, verzorgingstehuizen en woningen. De leden van de PvdA-fractie vragen op dit punt om een toelichting van de minister.

Deze leden vragen ook aandacht voor de opgaven op het gebied van herstructurering van kantoren en woningen, die op de verkeerde plek staan. Deze leden zien hierin nog steeds een verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid, al was het om te voorkomen dat, zoals nu vaak gebeurt, er concurrentie optreedt tussen gemeenten die elk hun eigen bedrijventerrein willen. Ook is aan herstructurering een grote financiële opgave verbonden en kan fiscaal beleid (per definitie des Rijks) een bijdrage leveren. Welke verbinding is er met het beleid, zoals vastgelegd in de woonvisie van het kabinet?

De leden van de PvdA-fractie kunnen de afweging voor Rijksverantwoordelijkheid, zoals die op pagina 13 van de SVIR is omschreven met nationale baten/lasten en doorzettingsmacht provincie of gemeente overstijgend; internationale verplichtingen waaronder biodiversiteit, duurzame energie en werelderfgoed; provincie of landsgrensoverstijgend en/of met hoog afwentelingsrisico; geheel onderschrijven. Deze leden komen op basis van die criteria echter tot geheel andere prioriteiten dan het kabinet. Zo vraagt de internationale biodiversiteitsstrategie om méér dan alleen een netto Ecologische Hoofdstructuur, maar juist om verbindingen. En, zo is er juist behoefte om zachte waarden als cultuurhistorie te beschermen, bijvoorbeeld middels Nationale Landschappen. Ook een strategie voor duurzame energie heeft zo verankering nodig in nationaal beleid om te voorkomen dat afwenteling plaatsvindt naar andere provincies en gemeenten.

Het is de leden van de PvdA-fractie niet helemaal duidelijk waarom bepaalde gebieden nu juist weer wel als nationale doelstelling worden aangemerkt, terwijl zij niet eens gemeentegrens-, laat staan provinciegrensoverschrijdend zijn, zoals Schiphol en Rotterdam-Zuid. Waarom valt dat niet onder «decentraal wat kan»?

Voor wat betreft het vestigingsklimaat valt op dat naast de topregio's, genoemd in het beleid van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Randstad en Eindhoven) in de SVIR wel andere regio's zijn opgenomen, zoals Twente. Hoe verhouden deze zich tot elkaar? Wat betekent de keuze voor bereikbaarheid van topregio's voor eerder voorgenomen investeringen in het kader van het MIRT? Welke investeringen vinden geen doorgang?

Met betrekking tot de energievoorziening kunnen de leden van de PvdA-fractie de ambitie onderschrijven om alle doelen uit het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (Kamerstuk 31 410, nr. 16) op te nemen. Daar hoort wel een doelstelling bij, namelijk het bieden van voldoende ruimte voor duurzame energie. Met name windmolenprojecten blijken erg gevoelig voor afschuiving. Een aparte structuurvisie voor windenergie is aangekondigd. Waarom wordt hiervoor niet, net als voor elektriciteitscentrales, nu al een ruimtelijke reservering gemaakt? Wanneer zal deze structuurvisie windenergie er zijn? Het is deze leden onduidelijk waarom er voor gekozen is het Barro niet van toepassing te verklaren op de Noordzee. Kan de minister deze keuze toelichten?

Er worden in het Barro reserveringen getroffen voor grootschalige elektriciteitsopwekking (meer dan vijfhonderd Megawatt), niet alleen op bestaande locaties maar ook in grote havengebieden, zoals Moerdijk, het Westland (waar?), de tweede Maasvlakte en het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Binnen die gebieden worden geen concrete locaties aangewezen. Dat stuit volgens deze leden op twee bezwaren. Ten eerste

moet de gemeente kennelijk bepalen wat een geschikte locatie is, hoe groot die moet zijn (er moet een kolencentrale met toebehoren kunnen staan, maar maten worden niet gegeven) en dit vastleggen in het bestemmingsplan, zonder dat dit met zoveel woorden wordt gezegd. Ten tweede betreft dit gebieden die al bouwrijp zijn gemaakt en waarvoor de gemeenten dus kosten hebben gemaakt. Op welke wijze worden de betreffende gemeenten gecompenseerd voor de inbreng van gronden? Welke overheid is verantwoordelijk voor eventuele planschade? Wanneer is er meer duidelijkheid over de precieze locaties die voor energievoorziening worden aangewezen?

Ten aanzien van de waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving is Nederland middels Europees beleid gebonden aan normen ter verbetering van de luchtkwaliteit, nitraatdepositie, waterkwaliteit, et cetera. De maatregelen die hiervoor bedacht zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de Programmatische Aanpak Stikstof hebben hun ruimtelijke consequenties. Waarom zijn deze niet opgenomen in de SVIR en het Barro?

Voor wat betreft waterveiligheid en de zoetwatervoorziening zorgt artikel 2.11.3 van de ontwerpwijziging Barro er voor dat een wijziging van het bestemmingsplan vooraf wordt beoordeeld door de beheerder van de kering, via de watertoets. Er staat in de toelichting echter uitdrukkelijk bij dat bij realisering van deze wijziging ook nog een vergunning nodig is van de beheerder van de kering. Dat is conform de Waterwet. Maar het roept wel de vraag op of de beheerder zich dan niet moet beperken tot die aspecten die zien op beheer en onderhoud van de kering. Als hij heeft ingestemd met de wijziging van het bestemmingsplan, heeft immers al een beoordeling plaatsgevonden van mogelijke belemmeringen voor toekomstige versterking. Bouwen in stedelijk gebied nabij primaire keringen komt steeds meer voor. Een bestemmingsplan hoort duidelijkheid te geven aan de burger.

Met betrekking tot de nationale vervoersnetwerken bespeuren de leden van de PvdA-fractie een enorme nadruk in de SVIR op automobiliteit. Ambities tot *modal shift* lijken haast verloren gegaan. Ook missen deze leden ambities ten aanzien van multimodaliteit: het overstappen van auto op trein bijvoorbeeld, waarbij transferia als nationale opgave zouden horen.

De leden van de PvdA-fractie missen een visie op grote infrastructurele vragen op spoorgebied, zoals de Hogesnelheidslijn-Oost en de verbinding Utrecht-Breda. Zelfs het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer krijgt minimale aandacht, waarbij oplossingen voor de goederenvervoersknooppunten niet genoemd worden.

In de ontwerpwijziging Barro (Artikel 2.7.4, lid 2) wordt een reservering getroffen voor toekomstige infrastructuurontwikkeling, waarmee voorkomen wordt dat er ontwikkelingen plaatsvinden die later voor veel geld ongedaan gemaakt moeten worden. De leden van de PvdA-fractie zouden dit artikel ook graag van toepassing verklaren op de bruto Ecologische Hoofdstructuur, die nu nog niet gerealiseerd kan worden bij gebrek aan middelen. Dit om ongewenste ontwikkelingen in de tussentijd te voorkomen.

Het is echter niet erg duidelijk voor deze leden wanneer sprake is van grootschalige permanente bebouwing of wat een aanmerkelijke verandering op maaiveldniveau is. De toelichting maakt het niet duidelijker. In de ogen van deze leden zou tijdelijk gebruik, bijvoorbeeld agrarisch gebruik of het plaatsen van windmolens, wel tot de mogelijkheden moeten kunnen behoren. Is het niet helderder de onteigeningskosten als uitgangspunt te nemen?

Ten aanzien van het cultuurlandschap zijn de leden van de PvdA-fractie blij dat de UNESCO-werelderfgoedgebieden en de Rijksmonumenten blijven bestaan, maar spreken zij wel hun zorg uit voor het vervallen van de Nationale Landschappen, die immers indertijd zijn aangewezen omdat ze van nationaal/bovenregionaal belang zijn. Gebieden als Waterland, het Groene Hart, de Hollandse Waterlinie en Midden-Delfland zijn in de ogen van deze leden wel degelijk van nationaal belang. Wat betekent de inperking van de Rijksverantwoordelijkheid voor het archeologisch erfgoed?

Deze leden vragen expliciet aandacht voor de molenbiotoop van historische molens. In de ogen van deze leden zou hiervoor een landelijke richtlijn moeten gelden.

De leden van de PvdA-fractie missen een samenhangende visie op natuur en landschap. Waar deze wel gegeven wordt ten aanzien van economie, is er geen samenhangende ambitie als het gaat om waar welke natuurkwaliteiten worden nagestreefd en welke keuzes er gemaakt worden om toch de laatste kostbare resten te beschermen. In plaats daarvan wordt dit beleid, met een korting van 75 procent op de middelen, doorgeschoven naar de provincies. Wat gebeurt er als die bij gebrek aan middelen allemaal kiezen voor toepassing van de goedkoopste vormen van beheer? De leden van de PvdA-fractie achten het van groot belang dat de Ecologische Hoofdstructuur adequaat planologisch beschermd wordt. Zij vragen of het niet eenduidiger zou zijn alle beschermingsregimes voor natuur onder te brengen in één natuurwet. Waarom is gekozen voor bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur middels het Barro en Natura-2000 via de Natuurbeschermingswet?

In het afwegingsregime wordt nu gesproken van «per saldo geen significante achteruitgang». Deze leden zijn bevreesd dat dit «per saldo» een niet te hanteren begrip zal blijken. Door het vervallen van de vergunningplicht voor veehouderijen is er immers geen zicht meer op de cumulatieve effecten van de verschillende activiteiten in een gebied. Ook wordt gerefereerd aan de kwantiteit, de oppervlakte, van een gebied dat gecompenseerd zou moeten worden, waarbij geen enkele garantie wordt gevraagd ten aanzien van het faciliteren van dezelfde soorten en of kwaliteiten. Ook missen deze leden de eis dat de compensatie vooraf moet zijn gerealiseerd, opdat de bedreigde soorten de tijd hebben zich nieuw te vestigen. In de vorige versie waren duidelijke eisen gesteld aan de saldobenadering (art 3.13 2e lid). Waarom zijn deze verlaten?

In het afwegingskader wordt aangegeven dat alternatieven moeten worden onderzocht. Welke garantie is er dat dit ook gebeurt? Waarom is er niet voor gekozen deze expliciet te moeten benoemen in het bestemmingsplan?

In de eerdere versie was sprake van een aantal verplichtende bepalingen in de provinciale verordeningen ten aanzien van behoud van natuur- en cultuurwaarden. Deze leden zouden er voorstander van zijn deze opnieuw op te nemen.

Waar groot maatschappelijk belang in de eerdere versie van het besluit beperkt was tot gaswinning, is daar nu oliewinning aan toegevoegd. Kan de minister toelichten waar het hier over gaat?

Deze leden hebben grote zorgen over het schrappen van grote delen van de Ecologische Hoofdstructuur, zoals dit kabinet dit nu voorstelt met haar «herijkingsoperatie». Uit de ex-ante evaluatie SVIR van het Planbureau voor de Leefomgeving, dat op 12 september 2011 onder meer aan de Kamer is aangeboden, blijkt dat met het schrappen van de robuuste verbindingzones internationale verplichtingen ten aanzien van biodiversiteit al niet meer gehaald kunnen worden.

Ten aanzien van de omvang van de Ecologische Hoofdstructuur begrijpen deze leden dat het in deze tijd niet mogelijk is de gehele Ecologische

Hoofdstructuur te realiseren. Deze leden willen echter expliciet wel vasthouden aan de ambitie om het netwerk als geheel alsnog te realiseren, al is het enkele jaren later (2018 zal al niet meer gehaald worden). Dit betekent dat de bruto Ecologische Hoofdstructuur, zoals die eerder op de kaart is gezet in de Nota Ruimte, wel een vorm van ruimtelijke reservering nodig heeft om te voorkomen dat deze wordt volgebouwd en realisatie van de natuur op termijn onbetaalbaar wordt. Deze leden vragen om een vorm van *no regret* beleid voor die delen van de Ecologische Hoofdstructuur die niet op korte termijn zullen worden gerealiseerd, inclusief de robuuste verbindingzones. De ketting is immers zo sterk als de zwakste schakel: de eerdere investeringen in de Ecologische Hoofdstructuur worden waardeloos als de natuur niet aaneengeschaakeld wordt. Het is deze leden niet duidelijk of de Ecologische Hoofdstructuur nu al dan niet verplichtend wordt opgenomen in de bestemmingsplannen. Dit zou wel leiden tot duidelijkheid voor burgers.

Tot nu toe is bij de Ecologische Hoofdstructuurbescherming gebruikgemaakt van de spelregels Ecologische Hoofdstructuur. Dit was eenduidig. Het is de leden van de PvdA-fractie nu niet duidelijk of elke provincie straks eigen spelregels mag/moet gaan opstellen of dat een eenduidig regime gaat gelden. Dat laatste heeft de voorkeur van deze leden.

Ten aanzien van onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen was altijd één ding wel duidelijk: niet in de Ecologische Hoofdstructuur. Nu wordt dit principe losgelaten. Deze leden achten dit onwenselijk, omdat daarmee opnieuw veel onduidelijkheid wordt geschapen voor burgers en de natuurkwaliteit onder druk kan komen te staan.

De provincies gaan ambitiekaarten vaststellen voor te bereiken natuurdoelen. Met de enorme bezuinigingen op het natuurbudget bestaat het gevaar dat provincies er toe gedwongen worden dure natuurtypes te schrappen, er op vertrouwend dat andere provincies deze dan wel in stand zullen houden. Het gevaar is dat deze overal zullen verdwijnen, waarmee kwetsbare en bijzondere soorten uit Nederland dreigen te verdwijnen. Op welke wijze gaat de minister voorkomen dat overal de minst ambitieuze keuzes gemaakt gaan worden en de minimale behoud-doelstelling nog wel gehaald gaat worden? Deze leden achten het wenselijk dat provincies verplicht worden de wezenlijke waarden, waaronder ook potentiële waarden, van natuurgebieden vast te leggen.

Deze leden begrijpen de noodzaak van het aanwijzen van militaire terreinen uit nationaal belang. Waarom zijn de militaire terreinen, die tevens een natuurfunctie hebben, echter ineens uit de Ecologische Hoofdstructuur geschrapt?

De leden van de PvdA-fractie zijn blij dat de SER-ladder, al is het onder een andere naam, terugkomt in de SVIR. Deze leden maken zich echter zorgen over de vrijblijvendheid ervan. Wat als een provincie of gemeente de ladder niet of onvolledig toepast? Welke sancties staan daar op? Op welke wijze kunnen burgers of de Rijksoverheid een gedegen gebruik van de ladder afdwingen?

Deze leden vragen op deze plaats ook aandacht voor een andere ladder, bedoeld voor afwegingen rond infrastructuurinvesteringen: de ladder van Verdaas. Graag zouden zij zien dat deze ladder wordt toegepast bij alle infrastructurele besluiten. In deze ladder is ook expliciet aandacht voor het instrument beprijzen. Meerdere regio's en zelfs het Havenbedrijf Rotterdam geven aan hiermee te willen experimenteren. Deze leden zouden graag deze opening willen bieden.

In het Barro staat: «Leidend bij het bepalen van de behoefte aan woningen zijn de woonwensen van burgers». De zin kan al snel worden opgevat als

een vrijbrief om vooral te bouwen in mooie open gebieden en natuur. Dit geldt kennelijk niet voor bedrijven en kantoren. Waarom dan wel expliciet vermeld voor woningen?

Nu wordt de ladder – enigszins vrijblijvend – opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Waarom is daar voor gekozen en niet om het onderdeel te laten vormen van de nieuwe omgevingswet?

Voor wat betreft de Noordzee missen deze leden aandacht voor de Natura 2000-gebieden op de Noordzee en de noodzakelijke beperkingen voor visserij, scheepvaart, et cetera, die daarbij horen. Waar worden deze anders geregeld? Zou het niet inzichtelijker zijn deze in één document bijeen te brengen?

Het kabinet spreekt zijn vertrouwen uit in andere overheden als het gaat om de doorwerking van Rijksbeleid. Deze leden waarderen dit vertrouwen, maar vragen wat er gebeurt als het onverhoopt een keer misgaat. Dit kan zijn uit onwetendheid of vergeetachtigheid, maar ook het gevolg zijn van direct conflicterende belangen. Denk aan de discussie over AWACS-vliegtuigen in Zuid-Limburg. Op welke wijze kunnen burgers er van op aan dat het nu vastgestelde Rijksbeleid wordt doorgevoerd in lokaal beleid? Wat als (achteraf) wordt vastgesteld dat een bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met een nationaal belang? Hoe te voorkomen dat we, zoals in België wel eens schijnt te gebeuren, slechts achteraf constateren dat gebouwen niet gebouwd hadden mogen worden en tegen hoge kosten weer moeten worden afgebroken? Is er nog capaciteit bij de Rijksoverheid om zicht te houden op de niet-sectorale Rijksbelangen zoals natuurwaarden? Welke rol speelt de vroegere VROM-inspectie (nog)?

Tot slot hebben de leden van de PvdA-fractie enkele vragen over het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere- Markermeer (RRAAM). Wat is het nationale belang dat beschermd wordt door landaanwinning in principe niet toe te staan? Op welke grond wordt daar van afgeweken? Is hierbij rekening gehouden met de voornemens van Almere om vooraf te investeren in de natuurkwaliteit van het IJsselmeer, waardoor géén significante effecten plaats zullen vinden bij landaanwinning?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR. Deze leden vinden het goed dat de decentralisatie van de ruimtelijke ordening verder wordt doorgezet. De leden van de PVV-fractie zetten wel vraagtekens bij de aanwezige planologische kennis van sommige gemeenten. De eventuele negatieve gevolgen voor deze gemeenten zullen dan ook nauwlettend in de gaten moeten worden gehouden. Desalniettemin zijn de leden van de PVV-fractie van mening dat met de SVIR de goede weg is ingeslagen waar het gaat om de ruimtelijke ordening van Nederland.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR en zijn in beginsel positief over de insteek van de SVIR, maar hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van het vergroten van de verantwoordelijkheid en de mogelijkheden van provincies en gemeenten, en juichen het selectiever, beperkter en anders worden van de taken van het Rijk op het gebied van ruimtelijke ordening toe. Een duidelijke taakverdeling tussen het Rijk, provincies en lokale overheden moet de

bemoeienis van verschillende overheden terugdringen, evenals de kosten. Daarnaast is de keuze om meer beleid decentraal tot ontwikkeling te laten komen gepast, gezien de naderende periode van stabilisatie van de bevolkingsomvang. Bovendien, en dat is voor de leden van de CDA-fractie belangrijk, is op deze manier voor de burger duidelijker wie wat doet en waar dit besluitvormingsproces te beïnvloeden is. Onderschrijft de minister dat de taken van het bestuur zo dicht mogelijk bij de burger moeten liggen en op welke manier komen deze beginselen terug in de SVIR?

De leden van de CDA-fractie willen waken voor een duidelijke afbakening van de taken (en de houding) van de Rijksoverheid op het gebied van de nationale ruimtelijke ordening. De leden van de CDA-fractie willen ruimte geven aan lokale overheden, bedrijven en burgers, maar die ruimte moet juist ten behoeve van deze partijen goed worden vastgelegd. Concreet roept dit de vraag op of voor het afwegen en beschouwen van alle belangen en aspecten op gemeentelijk niveau altijd evenveel expertise aanwezig is. De leden van de CDA-fractie achten de gemeenten in staat om constructief en succesvol samen te werken, en inmenging in beslissingen door de burger zelf is voor de leden van de CDA-fractie minstens zo belangrijk als effectiviteit. Deze leden vragen de minister of zij onderzoek heeft gedaan en beschikt over concrete voorbeelden van de effectiviteit en de samenwerking tussen gemeenten met betrekking tot deze problematiek.

In het regeerakkoord staat: «Per terrein zijn ten hoogste twee bestuurslagen betrokken bij hetzelfde onderwerp.» Zou de minister kunnen aangeven op welke wijze dit binnen de SVIR gevolg krijgt?

Kansen voor Nederland liggen welbeschouwd op de vlakken hightech, logistiek, energie, chemie, landbouw en tuinbouw en water. Deze topsectoren concentreren zich in en rondom de stedelijke regio's. Deze gebieden verdienen daarom op basis van vraag en ontwikkelingsmogelijkheden een solide en betrouwbare infrastructuur. De leden van de CDA-fractie zijn dan ook blij dat de SVIR haar aandacht op de topsectoren en de stedelijke gebieden richt. Desalniettemin zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat het landelijk gebied enigszins onderbelicht is in de huidige versie van de SVIR. Met name de economische ontwikkelingsruimte voor de agrarische sector in het landelijk gebied is iets dat naar de mening van de leden van de CDA-fractie meer aandacht verdient. Zij willen de minister vragen of zij niet eveneens van mening is dat de agrarische sector eigenlijk een betere plek in de SVIR zou moeten krijgen. Daarbij denken de leden van de CDA-fractie bijvoorbeeld aan het benoemen van productiegebieden voor land- en tuinbouw in de SVIR, waarbij het bieden van ruimte aan vernieuwing en verduurzaming van agrarische bedrijven eveneens opgenomen zou moeten worden, ook al omdat een eenduidige keuze voor de topsectoren Agro&Food en Tuinbouw en Uitgangsmaterialen juist aandacht voor het landelijk gebied vergt.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat regio's, waar bevolkingskrimp wordt verwacht, misschien meer aandacht binnen de SVIR vergen. De aandacht die het Rijk aan de grootstedelijke gebieden schenkt kan een negatieve wisselwerking hebben met betrekking tot meer regionale gebieden, alleen al omdat een verschil in investeringen een verschil in aantrekkingskracht zal hebben. Tegelijkertijd bestaat de kans op een positieve wederzijdse stimulering. Daarnaast bestaat er een wisselwerking tussen sectoren en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Het feit dat landelijke gebieden geen prioriteit hebben, schept het gevaar dat groei niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief tot stilstand zal komen en

(bevolkings)krimp een versnelling mee zal maken. Uit het feit dat bijvoorbeeld op dit moment en in de nabije toekomst sprake is van congestie in de grootstedelijke gebieden wil niet per se zeggen dat dit ook in de verdere toekomst zo zal zijn. De vraag is immers voor burgers en bedrijven ook, zowel voor wat betreft economische factoren als voor wat betreft leefbaarheidcriteria, waar nog ontwikkelings- en ontplooiingsruimte is. Daarbij moet opgemerkt worden dat in ruimtelijke verkenningen in feite grote onzekerheid bestaat over wat er op ons af zou kunnen komen in de toekomst. Zeker met betrekking tot grote (infra)projecten die strekken tot na 2020 is het doen van voorspellingen over groei en doelmatigheid moeilijk. De leden van de CDA-fractie zouden graag willen voorkomen dat grote (infra)projecten worden gerealiseerd zonder daadwerkelijke vraag óf behoefte. We moeten tevens constateren dat Nederland in veel opzichten een voorsprong heeft op andere landen, maar op dit gebied – «het vergeten regionale niveau» – een achterstand heeft op veel concurrenten. De leden van de CDA-fractie begrijpen dat de minister de euro's graag uit wil geven waar dat het meest rendeert, maar denken dat het ook belangrijk is dat de burger zelf geld aan kwaliteit kan besteden. Deze leden willen graag van de minister weten hoe zij hier over denkt.

De in de SVIR genoemde economische ontwikkelingskansen ziet het Rijk in de topsectoren water, agro(logistiek) en food, tuinbouw, high tech systemen en materialen, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie. Daarnaast versterkt de topsector logistiek ook de positie van de andere sectoren in internationaal perspectief. Deze topsectoren concentreren zich veelal in de stedelijke regio's rond de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland, de omliggende greenports¹⁶ (het netwerk Greenport Holland) en in de valleys (Food Valley in Wageningen, Energy Valley in Groningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft). De leden van de CDA-fractie hebben geconstateerd dat Energy Valley in de SVIR echter een andere status krijgt dan de genoemde mainports, brainports en greenports. Graag krijgen de leden van de CDA-fractie daaromtrent een nadere toelichting van de minister, ook al omdat achterlandverbindingen misschien meer deel uit zouden moeten maken van de SVIR.

In de eerste plaats zal het Rijk zich richten op het belang van een sterk vestigingsklimaat in verhouding tot economische en culturele concurrenten. Daarbij behoort de verantwoordelijkheid voor het goed bereikbaar maken en houden van de stedelijke gebieden en het functioneren van de nationale mobiliteitsnetwerken. De leden van de CDA-fractie zijn blij met de ambitieuze doelen die de SVIR formuleert. Toch is het zaak enige kanttekeningen te plaatsen bij deze ambities. Het ontsluiten en bereikbaar houden van de grote steden en de grootstedelijke gebieden moet vanzelfsprekend een prioriteit van het Rijk zijn. De leden van de CDA-fractie juichen ook toe dat de verantwoordelijkheid voor veel andere zaken niet langer bij het Rijk komt te liggen. Maar de vraag is of deze prioriteitenstelling ook niet een ongepaste bevoordeling is van de grootstedelijke gebieden ten opzichte van de minder stedelijke regio's, mede omdat op de onderdelen die wél in de SVIR staan als nationale prioriteiten de rol van het Rijk de komende jaren juist sterker lijkt te worden. De minder stedelijke regio's vertegenwoordigen geen direct algemeen belang, in de zin dat de bestuurlijke beslissingen daar beter door gemeenten en provincies in samenwerking met burgers en bedrijven genomen kunnen worden. Maar de regio's vertegenwoordigen de facto wel nationaal belang; het mag niet zo zijn dat de culturele en maatschappelijke levensader financieel, cultureel en economisch al te veel onder-sneeuwt dankzij het opstellen van landelijke prioriteiten rondom de grote

steden. Lokale verantwoordelijkheid vergt in die zin nationale aandacht. De leden van de CDA-fractie willen geld spenderen waar dat economisch rendeert, maar willen tevens aandacht voor het scheppen van omstandigheden waarbinnen lokale bestuurders in de regio's hun verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk kunnen invullen. De leden van de CDA-fractie willen graag van de minister weten hoe zij over deze zaken denkt.

De leden van de CDA-fractie zien liever mooie, kleinschalige en bij de vraag aansluitende nieuwbouw die daadwerkelijk uit de samenleving voortkomt, dan megalomane nieuwbouwprojecten die geen enkele aansluiting vinden bij de gemeenschap, noch de economische omstandigheden. Daarom moeten er minder grote en ingewikkelde plannen van bovenaf opgelegd worden aan de lokale samenleving en heeft het de voorkeur van de leden van de CDA-fractie als ruimtelijke ontwikkeling stap voor stap op een bijna organische manier tot stand zal komen. Dergelijk beleid sluit beter aan bij de bestaande gemeenschap, de vraag van bewoners en bedrijven, en het heeft daardoor vanzelfsprekend duurzame voordelen.

Tegelijkertijd is het zo dat daardoor veel afhankelijk is van lokaal initiatief. Burgers, bedrijven en bestuurders dienen zelf verantwoordelijkheid te nemen en voorop te lopen. Het risico daarvan is dat bestuurders en grote projectontwikkelaars en bedrijven alsnog van grote hoogte niet passende nieuwe projecten over de gemeenschap uitrollen, terwijl gepaste kleine projecten uit winstbejag of bestuurlijke voorkeur niet worden ingevuld en bestaande huizen, winkels en kantoorpanden verloederen en leegstaan.

Met het oog op deze problematiek wordt in de SVIR de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De gedachte achter deze ladder omvat dat eerst gekeken wordt of bestaande gebieden of bebouwing volstaat, kan worden gerenoveerd of op een bepaalde manier hergebruikt kan worden. Indien dit echt niet mogelijk is en er een daadwerkelijke vraag is naar nieuwe ontwikkelingen, dan pas kan gekeken worden naar nieuwbouw. De leden van de CDA-fractie willen graag benadrukken dat het de bedoeling is dat deze nieuwbouw dan weer aansluit bij het bestaande, nooit groter dan gepast met het oog op de in redelijkheid aan te nemen vraag en dat aansluiting bij en samenhang met het bredere kader van bereikbaarheid (en daarmee samenwerking met andere gemeenten) een *must* is. De leden van de CDA-fractie moeten daarbij constateren dat de ladder in dit opzicht betrekkelijk vrijblijvend en weinig dwingend is. Bepaalde elementen in de ladder zijn betrekkelijk vaag te noemen en bij de afdwingbaarheid van de ladder zijn grote vraagtekens te plaatsen. Er is eigenlijk geen sprake van een krachtige borging van het gebruik van de ladder. Daarmee is de ladder in zekere zin te omzeilen en de vraag is of de ladder daarom in het afwegingsproces iets wezenlijks toevoegt. De leden van de CDA-fractie zijn blij met het leggen van verantwoordelijkheid op lokaal niveau, maar zien deze verantwoordelijkheid wel graag op een gepaste manier afgebakend. Deze leden willen daarom graag van de minister weten hoe zij over deze thematiek denkt.

De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van een mooi en duurzaam landschap, dat in eerste instantie door bewoners zelf wordt gecreëerd en onderhouden. Daarbij hoort een goed gebruik van ruimte, waarin bedrijvigheid, wonen, recreatie en de natuur elkaar aanvullen zoals ze dat al eeuwen doen. De leden van de CDA-fractie zijn daarom voorstander van meer multifunctioneel ruimtegebruik; in een goede samenleving gaan de belangen op het gebied van natuur, landbouw, toerisme, wonen, werken, energie en water. De leden van de CDA-fractie kiezen voor natuurlijke groei van gemeenten, waarbij verschillende functies met elkaar worden vermengd, wat de vitaliteit ten goede komt. Dit vraagt om een integrale

aanpak van de ruimte, maar dan wel zo dicht mogelijk bij de burger en zo weinig mogelijk van bovenaf. Gelukkig sluit de SVIR aan bij deze ambitie. Hoewel de SVIR een sterke poging is om prioriteiten helder te onderscheiden, ontstaat daarmee wel het risico dat er veel op een bewuste sector gefocust wordt met als gevolg dat een wederzijdse invloed tussen sectoren en gebieden uit het oog verloren kan worden. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de minister hoe zij over wederzijdse beïnvloeding tussen sectoren denkt.

De leden van de CDA-fractie ondersteunen, zoals gezegd, de prioriteiten die het Rijk in de SVIR legt, maar willen nog een enkele kanttekening maken. Dat het Rijk de mobiliteitsproblemen omtrent en de ontsluiting van de grootstedelijke gebieden aan zal pakken is uiteraard een goede zaak. De leden van de CDA-fractie willen de minister echter vragen of zij de mogelijkheid ziet om het bedrijfsleven in het kader van innovatie en efficiëntie meer bij deze invulling te betrekken. Tevens vragen zij de minister of zij meer inzicht kan bieden in de financiële effecten op lange termijn van de SVIR.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de SVIR, maar hebben ter verduidelijking van het voorliggende voorstel vragen en opmerkingen. Daarnaast zouden de leden graag de inbreng ten behoeve van het schriftelijk overleg over het Barro hierbij betrokken zien. Daarom verwijzen zij korthedshalve ook naar deze inbreng. Dit zorgt voor samenhang en voorkomt het indienen van eerder gemaakte opmerkingen. Is de minister met de leden van de SP-fractie van mening dat de Barro gezien zou moeten worden als een doorvertaling of vertaalslag van de SVIR?

De zogenaamde «beslissingen van wezenlijk belang» in planologische kernbeslissingen (hierna: Pkb's), veelal door middel van een ander lettertype of gele arcering aangeduid, waren onder de oude Wet Ruimtelijke Ordening juridisch gezien voor andere overheden gelijk aan de gewone zwarte tekst: zij zijn voor hen ook indicatief van karakter. Er gold als algemene regel dat het in een Pkb geformuleerde Rijksbeleid indicatief van karakter was, waarbij andere overheden werd gevraagd dit beleid verder te concretiseren in hun ruimtelijke plannen. Tenzij sprake was van concrete beleidbeslissingen, die in juridische zin, gericht waren op rechtsgevolg, en andere overheden direct bonden, bond een Pkb andere overheden niet. De rechter heeft hierover uitspraken gedaan. Provincies en gemeenten konden onderbouwd van een Pkb afwijken. Deze zwakke juridische status heeft ook een structuurvisie onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. In de voorgaande nota stonden geel gemarkeerd teksten, die uitspraken bevatten die voor het Rijk een grote mate van zelfbinding inhielden. Uit artikel 3, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening 1985, volgde dat van een beslissing van wezenlijk belang niet door een minister kon worden afgeweken, anders dan met artikel 2b van de oude Wet Ruimtelijke Ordening. Dat wil zeggen niet dan nadat de beslissing was herzien of ingetrokken. Dat betekende volgens de oude Wet Ruimtelijke Ordening dat de beide Kamers der Staten-Generaal eerst over dit voornemen zou worden geïnformeerd en dat het voorstel tot herziening of intrekking aan de instemming van deze beide Kamers onderworpen was. Structuurvisies bevatten het beleid dat de vaststellende overheid de komende jaren wil voeren en in die lijn is er na vaststelling sprake van een bestuurlijke zelfbinding. Tenzij in de structuurvisie zelf een bandbreedte voor het kabinet voor afwijking is geformuleerd, zal een minister die wens af te wijken van het in de structuurvisie vastgestelde beleid, die dus een nieuw beleid wil voeren, genooddaakt zijn

aan beide Kamers een voorstel voor afwijking te doen en dan wel op een andere wijze te bewerkstelligen dat het parlement met die afwijking instemt. In die zin wijkt de nieuwe regeling niet af van de oude Wet Ruimtelijke Ordening. In het antwoord op de laatste deelvraag in de lijst van vragen en antwoorden over het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening («Amvb Ruimte») d.d. 22 september 2009 (Kamerstuk 31 500, nr. 16 pagina 21) wordt gesteld dat het ontwerpbesluit ertoe strekt «om de in de realisatieparagraaf aangeduide elementen van Rijksbeleid, zoals opgenomen in de geselecteerde Pkb's een bindend karakter te geven voor andere overheden».

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat door het «slechts» indienen van een nieuwe structuurvisie niet is voldaan aan een voorstel voor afwijking. Naar mening van de leden hoeft er niets mis te zijn met een nieuwe visie, mits helder en duidelijk wordt gecommuniceerd waaruit de afwijkingen en/of wijzingen bestaan. De leden van de SP-fractie missen de koppeling tussen Pkb's en de SVIR. Zij willen weten welke Pkb's van kracht blijven. De leden van de SP-fractie missen een dergelijk stuk. Hierdoor is volstrekt onduidelijk welke zaken vanuit de oude nota's, visies en wetgeving «stand hebben gehouden» of welke zaken gewijzigd zijn. De leden van de SP-fractie zien dan ook graag een verhelderende brief met een duidelijke omschrijving van de voorgenomen wijzigingen, onderbouwd met duidelijke argumentatie. Het is gewenst de visie van de Raad van State hieromtrent te vragen. De leden beseffen dat de werkwijze wellicht ingegeven is door het feit dat dit Kabinet tijdswinst hoog in het vaandel heeft staan. Dit mag echter niet leiden tot onduidelijke regels. Immers provincies, gemeenten en derden krijgen te maken met de uitwerking van voorgenomen beleid. Is de minister met de leden van de SP-fractie van mening dat grootschalige wijzigingen op het gebied van ruimtelijke ordening niet op voorhand mogen leiden tot juridisering?

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd op welke wijze recht gedaan gaat worden aan de aanbevelingen, die het Planbureau voor de Leefomgeving in het kader van de ex-ante evaluatie SVIR heeft gedaan. Op welke wijze wordt bijvoorbeeld de aanbeveling overgenomen om internationale natuur- en waterverplichtingen in kaart te brengen en om aan te geven welke ontwikkelingen daar mogelijk zijn, ook als ze geen onderdeel vormen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur. Worden door het Rijk in het geheel geen beperkingen meer gesteld aan verstedelijking binnen de voormalige Nationale Landschappen en de voormalige rijksbufferzones? Onderschrijft de minister de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving dat juist in deze gebieden de kans op extra verstedelijking het grootst is? Zo nee, waarom niet?

De leden van de fractie van de SP-fractie horen graag de visie van de minister op de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatiebedrijven in de groene ruimte. Moet er door de provincie een relatie worden gelegd tussen de ecologische kwaliteit van een gebied en de ontwikkelruimte die recreatiebedrijven geboden wordt? Heeft de minister een mening over de tientallen campings die jaarlijks worden opgekocht door projectontwikkelaars om er chalet- of villaparken van te maken? Op welke wijze denkt de minister een halt toe te roepen aan deze wijze van illegale stadsuitbreiding?

De leden van de SP-fractie betreuren het dat het Rijk geen doelen meer stelt voor bundeling en verdichting van verstedelijking. Ook het feit dat het Rijk geen locatiebeleid meer voert voor bedrijven en voorzieningen, alsmede het feit dat de ingezette koers om herstructurering van leegstaande kantoorpanden los te laten, ervaren deze leden als meer dan een gemiste kans om verrommeling tegen te gaan.

Daarentegen is het breder toepassen van de SER-ladder winst. Al vragen de leden zich wel af wat er gebeurt indien burgers, Rijk en provincie de ladder niet volgen. Hierdoor zal dan zorgvuldig ruimtegebruik niet tot stand komen, laat staan dat andere relevante factoren als kwaliteitseisen zullen worden meegenomen. Welke sanctiemogelijkheden zijn er indien provincies of gemeenten zich niets gelegen laten liggen aan de «ladder voor duurzame verstedelijking»? Als er geen sanctiemogelijkheden zijn, onderschrijft de minister dan het standpunt dat de ladder een papieren tijger is?

De leden van de SP-fractie vernemen graag wat de Rijksoverheid zou doen bij ruimtelijke ontwikkelingen die aangrenzende provincies treffen (bijvoorbeeld bij grote nieuwe winkelcentra), indien de betreffende provincies hun beleid ter zake niet af willen stemmen. Wat is de visie van de minister op de ontwikkeling van het winkelaanbod in Nederland? Moet gestuurd worden op behoud van een fijnmazig decentraal aanbod dichtbij huis, op concentratie/schaalvergroting of kan de ontwikkeling aan de markt worden overgelaten? Moet nieuwbouw aan restricties gebonden worden in regio's met leegstand? Is er actief beleid nodig om de bestaande leegstand weg te werken en zo ja, is er ondersteuning nodig voor regio's waar sprake is van veel leegstand?

Deze minister zal achteraf nagaan of bestemmingsplannen door provincies en gemeenten voldoen aan nationale wet- en regelgeving. Naar de mening van de leden van de SP-fractie is er vooral bij kleine gemeenten onvoldoende prioriteit, capaciteit en/of kennis om het ruimtelijke relevante beleid te waarborgen. Ook cijfers van de Commissie Herziening Handhaving VROM-regels 2008 en van de VROM inspectie uit 2011 lijken dit nu al te bevestigen. Gemeenten blijken hun bestemmingsplannen niet tijdig te actualiseren en handhaven bestemmingsplannen onvoldoende. Slechts een derde van de gemeenten beschikt over een volledig actueel bestemmingsplannenbestand. Verder geldt dat slechts voor een derde van de gemeenten de toezichts- en handavingsinzet voldoende is en geldt voor één op de vijf gemeenten dat de inzet ronduit tekortschiet. De kans op niet handhaven van nationale ruimtelijke belangen door gemeenten is groter wanneer lokaal draagvlak van nationaal ruimtelijk belang ontbreekt. Dat kan volgens het Planbureau voor de Leefomgeving gevolgen hebben voor de doorwerking en naleving van nationaal ruimtelijke belangen. De VROM-inspectie heeft geconcludeerd dat het wenselijk is om aanvullende maatregelen te nemen. De leden van de SP-fractie zijn dan ook benieuwd waaruit deze aanvullende maatregelen zullen bestaan en vragen de minister dit nader toe te lichten.

Hoe moeten provincies en gemeenten de toegenomen taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting betalen, met name in gebieden waar er geen of weinig verdien capaciteit is uit rode ontwikkelingen, maar wel belangrijke opgaven liggen op het gebied van herstructurering, krimp, natuur, water en leefbaarheid? Het bestuursakkoord doet wel uitspraken over de gewenste verantwoordelijkheden, maar levert daar geen geld bij.

Ook de opmerkingen van het Planbureau voor de Leefomgeving over onderbelichte zaken binnen deze SVIR, vragen naar de mening van de SP-fractie om een antwoord. Op welke wijze gaan de woningmarkt, de waterveiligheid en de agrarische sector een plaats vinden binnen deze SVIR? Op welke wijze gaan woonvisie en SVIR meer met elkaar in verband gebracht worden? Is het feit dat pas in 2014 besluiten genomen zullen worden over het Deltaprogramma, en hierdoor niet doorwerken in het waterplan, reden tot te zijner tijd aanpassingen van de SVIR? Op welke wijze betreft u de Kamer(s) hierbij?

De belangen van een structuurvisie zijn enorm en divers. De leden van de SP-fractie hebben hierdoor een scala aan vragen op diverse terreinen, die hieronder thematisch volgen.

Op welke wijze gaat het Planbureau voor de Leefomgeving de feitelijke gevolgen van de decentralisatie van het ruimtelijk beleid inclusief het afschaffen van de Nationale landschappen en Rijksbufferzones monitoren? Welke indicatoren worden gemonitord? Welke instrumenten zijn er om eventuele ongewenste gevolgen van de decentralisatie bij te sturen?

De Raad voor het Openbaar bestuur geeft aan dat in veel gevallen bemoeienis van meerdere bestuurslagen bij één onderwerp nodig, onontkoombaar en zelfs gewenst is. Daarbij noemt de raad specifiek het beleidsveld ruimtelijke ordening, als beleidsterrein met goede voorbeelden die het nut van een meervoudige verantwoordelijkheid laten zien. Graag ontvangen de leden van de SP-fractie een reactie van de minister op dit standpunt van de Raad voor het Openbaar Bestuur. Zij verzoeken tevens om in dit kader ook de op dit gebied gemaakte opmerkingen van de deltacommissaris mee te nemen.

Met betrekking tot energie zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar de reactie van de minister op de stelling dat de richting van de SVIR ons nog afhankelijker maakt van fossiele brandstoffen. Er worden veel schaarse middelen geïnvesteerd in de meest CO₂-intensieve sectoren. Is de SVIR getoetst op klimaateffecten, zoals wordt voorgesteld in het Witboek Klimaatadaptatie van de Europese Unie? Kan worden aangegeven hoe klimaatadaptatie, beperking van de energiebehoefte en verduurzaming van de energievoorziening een rol gespeeld hebben bij het ontwikkelen van de SVIR? Als deze doelstellingen geen rol gespeeld hebben, onderkend de minister dan de mogelijkheden om door middel van ruimtelijk economisch beleid deze doelstellingen te bevorderen?

Ten aanzien van mobiliteit vragen de leden van de SP-fractie waarom het instrument van prijsbeleid niet is uitgewerkt in de SVIR, terwijl in het regeerakkoord de optie van het verhogen van de brandstofprijzen in combinatie met het verlagen van de vaste lasten als ambitie genoemd wordt. Wat hebben de contacten met onze buurlanden tot dusver aan resultaat opgeleverd?

Wordt er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de keuze om het autowegennet te verzwaren tot twee keer vier rijstroken in de Randstad en twee keer drie rijstroken elders? Zo nee, waarom niet? Is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor een alternatief scenario waarbij investeringen in het spoorwegnet (spoorverdubbeling, European Railway Traffic Management System, vervangen gelijkvloerse kruisingen) versneld worden? Zo nee, waarom niet? Welke verantwoordelijkheid ziet de minister als het gaat om het bevorderen van het aandeel van de fiets in het agglomeratievervoer? Welke voorgestelde maatregelen uit de door de Kamer omarmde initiatiefnota «Fietsen in Nederland...een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland» d.d. 2 december 2012 (Kamerstuk 31 796, nr. 2) van het toenmalige Kamerlid Atsma (CDA) worden in het kader van de SVIR uitgevoerd?

Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert in zijn ex-ante evaluatie van de SVIR dat de Randstad op het Europese schaalniveau zeer goed scoort qua bereikbaarheid, maar dat de bereikbaarheid op het lagere schaalniveau van de woonwerkrelaties problematisch is. Hoe valt deze analyse te rijmen met de zware inzet van het kabinet op vergroting van de capaciteit van de autowegen in combinatie met bezuinigingen op het

streekvervoer en het vrijwel ontbreken van Rijksbeleid voor het versterken van het marktaandeel van de fiets?

Voor wat betreft verstedelijking vragen deze leden welke instrumenten het Rijk gaat inzetten om ruimtelijk beleid in relatie tot openbaar vervoer-knooppunten te sturen. Als die instrumenten er niet zijn, worden er dan prestatieafspraken gemaakt met provincies om optimale benutting van (Rijks)investeringen in het openbaar vervoer te verzekeren?

Kan worden ingegaan op de kritiek van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het afschaffen van ruimtelijke restricties als Nationale Landschappen, Rijksbufferzones en groene recreatiegebieden rond de stad kan leiden tot meer versnipperde woningbouw, waardoor bijvoorbeeld Rijksinvesteringen in infrastructuur rond Almere minder zullen renderen? Ook zien de leden van de SP-fractie graag een reactie op de aanbeveling van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het Rijk in de SVIR duidelijk dient aan te geven hoe besluitvorming op korte termijn over verstedelijking door de andere overheden en de besluitvorming in 2014 over waterveiligheid door het Rijk zo goed mogelijk kan worden afgestemd. Te meer dit zal betekenen dat verstedelijking in delen van het rivierengebied wordt voorkomen.

Met betrekking tot het thema krimp ontvangen de leden van de SP-fractie graag een gemotiveerde reactie op de stelling dat het in de SVIR voorgenomen beleid de krimpproblematiek in de perifere gebieden buiten de Randstad zal versterken. Waarom is er geen flankerend beleid geformuleerd om de gevolgen van de problematiek die dit Randstadkabinet creëert te verzachten?

Ten aanzien van landbouw zijn de leden van de SP-fractie benieuwd naar welke consequenties de minister voor de SVIR verbindt aan de conclusies van de maatschappelijke dialoog over megastallen. Als die er niet zijn, waarom is die dialoog dan gehouden? Wat is de argumentatie om geen Rijksbeleid te formuleren voor het landelijk gebied?

Voor wat betreft water lezen de leden van de SP-fractie op pagina 46 van de SVIR dat provincies en gemeenten in samenwerking met de waterschappen afspraken maken over de ruimtelijke keuzes om het belang van de waterveiligheid te behartigen. Grijpt het Rijk in wanneer betreffende overheden er samen niet uit komen?

Tot slot hebben de leden van de SP-fractie enkele vragen over de militaire oefenterreinen. Deze leden zouden graag zien dat de herbestemming van militaire terreinen wordt opgenomen in de SVIR. Eerder is in de Nota Ruimte verwoord dat als de militaire functies voor (delen) van deze terreinen vervalt, het Rijksbeleid erop is gericht deze terreinen alsnog op te nemen in de Ecologische Hoofdstructuur. Deze leden hopen dan ook dat dit in het Barro stand heeft gehouden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met grote zorgen kennisgenomen van de SVIR. Voorgenoemde leden constateren dat het huidige kabinet kiest voor verregaande decentralisatie van ruimtelijk beleid en vrezende hierbij voor verrommeling en versnippering van het landschap, aantasting van waardevolle natuur en groene gebieden, wildgroei en vershraling van gebouwde voorzieningen als bedrijventerreinen en winkelcentra en verloedering door leegstand. De SVIR heeft een horizon tot 2040, maar zal ruimtelijke gevolgen hebben tot lang daarna. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals een bedrijventerrein in open landschap of woningbouw in natuurgebieden, zijn lastig terug te draaien. Daarom is het volgens de leden van de

D66-fractie noodzakelijk zorgvuldig met onze ruimte en zorgzaam met onze kwetsbare gebieden om te gaan. Deze leden laten Nederland graag mooi, groen, duurzaam en leefbaar achter voor de volgende generaties.

De leden van de D66-fractie vinden een decentralisatie van ruimtelijke taken naar provincies niet per se verkeerd. Daarbij willen zij echter wel twee zaken opmerken:

- Decentralisatie hoort samen te gaan met een versteviging van bestuurskracht, kennis en financiële middelen bij decentrale overheden. Kan de minister aangeven hoe zij waarborgt dat deze drie zaken bij de decentrale overheden voldoende aanwezig is?
- Decentralisatie moet geen blauwdruk op zich zijn. Voor elk ruimtelijk dossier zou moeten worden gekeken op welk schaalniveau dit het beste kan worden behandeld. Bij een aantal dossier die in de SVIR worden gedecentraliseerd, zoals natuur, krimp en leegstand, vinden de leden van de D66-fractie dit geen verstandige keuze. Bij natuur is het bijvoorbeeld van belang dat verschillende gebieden op elkaar aansluiten, terwijl deze nu versnipperd dreigen te worden. Voor natuur is het juist belangrijk om deze verbindingen te behouden.

Daarnaast wijzen de leden van de D66-fractie er op dat voor een goede uitvoering van deze ruimtelijke taken versterking van de bestuurskracht van provincies en gemeenten, door het opschalen van deze bestuurslagen, noodzakelijk is.

De leden van de D66-fractie voorspellen dat de ruimtelijke uitdagingen voor de komende decennia wellicht nog groter zijn dan de afgelopen decennia. Het zal niet alleen meer gaan om het faciliteren van groei, maar om het samenspel van groei én krimp: het faciliteren van groei in de stedelijke regio's en het tegelijkertijd leefbaar houden van krimpregio's. Deze leden constateren dat er vanuit het Rijk voor de stedelijke regio's, met name rond de main-, brain- en greenports, veel aandacht blijft bestaan, terwijl die aandacht er voor de krimpregio's en overloopegebieden nauwelijks is.

Overigens willen de leden van de D66-fractie de minister wel complimenteren met de voortvarendheid waarmee zij de SVIR heeft opgesteld en het feit dat zij deze al binnen een jaar na haar aantreden naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

De leden van de D66-fractie staan zeer positief tegenover de integratie van infrastructuur en ruimte in één structuurvisie. Zij constateren echter dat dit er helaas niet toe heeft geleid dat infrastructurele- en ruimtelijke ontwikkelingen echt in samenhang worden behandeld. Infrastructuur moet in de ogen van deze leden een onderdeel zijn van ruimtelijke ontwikkelingen en geen doel op zich. Door goed na te denken over de locatie van woningbouw en werkgelegenheid, kan men de toename van mobiliteit reduceren en daarmee files voorkomen. Kan de minister aangeven hoe zij hier tegenover staat?

Kan de minister ook aangeven hoe de SVIR samenhangt met beleids-terreinen die onder andere ministers vallen? Deze leden denken hierbij onder andere aan natuur, energie, landbouw (zoals mestbeleid), topsectorenbeleid en de woonvisie.

De woonvisie overlapt deels met de SVIR. Kan de minister ingaan op de synergie tussen beide visies? Deze leden zien dat in de woonvisie wordt ingegaan op grondbeleid van gemeenten, terwijl dat ook voor de SVIR relevant is. Kan de minister toelichten waarom dit wel is meegenomen in de woonvisie en niet in de SVIR?

Nederland is een waterland en waterveiligheid een «sine qua non». Hoewel primaire waterkeringen, kustbescherming en ruimte voor het riviersysteem Rijkstaken blijven, vragen deze leden of waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit bij decentralisering nog wel voldoende is geborgd. Kan de minister aangeven of er bij decentrale ruimtelijke ontwikkelingen nog wel op waterveiligheid en waterkwaliteit wordt getoetst? Op welke manier worden de kosten voor waterveiligheid, in het geval dat ruimtelijke beslissingen gevolgen hebben voor waterveiligheid, meegenomen in ruimtelijke afwegingen? Hoe worden de consequenties van verstedelijking voor de waterhuishouding gemonitord?

In de inleiding van de SVIR wordt geconstateerd dat Nederland knooppunten heeft in verschillende internationale netwerken en goede verbindingen naar gebieden verder in Europa en de wereld. De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre dit gevolgen heeft voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zij zien deze internationale component namelijk verder weinig terug in de SVIR. Deze leden zien naast internationale samenwerking in stedelijke regio's, ook volop kansen in grensoverschrijdende samenwerking, bijvoorbeeld in de aanpak van krimp. Kan de minister toelichten hoe zij denkt over internationale ruimtelijke samenwerking?

De ontwikkeling van nieuw ruimtelijk beleid heeft gevolgen voor milieu en klimaat. Graag zien de leden van de D66-fractie doorgerekend wat de maatregelen in deze SVIR betekenen voor het behalen van de Europese milieu- en klimaatdoelstellingen. Kan de minister dit toezeggen?

De leden van de D66-fractie staan over het algemeen positief tegenover de genoemde nationale belangen. Deze leden vinden echter de formulering van de nationale belangen te breed en de inhoudelijke invulling te mager. Deze leden zien niet wanneer deze nationale belangen volgens dit kabinet voldoende zijn gewaarborgd. Kan de minister per nationaal belang aangeven wanneer deze volgens haar voldoende is geborgd? Kan de minister tevens per nationaal belang aangeven wanneer volgens haar het belang zo geschaad is dat zij ingrijpt?

Ter illustratie van de zorgen van de leden van de D66-fractie op dit punt noemen deze leden nationaal belang 11, «Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten». De voorgenoemde leden vinden dit positief klinken, maar worden tegelijkertijd geconfronteerd met grote bezuinigingen op natuur, waardoor juist dit nationaal belang onder grote druk komt te staan. Kan de minister hierop ingaan?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de keuze om ruimtelijke-economische investeringen te concentreren op de topsectoren en de main-, brain-, en greenports. Graag hadden deze leden wel gezien dat meer was ingegaan op hoe de ruimtelijke structuur deze investeringen kan versterken. Dus niet alleen waar het Rijk geld in investeert, maar ook hoe de ruimte er slim kan worden ingedeeld, waardoor meerwaarde ontstaat.

Ook vragen deze leden welke scope deze stedelijke regio's en hun achterlandverbindingen hebben. Zij noemen als voorbeeld de Logistieke Delta Rotterdam-Antwerpen en de gevolgen voor West-Brabant. Kan de minister toelichten wie de (financiële) verantwoordelijkheid draagt voor de gevolgen van de toename van goederenvervoer in deze regio's, met name van het vervoer van gevaarlijke stoffen, door de main-, brain-, en greenports, voor de leefbaarheid in het achterland?

Kan de minister aangeven hoe ze gaat borgen dat andere belangen dan puur economische – met name ruimtelijk, esthetische belangen en

belangen op het gebied van leefbaarheid en natuur – worden meegenomen in de uitwerking van de plannen op het gebied van windenergie? Kan de minister aangeven op welke termijn ze doelt als ze het heeft over «op termijn 6000 Megawatt windenergie op zee»? Kan de minister toelichten hoe de afspraken uit de Green Deal zich verhouden tot de SVIR?

De leden van de D66-fractie constateren dat de drieslag Bouwen, Benutten en Beprijzen is ingeruild voor Investeren, Innoveren en Instandhouden. Deze leden vinden het erg spijtig dat beprijzen niet langer onderdeel uitmaakt van het beleid om Nederland bereikbaar te houden. Zeker omdat dit kabinet in het regeerakkoord nog aankondigde toe te willen naar een systeem waarin de gebruiker betaalt.

In dat licht wijzen de leden van de D66-fractie de minister er dan op dat zij de Organisation for Economic Co-operation and Development (hierna: OESO) op pagina 35 van de SVIR selectief citeert over het belang van investeringen in weginfrastructuur. De OESO heeft namelijk ook meermaals het belang van beprijzen aangegeven, onder andere in de Economic Survey uit 2010. Kan de minister toelichten waarom ze dit heeft weggelaten uit de SVIR?

Een groot deel van de fileproblematiek wordt veroorzaakt door piekbelastingen tijdens de spits. Wegcapaciteit wordt nu uitgebreid om die pieken op te vangen, maar een oplossing zou ook gevonden kunnen worden door het terugbrengen van de pieken door mensen te stimuleren buiten de spits te reizen. Kan de minister aangeven wat zij hier, naast de gebiedspakketten, op nationaal niveau aan gaat doen?

Goede inpassing van nieuwe infrastructuur is van groot belang voor ruimtelijke kwaliteit. De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de ambities van het kabinet op dit punt. Zij lezen in de SVIR dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden is om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing. Maar ook staat er dat «bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, het Rijk enkel die inpassingskosten betaalt die rechtstreeks voortvloeien uit wettelijke eisen. Betekent dit dat goede inpassing voor het kabinet gelijk staat aan wettelijke inpassing? Kan minister toelichten wat zij verstaat onder goede inpassing?

Voorgenoemde leden hebben ook nog een tweetal vragen over hoe zij de ambities uit de SVIR moet rijmen met lopende ontwikkelingen en aangekondigd beleid. Allereerst vragen zij hoe het voorgenomen beleid om twee keer drie rijstroken buiten de Randstad aan te leggen te rijmen is met ten eerste de voorgenomen concentratie infrastructurele investeringen in stedelijke regio's en ten tweede de voorziene krimp in veel regio's?

Daarnaast lezen zij dat het openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn veertig tot vijftig procent zal groeien. Tegelijkertijd heeft de minister forse bezuinigingen op het openbaar vervoer in de grote steden aangekondigd. Kan de minister toelichten waarom zij op het openbaar vervoer in de grote steden wil bezuinigen als het openbaar vervoer op termijn zo een enorme groei zal moeten faciliteren?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de minister nationaal belang 13, namelijk «Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen», wil afdwingen, aangezien zij deze ruimtelijke besluitvorming grotendeels decentraliseert. Dit nationaal belang impliceert dat de kwaliteit van het lokale ruimtelijke proces voldoende is geborgd. Kan de minister aangeven hoe zij dit heeft geborgd? Kan zij ook aangeven of er mogelijkheden zijn om in te grijpen wanneer dit lokale ruimtelijke proces niet goed blijkt te werken? Kan zij ook aangeven hoe zij

in de gaten wil houden dat andere nationale belangen – zoals waterveiligheid – niet in het geding zijn bij lokale ruimtelijke projecten?

Kan de minister aangeven hoe zij «zorgvuldige afwegingen» en «transparante besluitvorming» exact definieert en welke partijen bij deze afwegingen en besluitvorming betrokken moeten worden? Kan zij ook aangeven hoe de frase «je gaat er over, of niet» hierbij moet worden gezien?

Voorgenoemde leden hebben vooral zorgen waar het gaat om de afwegingen die worden gemaakt op gemeentelijk niveau. Deze leden hebben in het verleden gezien dat gemeenten ruimtelijke afwegingen niet alleen op basis van ruimtelijk-kwalitatieve, maar ook op financiële gronden maken, waarbij de grondopbrengst een belangrijke factor is. Hierbij worden gemeenten geprikkeld om grond tegen de hoogste gebruikswaarde te verkopen, waarbij eerder wordt gekeken naar opbrengst dan naar reële vraag en behoefte. Kan de minister aangeven hoe zij hiermee omgaat en hoe zij het nationaal belang 13 zou willen waarborgen, terwijl deze financiële prikkel voor gemeenten blijft bestaan?

De leden van de D66-fractie vinden de ladder voor duurzame verstedelijking in principe een goed instrument. Toch hebben zij vraagtekens bij de werking van deze ladder.

Allereerst vragen deze leden hoe de toepassing van de verschillende treden getoetst gaat worden. Wat moeten deze leden zich voorstellen bij «de vraag» naar een ontwikkeling? Betekent dit dat het zeker moet zijn dat er gebruik wordt gemaakt van de te ontwikkelen locatie? Hoe is dit afdwingbaar? Wie bepaalt de voorwaarden waarbij ontwikkeling wel of niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd? Zijn gemeenten en provincies daar volledig vrij in? En hoe moeten deze leden dat dan weer rijmen met het nationale belang van zorgvuldige ruimtelijke afwegingen?

Ten tweede vragen de leden van de D66-fractie hoe het zit met de handhaving van de ladder van duurzame verstedelijking. Is juridische vervolging mogelijk? Wie grijpt er in als gemeenten of provincies zich niet houden aan deze ladder? Grijpt de minister bijvoorbeeld in wanneer een bedrijventerrein in Midden-Delfland of woningbouw in het Groene Hart zou worden gepland? Welke projecten worden door deze ladder niet meer mogelijk? Kan de minister ingaan op deze vragen?

De leden van de D66-fractie staan positief tegenover nationaal belang 8, het verbeteren van de milieukwaliteit. Zij vragen wel wat de minister precies verstaat onder «verbeteren». Is dat alleen het aan internationale afspraken voldoen of kunnen deze leden hierbij een ambitieuzere aanpak verwachten?

De leden van de D66-fractie zouden graag inspraak en participatie willen toevoegen als nationaal belang. Voor deze leden is dit namelijk een onmisbaar onderdeel van ruimtelijke besluitvormingsprocessen. Kan de minister aangeven of er al duidelijkheid is over de mogelijke inzet van het Centrum Publieksparticipatie (CPP) voor besluitvormingsprocessen op lokaal en provinciaal niveau?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de GroenLinks

In de motie Grashoff over Rijkskaders (Kamerstuk 32 660, nr. 2) is gevraagd om een dunne structuurvisie met maximale sturingskracht. De omvang is inderdaad beperkt gebleven, waarvoor complimenten van de leden van de GroenLinks-fractie. Maar op het punt van de sturingskracht

kan geconstateerd worden dat de motie niet is uitgevoerd. In plaats van een maximale sturingskracht te geven aan het ruimtelijk beleid is gekozen om de hoeveelheid beleidspretenties drastisch terug te brengen en voor het overige vooral te decentraliseren, waarmee de sturingskracht van het Rijk verder achteruit gaat. Als het Rijk vindt dat er zaken wel of juist niet moeten kunnen in het ruimtelijk domein, moet het Rijk ook uitgerust zijn die belangen te borgen. Voor de leden van de fractie van GroenLinks gaat het niet alleen om het benoemen van nationale belangen, maar ook om de wijze waarop die belangen worden geborgd, welke doelstellingen daaraan worden gekoppeld en hoe die worden gerealiseerd. De SVIR is daarover onhelder. Deze leden twijfelen niet aan de intenties uit vorige nota's over de ruimtelijke ordening, maar vragen zich wel af of deze intenties goed uitgewerkt en uitgevoerd konden worden op de decentrale niveaus, de provincies en gemeenten.

De minister kiest met de SVIR voor decentralisatie van het Rijksbeleid. Daarnaast worden er dertien nationale ruimtelijke belangen benoemd. Veel nationale belangen uit het verleden, zoals de Nationale Landschappen en de Rijksbufferzones, zullen niet langer een Rijksverantwoordelijkheid zijn. De leden van de fractie van GroenLinks maken zich hier zorgen over, vooral omdat er op de groene ruimte rondom de steden in de Randstad ondanks een krimpende bevolking een grote druk zal blijven bestaan. Het Planbureau voor de Leefomgeving schreef in 2009 dat, ondanks het bestaan van de Rijksbufferzones, deze groene gebieden rond de stad onder continue druk van bouwplannen stonden. Om het succes van de Rijksbufferzones te continueren, pleitte het Planbureau voor de Leefomgeving toen voor een continue beleidsaandacht en strikte handhaving van beleid. In de SVIR wordt het Rijksbufferzonebeleid voor het eerst sinds 1958 losgelaten. Provincies en gemeenten moeten er voortaan voor zorgen dat ook stedelingen kunnen genieten van groen in de nabijheid van de stad. De minister vertrouwt er op dat deze decentrale overheidsniveaus hier voor zullen zorgen. De leden van de fractie van GroenLinks vragen aan de minister waarom zij bij militaire activiteiten, mainports, brainports en greenports denkt dat daar de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten wordt overstegen en waarom dit dan niet zou gelden bij de Rijksbufferzones of de Nationale Landschappen. In de SVIR wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het Besluit ruimtelijke ordening zal hiertoe worden aangevuld met een motiveringseis met «ladder» voor duurzame verstedelijking. Op welke wijze kunnen en/of moeten provincies en gemeenten deze ladder toepassen, is het een verplichting en staat er een sanctie op bij niet-toepassen? Is de ladder praktisch uitvoerbaar? Wie beoordeelt de kwaliteit van de argumentaties, die in het kader van de ladder opgevoerd worden? Is daarbij onafhankelijkheid gewaarborgd? Of komt het er op neer dat elk bouwplan «als er maar een goed verhaal bij is» gerealiseerd kan worden?

Bij een dunne structuurvisie hoort volgens de leden van de fractie van GroenLinks een heldere visie, duidelijke regels en goede kaarten, zodat voor iedereen duidelijk is wat waar wel of niet kan. In bijlage 4 bij de SVIR staat een kaart met de Nationale Landschappen, inclusief de benoemde kernkwaliteiten van die landschappen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen aan de minister waarom deze kaart is opgenomen in de structuurvisie, terwijl deze Nationale Landschappen geen Rijksverantwoordelijkheid meer zijn.

Voor wat betreft de Ecologische Hoofdstructuur wordt in de Structuurvisie gesteld dat er een «nee tenzij»-regime zal gelden. Is dit anders dan tot nu toe gold in de Ecologische Hoofdstructuur en op welke wijze gaat de minister borgen dat dit «nee tenzij»-regime ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies?

In de SVIR wordt als nationaal ruimtelijk belang de ruimte voor behoud van en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en

natuurlijke kwaliteiten genoemd. Welk doel streeft de minister na met dit nationaal belang?

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het ontbreken van een vorm van prijsbeleid één van de grootste omissies in de SVIR. Talloze studies, ook van de Planbureaus, ook van de OESO, toonden de afgelopen jaren aan dat beprijzing van wegverkeer niet alleen de effectiefste, maar ook de goedkoopste oplossing is om bereikbaarheid te bevorderen en tegelijkertijd het milieu te verbeteren. Het valt deze leden op dat in de SVIR geen enkele moeite wordt gedaan de verregaande keuze om tot 2040 géén vormen van prijsbeleid te overwegen te onderbouwen. Welke inhoudelijke argumenten heeft de minister om de talloze adviezen rond het maatschappelijk nut van beprijzing te negeren?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn blij met de ambitie om op de tracés uit het Programma Hoogfrequent Spoor «spoorboekloos» te gaan rijden. Minder tevreden zijn zij met de invulling van de motie Motie-Grashoff c.s. over de doelstelling van het aantal spoorreizigers (Kamerstuk 32 660, nr. 4), waarin de regering wordt verzocht in de SVIR de doelstelling op te nemen dat het aantal spoorreizigers jaarlijks met vijf procent groeit. In de SVIR staat enkel opgenomen dat er een gemiddelde groei van vijf procent van het aantal reizigerskilometers per jaar op de corridors van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer mogelijk wordt gemaakt. Op twee punten schiet die interpretatie tekort. Ten eerste spreekt de motie van een doelstelling van vijf procent groei, terwijl in de SVIR enkel melding wordt gemaakt van een mogelijkheid tot groei. Ten tweede beperkt de motie zich niet tot de corridors van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar strekt zij zich uit over heel Nederland. Waarom is deze motie niet uitgevoerd en is er gekozen voor een zeer beperkte invulling, zonder harde doelstellingen?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn er ontstemd over dat de fiets niet de volwaardige plaats heeft gekregen in de SVIR, waar in de Motie-Grashoff/De Rouwe over een volwaardige plaats voor de fiets (Kamerstuk 32 660, nr. 5) wel om gevraagd is. Er wordt volstaan met een verwijzing naar de aanleg van extra fietsenstallingen bij stations, terwijl de motie ook vroeg om het uitbreiden van snelfietsroutes en investeringsprogramma's, waarbij het creëren van randvoorwaarden en het stimuleren van innovatie taken voor het Rijk zijn. Waarom ontbreekt de uitwerking van deze motie in de SVIR?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat er in de SVIR bij herhaling wordt gesproken over het faciliteren van de groei van de mobiliteit, wat zou neerkomen op een groei van vijftig procent van het personen- en goederenvervoer in 2030, oplopend tot zelfs zeventig procent in de mainportgebieden. Omdat de bevolking nauwelijks meer groeit en de beroepsbevolking op termijn zelfs krimpt, zou dat betekenen dat mensen steeds meer en verder gaan reizen. Dit lijkt in tegenspraak met het al jaren bekende gegeven dat mensen voor woon-werkverkeer niet meer dan circa drie kwartier tot één uur reizen. Afgezien van het feit dat de leden van de fractie van GroenLinks wagen te betwijfelen of mensen daar nu werkelijk gelukkiger van worden, vragen zij zich af of het genoemde cijfer van de verwachte mobiliteitsgroei enige realiteitswaarde heeft. Kan de minister aangeven waarop zij de aanname heeft gebaseerd en welke analyse en aannames daaraan ten grondslag liggen? Kan de minister ook aangeven welke bewijzen er zijn van het maatschappelijk nut van deze enorme groei, waarbij breder gekeken wordt dan het veronderstelde economische belang?

Met betrekking tot de voorziene groei van het verkeer van vijftig procent in 2030 hebben de leden van de fractie van GroenLinks nog enkele vragen. Hoe kan de groei in Nederland zo veel sneller gaan dan de groei die de Europese Commissie voorziet, namelijk vijfenveertig procent in 2050? De leden van de fractie van GroenLinks maken zich grote zorgen over het effect die de groei van het verkeer zal hebben op het verbruik van energie en de uitstoot van broeikasgassen. Zij achten het nauwelijks voorstelbaar dat met dergelijke groeipercentages de huidige klimaatdoelen te halen zijn, laat staan de doelen die nodig zouden zijn klimaatverandering in de hand te houden. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving constateert dat «voor de komende decennia met het vastgestelde beleid grofweg een stabilisatie rond het huidige niveau» wordt bereikt. Heeft de regering een berekening beschikbaar op basis waarvan zij aannemelijk kan maken dat haar eigen klimaatdoelen en de Europese doelstelling voor 2030, zoals vastgelegd in het Witboek Transport, voor de sector verkeer haalbaar zijn? Kan zij daarbij ook onderbouwen waar de hernieuwbare energiebronnen vandaan zouden moeten komen, die nodig zijn om zelfs maar in de buurt te komen van de gestelde klimaatdoelen voor de sector verkeer? Daarnaast willen deze leden graag dat de SVIR in zijn geheel wordt doorgerekend op klimaateffecten, zoals onlangs ook met klem bepleit door de Stichting Natuur en Milieu. Kan de minister dat toezeggen? Wat is de reactie van de minister op het geopperde voorstel om infrastructurele en ruimtelijke plannen voortaan te toetsen op klimaateffecten, zoals de Europese Commissie voorstelt?

In de SVIR wordt nergens het feit geproblematiseerd dat fossiele brandstoffen steeds schaarser worden. Waarom wordt nergens de vraag gesteld hoe we het vervoerssysteem in die situatie wordt ingericht?

In de SVIR wordt ervoor gekozen in principe alle hoofdwegen buiten de Randstad uit te breiden naar twee keer drie rijstroken en in de Randstad naar twee keer vier. Een dergelijke rigoureuze aanpak laat nauwelijks ruimte voor werk op maat. Zou het in tijden van financiële krapte niet in de rede liggen snelwegen slechts te verbreden als alle andere (en vaak goedkopere) opties om de bereikbaarheid op peil te houden zijn uitgeput? Bovendien zal het aanleggen van zoveel extra ruimte op de weg weer extra verkeer aantrekken, dat uiteindelijk van die brede snelwegen af wil, dikwijls de stad in. In de SVIR wordt niet ingegaan op de consequenties van al dat extra verkeer voor het stedelijk gebied. De leden van de fractie van GroenLinks vragen die consequenties en kosten voor wat betreft luchtkwaliteit, leefbaarheid en ruimtebeslag alsnog in kaart te brengen.

Los van het feit dat daarmee volledig voorbij gegaan wordt aan alle andere denkbare maatregelen om de bestaande capaciteit zo nodig effectiever te gebruiken, hebben dergelijke wegverbredingen een flinke impact op natuur en landschap. De doortrekking van de A15 met een brug door natuurgebied het Pannerdensch kanaal (terwijl de Betuwelijn daar ondergronds gaat om het gebied te ontzien), de ingetekende verbinding dwars door het IJmeer en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam waarbij Midden-Delfland opnieuw doorsneden dreigt te worden zijn wat betreft de leden van de fractie van GroenLinks daar slechte voorbeelden van. Natuurgebieden worden kleiner en van bredere wegen of nieuwe wegen gaat een grotere barrièrewerking uit. Worden deze effecten gecompenseerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze? Waarom is er in dit verband gekozen om het nationaal ruimtelijk belang bundeling van infrastructuur en vervoersstromen los te laten, terwijl het nogal voor de hand ligt in ons dichtbevolkte land ruimte optimaal te benutten om de aantasting van mooie landschappen en natuur te minimaliseren?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat er met de SVIR voor het eerst een beleidsstuk ligt waarin integraal wordt gekeken naar infrastructuur en ruimte. Deze leden vragen echter waaruit nu expliciet de integrale aanpak blijkt. Een eerste aanzet is te vinden in de ladder voor duurzame verstedelijking, maar verder lijkt de focus toch vooral te liggen op infrastructuur en wordt ruimte overgelaten aan de regio's. Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie kunnen er voordelen bestaan aan decentralisatie, maar moeten de randvoorwaarden voor een integrale aanpak dan wel goed geregeld zijn en is het ook van belang dat er een gemeenschappelijke visie is met de decentrale overheden over de te bereiken doelen. In dit licht hebben deze leden enkele vragen over de SVIR en zijn deze leden van mening dat op verschillende punten aanscherping nodig is.

Tegelijk met dit schriftelijk overleg wordt ook een schriftelijk overleg over het Barro gevoerd. De leden van de ChristenUnie-fractie uiten hierin hun zorgen over de gevolgen voor de open ruimte en met name het Groene Hart van de SVIR, het daarvan afgeleide besluit, stelt enkele vragen over de invulling van de ladder voor duurzame verstedelijking en benadrukt de noodzaak om ook ruimtelijke reserveringen te doen langs het spoor. Genoemde vragen stellen de leden van de ChristenUnie-fractie uiteraard ook in het kader van de SVIR, en worden daarom in deze inbreng niet herhaald.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waaruit in de SVIR de Elverding-aanpak blijkt. Is er gewerkt met verschillende scenario's en welke rol hebben maatschappelijke organisaties en burgers daarbij gehad? Het valt deze leden op dat de realisatieparagraaf vooral gevuld is met instrumentele zaken, zoals toetsen en scans. De voorgenoemde leden zouden graag meer aandacht zien voor innovatie bij de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid. Wat dit betreft zouden deze leden ook voor het ruimtelijk beleid graag een Green Deal zien. Onderwerpen als ruimtelijke inpassing, landschap, natuur, leegstand, krimp, ontwikkeling van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en betaalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen zouden hierin een plaats kunnen krijgen.

Welke doelen worden er met het SVIR nagestreefd voor 2040? De aanleiding voor de SVIR ligt onder meer in «veranderde omstandigheden», maar een analyse hiervan ontbreekt. Op pagina 28 van de SVIR wordt weliswaar een ambitie geschetst, maar het valt de leden van de ChristenUnie-fractie op dat deze doelstellingen niet SMART zijn geformuleerd.

Deze leden missen aandacht voor de ruimtelijk structurerende werking op de lange termijn van grote infrastructuurbeslissingen zoals de realisatie van tunnels. Ook de gevolgen van de verwachte demografische ontwikkelingen na 2020 zouden wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie meer moeten worden uitgewerkt. Klopt het dat, als gevolg van de vergrijzing, de kans groot is dat mobiliteitsknelpunten na 2020 zullen afnemen? Hoe verhouden de drie Rijksdoelen zich tot elkaar in 2040? Met andere woorden: wat is, zonder een blauwdruk te geven, de stip op de horizon? Hoe is de verhouding met de EU-2020 strategie en op welke wijze draagt de SVIR op de lange termijn bij aan de transitie naar een duurzame samenleving?

De leden van de ChristenUnie-fractie missen in de SVIR tevens een doordenking van het grondbeleid en de verhouding tussen publieke en private taken. Het Rijk verkoopt grond van Staatsbosbeheer, bij voorkeur aan boeren en particulieren, en tegelijk maken speculanten veel winst bij de omzetting van grond van groen naar rood. Deze leden vragen de minister dan ook alsnog de SVIR van een visie op grondbeleid te voorzien, evenals een financieel kader waarin wordt ingegaan op de betaalbaarheid van ruimtelijke ordening. Wat wordt bijvoorbeeld bedoeld met de nieuwe verdienmodellen op pagina 11 van de SVIR?

In dit financieel kader zal naast grondbeleid aandacht moeten zijn voor de financiële gevolgen van de SVIR, zoals de decentralisatie van de ruimtelijke ordening, het loslaten van oude Rijksdoelen en nieuwe ruimtelijke reserveringen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of gemeenten binnen de voorgestelde kaders en financiële middelen, gegeven de economische ontwikkelingen en het afschaffen van Rijkssubsidies voor onder meer stedenbeleid, nog wel voldoende kunnen sturen op maatschappelijke gewenste ontwikkelingen. De opgave voor steden wordt immers steeds groter doordat de nadruk steeds meer zal komen te liggen op herstructurering.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen dan ook een visie op de omgang met bestaand stedelijk gebied en de bestaande voorraad. Met de toenemende leegstand is dit wel van belang. Het Rijk hoeft hierbij niet altijd de regisseur of actor te zijn, maar een uitwerking van de kwantitatieve en kwalitatieve opgave op macro niveau en de instrumenten en middelen, die nodig zijn om hiermee aan de slag te gaan, is wel nodig. De SVIR ademt nu, ondanks de decentralisatie, vooral een maakbaarheids-ideaal gericht op groeien en bouwen, terwijl het wat betreft deze leden ook zou moeten gaan om leefbaarheid en behouden.

De leden van de ChristenUnie-fractie begrijpen vanuit economische optiek de keuze voor een aantal focusgebieden, zoals de mainports, maar wijzen er op dat daarmee de vraagstukken op andere plekken niet minder aanwezig of problematisch zijn, zoals de opgave in krimpgebieden en de revitalisering van het platteland.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn voor een integrale aanpak van ruimtelijke ordening, mobiliteit, economie, landschap en natuur. Daarom vragen zij hoe de keuze voor verdere verstedelijking van Almere zich verhoudt tot het loslaten van allerlei ruimtelijke restricties in de Randstad zoals de Nationale Landschappen, Rijksbufferzones en gebieden voor groene recreatie om de stad. Ontstaat hiermee niet het risico van te veel concurrerende verstedelijkingslocaties rond Amsterdam? Een ander voorbeeld is de keuze voor tracés voor de elektriciteitsvoorziening, zoals de 380 kV verbinding door de Haarlemmermeer terwijl er tegelijkertijd voor dit gebied afspraken lagen voor hoogwaardige en waterrijke woonmilieus.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen bij het nut van de bereikbaarheidsindicator. Klopt het dat hierbij reistijd centraal staat? Hoe verhoudt deze indicator zich tot de keuze voor verschillende streefwaarden voor de reistijd op snelwegen en stedelijke ringwegen? Volgens deze leden is er in feite sprake van een mobiliteitsindicator, omdat snel reizen centraal staat en niet waarom gereisd wordt. Deelt de minister de mening dat voor de bereikbaarheid de nabijheid van bestemmingen veel bepalender is dan de reissnelheid? En zou daarom juist in de steden, vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en economische ontwikkeling, niet veel meer de nadruk moeten liggen op verdichting?

Verder vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het verstandig is vooral te streven naar multimodale locaties. Klopt het dat in de praktijk multimodale werklocaties vooral per auto worden bezocht en minder met het openbaar vervoer? En is het waar dat ontwikkeling van dergelijke locaties in de stadsrand, in combinatie met nieuwe woonlocaties op iets grotere afstand van de stad, juist tot een extra belasting van het wegennet leidt?

Deze leden pleiten er om deze reden voor om door te gaan met een vorm van locatiebeleid, bijvoorbeeld door de functies met veel bezoekers, zoals kantoren, zoveel mogelijk te realiseren in de nabijheid van stations. Ook missen de leden van de ChristenUnie-fractie een prikkel om woningen vooral in de nabijheid van openbaar vervoerlocaties te ontwikkelen. Deze leden zouden graag het denken zoals in het project Stedenbaan ook uitgewerkt zien voor de Noordvleugel van de Randstad. Zij vragen om dit op te nemen in de structuurvisie SMASH. Het Rijk blijft de verantwoordelijkheid houden voor kwaliteit van de treindiensten in de concessie voor het hoofdrailnet. De leden van de ChristenUnie vragen hoe dit wordt gekoppeld aan ruimtelijke programma's.

Een focus op multimodaliteit zou overigens volgens de leden van de ChristenUnie-fractie pleiten voor een grotere Rijksbetrokkenheid bij stationsgebieden. Waarom is hiervoor niet gekozen? En wat zijn de flankerende maatregelen om multimodale ontwikkelingsprojecten te bevorderen? Welk budget heeft de minister beschikbaar om multimodale knooppunten echt te stimuleren en bestaande P&R locaties op te waarderen? Wanneer is dit gerealiseerd?

De focus in de SVIR ligt voor de mobiliteit op verbreding van de hoofdinfrastructuur. De leden van de ChristenUnie-fractie missen een integrale netwerkbenadering en vragen wat de gevolgen zijn van de SVIR voor regionale en lokale netwerken, met name in de steden.

Met betrekking tot het openbaar vervoer vinden de leden van de ChristenUnie-fractie de uitwerking van de plaats van het regionale openbaar vervoer in de SVIR zwak. Wat is concreet de ambitie van de minister voor het regionale openbaar vervoer? Op pagina 41 wordt de OESO geciteerd met betrekking tot het belang van investeringen in weginfrastructuur, maar wat doet de minister met de veel nadrukkelijker oproep van de OESO om juist te investeren in het openbaar vervoer?

Kan de minister aangeven hoe de motie Cramer c.s. is uitgewerkt, waarin wordt gevraagd om vóór de zomer van 2010 samen met de decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale openbaar vervoer in de stedelijke netwerken tot Olympisch niveau (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 35).

In de SVIR staat dat er budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer bij de provincies en gemeenten komt te liggen. Kan de minister aangeven welke budgetten zullen verschuiven naar de decentrale overheden en om hoeveel geld dit gaat?

De leden van de ChristenUnie-fractie onderstrepen de stelling in de SVIR dat naast capaciteitsuitbreiding ook de vraag naar mobiliteit beïnvloed dient te worden. Deze leden betreuren het echter dat de meest effectieve maatregelen die hiervoor kunnen ingezet, zoals gerichte en innovatieve vormen van beprijzing, niet worden genoemd in deze structuurvisie die nota bene vooruit kijkt tot 2040.

De Europese Roadmap Climate en het Witboek Transport gaan uit van zestig procent minder uitstoot van broeikasgas in 2050 ten opzichte van 1990. Kan de minister aangeven hoe dit doel met de SVIR wordt bereikt? Klopt het dat inmiddels de filekosten per jaar lager zijn dan de milieu-kosten en dat dit verschil de komende jaren groter wordt? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom waarom de benodigde klimaat- en energietransitie geen onderdeel is van de SVIR en de klimaateffecten zelfs niet zijn onderzocht. Deze leden vragen om naast de bereikbaarheidsindicator ook een klimaattoets van de SVIR te maken.

Deze leden vragen een onderbouwing van de prognose van vijftig procent groei van personen en goederenkilometers tot 2030, aangezien in het Witboek Transport van de Europese Commissie tot 2050 een mobiliteitsgroei van 45 procent verondersteld is. Klopt het dat de laatste tien jaar de personenkilometers over de weg nauwelijks zijn gegroeid? Is er wel rekening gehouden met de afvlakkende bevolkingsgroei? Zo ja, betekent de prognose dus dat iedereen ineens veel meer kilometers per persoon gaat maken? Ook vragen deze leden wat de gevolgen zijn voor de vraag naar hernieuwbare energiebronnen als de groeiprognozes uit de SVIR uitkomen en of dit wel haalbaar is? Wat zijn de risico's om een investeringsprogramma op zo een grote groei te baseren?

De SVIR spreekt herhaaldelijk over het faciliteren van mobiliteitsgroei. Groei hangt echter ook samen met ruimtelijke keuzes. Het is geen autonoom verschijnsel. De keuze om bijvoorbeeld het bundelingbeleid los te laten is direct van invloed op de groei van de mobiliteit. Dit is niet faciliteren, maar stimuleren van de groei van de mobiliteit. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden daarom dat in de SVIR oorzaak en gevolg te veel door elkaar heen lopen. Deze leden vragen daarom een analyse van de invloed van de keuzes die gemaakt worden in de SVIR en van alternatieve scenario's van de ruimtelijke ontwikkeling, op de groei van de mobiliteit

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de juridische consequenties zijn op punten waar Rijksbeleid wordt beëindigd, terwijl provincies en gemeenten nog bezig zijn het oude Rijksbeleid voor bijvoorbeeld Rijksbufferzones, de Ecologische Hoofdstructuur of Nationale Landschappen te effectueren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een reactie op de opmerking van de Unie van Waterschappen dat inzicht in de gevolgen van lokale en regionale maatregelen uit de SVIR op regionale watersystemen ontbreekt. Worden deze in de gebiedsagenda's in beeld gebracht? Ook missen deze leden een analyse van de doorwerking van de bezuinigingen op natuur voor het watersysteem. Is de minister bereid de gevolgen van de herijkte Ecologische Hoofdstructuur voor het watersysteem door te rekenen en in de monitoring van de Ecologische Hoofdstructuur ook voortgang en doelbereik van de wateropgaven te betrekken? Verder vragen deze leden een expliciete verwijzing naar de Rijksverantwoordelijkheden voor de Europese Kaderrichtlijn Water op te nemen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens waarom het concept van de lagenbenadering, waarbij een relatie wordt gelegd tussen ruimtegebruik en de fysiek ondergrondlagen, geen onderdeel is van het afwegingskader in de SVIR. Deze leden geven de minister in overweging om de klimaatbestendigheid van het landelijk gebied toe te voegen aan de formulering van nationaal belang 9. Ook zou er wat betreft deze leden een relatie kunnen worden gelegd tussen Rijksdoel 1 (Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland) en nationaal belang 9 (Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en

klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling), water is immers ook een economische topsector. Ten slotte vragen deze leden of de minister de Kamer kan voorzien van haar reactie op concrete tekstvoorstellen, die zijn opgenomen in de zienswijze die de Unie van Waterschappen heeft geuit op de SVIR.

Hoewel fietsbeleid in de eerste plaats een decentrale verantwoordelijkheid is, zijn de leden van de ChristenUnie-fractie wel van mening dat het Rijk landelijke groeicijfers moet blijven hanteren. Hierdoor is er een duidelijk doel waar de regio's naar toe kunnen werken. Bovendien is stimuleren van het fietsverkeer ook een Rijksbelang, omdat het bijdraagt aan de bestrijding van de congestie op het wegennet. Tenslotte ligt er ook een Rijkstaak in het voorzien van goede aansluitingen tussen fiets en het landelijke Openbaar vervoernetwerk.

Met de uitwerking van de SVIR wordt een groot deel van het ruimtelijk beleid gedecentraliseerd. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze de minister dit proces gaat monitoren en evalueren.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de SVIR.

De leden van de SGP-fractie constateren op pagina 9 van de SVIR dat het Rijk ervoor kiest om de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via binnenvaart en spoor op te vangen. Welke beleidsmiddelen gaat de minister hiervoor gebruiken en hoeveel budgetruimte is hiervoor beschikbaar?

Naar de mening van de leden van de SGP-fractie geeft de SVIR geen of onvoldoende inzicht in de meerjarenbegroting en bestedingen van middelen. Welke gevolgen hebben de keuzes in de SVIR in financiële zin voor het MIRT ten opzichte van de Nota Mobiliteit?

De leden van de SGP-fractie vragen of op grond van de SVIR nog steeds kan worden vastgehouden aan het inlopen van het achterstallig onderhoud aan vaarwegen in 2016.

Indien gekozen wordt voor het leggen van prioriteit bij het uitvoeren van onderhoud bij de belangrijkste achterlandverbindingen, hoe wordt dan voorkomen dat kleinere vaarwegen verloederen? Daarnaast vragen deze leden wat het decentraal beheer van *River Information Services* in de praktijk betekent.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom, nu de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft besloten tot een herziening van een aantal criteria met betrekking tot Natura 2000, niet tevens is onderzocht of het mogelijk is vaargeulen (IJsselmeer, Westerschelde) van Natura 2000 uit te sluiten, omdat de natuurwaarden zich immers in de randen bevinden.

De leden van de SGP-fractie vragen tot slot waarom de SVIR geen grote prioriteit meer geeft aan het stimuleren van innovaties in de binnenvaart.

II. REACTIE VAN DE MINISTER

In de beantwoording wordt gesproken over het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In eerdere correspondentie werd dit ook aangeduid als de AMvB Ruimte. Aangezien het Barro de juiste juridische term is, wordt die hier consequent doorgevoerd.

VVD

1

Welke relatie bestaat er tussen de Woonvisie en de ontwerp SVIR?

De ontwerp SVIR is de kapstok voor ander beleid met ruimtelijke aspecten. Daarmee is de ontwerp SVIR leidend daar waar het de ruimtelijke aspecten van het woonbeleid betreft.

2

Is de minister bereid gemeenten in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure te ondersteunen en hen te ondersteunen bij het gebruik van de ladder voor duurzame verstedelijking? Zo ja, hoe ziet die ondersteuning er uit?

Als daarom wordt gevraagd door gemeenten zal het Rijk in de voorbereidingsfase van de bestemmingsplanprocedure haar nationale belangen, waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking, toelichten en, indien nodig, daarover advies geven.

3

Gemeenten verwachten dat de voortgaande ontwikkeling van de kosten en baten van de ruimtelijke ordening zal leiden tot een situatie waarin de gemeente niet meer kan sturen op maatschappelijke ontwikkelingen. Deelt de minister deze zorg?

Teruglopende opbrengsten van grondexploitaties, maken dat de investeringskracht van gemeenten afneemt. Die ontwikkeling zie ik. Echter, gemeenten beschikken ook over andere dan financiële sturingsmogelijkheden om gewenste ontwikkelingen te bevorderen en onwenselijke ontwikkelingen tegen te gaan.

4

Hoe gaat de minister er voor zorg dragen dat de betaalbaarheid van de ruimtelijke ordening niet in het geding komt?

Als verantwoordelijke voor het systeem van ruimtelijke ordening, zie ik het als mijn taak andere partijen (naast decentrale overheden) bij te staan met het ontwikkelen van alternatieve manieren van financiering, nieuwe verdienmodellen en nieuwe allianties. Ook bekijk ik welke procedures versneld en vereenvoudigd kunnen worden, waardoor de proceskosten kunnen dalen. Verder onderzoek ik de mogelijkheden van stedelijke herverkaveling. Langs deze weg kunnen private partijen gemakkelijker zelfstandige kleinschalige locaties ontwikkelen, zonder dat het gehele gebied in één hand c.q. één grondexploitatie hoeft te worden gebracht.

5

Het risico bestaat dat provincies en gemeenten een kop zetten op regels die het Rijk juist schrapt. Is de minister voornemens om de kans dat dit risico zich voordoet te verkleinen?

In de Bestuursafspraken 2011 – 2015 heb ik met provincies en gemeenten afgesproken dat zij de lijn van minder regels doorzetten. Het blijft natuurlijk een afweging van provincies en gemeenten hoeveel regels zij stellen. Ik vertrouw erop dat provincies en gemeenten elkaar hier scherp op zullen houden.

6

Zo ja, welke instrumenten wil de minister daarvoor inzetten?

In de Bestuursafspraken 2011 – 2015 heb ik met provincies en gemeenten afgesproken dat zij de lijn van minder regels doorzetten. Het blijft natuurlijk een afweging van provincies en gemeenten hoeveel regels zij stellen. Ik vertrouw erop dat provincies en gemeenten elkaar hier scherp op zullen houden.

7

De leden van de VVD-fractie zetten in op het realiseren van flexibele bestemmingen. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister de mening deelt dat voorkomen dient te worden dat gemeenten gedetailleerde bestemmingsplannen opstellen.

De huidige wetgeving staat niet in de weg dat gemeenten bij bestemmingsplannen voorzien in ruime planologische mogelijkheden en flexibiliteit. In de praktijk vormen de risico's op planschade en de behoefte aan rechtszekerheid echter wel belemmeringen voor gemeenten om al te ruime planologische gebruiksmogelijkheden te bieden.

8

Welk sturingsinstrument gaat de minister hiervoor inzetten?

In aanvulling op het antwoord op vraag 7 streeft het Rijk er naar om de mogelijkheden te vereenvoudigen om met de omgevingsvergunning afwijkingen van bestemmingsplannen toe te staan.

9

Veel gemeenten zijn actief in de grondexploitatie als grondbezitter. De leden van de VVD-fractie vinden dit ongewenst en vinden dat gemeenten als marktmeester op moeten treden. Welke visie heeft de minister hierop?

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor locatieontwikkeling en het te voeren grondbeleid inclusief de bijbehorende risico's. Het is dus ook aan gemeenten om te kiezen tussen actief of faciliterend grondbeleid en de risico's van deze keuze te dragen. Wel dienen gemeenten hierin een weloverwogen keuze te maken met inbegrip van risico's die ontstaan door actief grondbeleid.

10

De leden van de VVD-fractie constateren dat Schiphol als nationaal belang is benoemd in de SVIR. De besluitvorming over het bestemmingsplan vindt echter in de gemeente Haarlemmermeer plaats. De leden van de VVD-fractie vragen of dergelijke beslissingen op dit niveau thuishoren. Elke burger van Nederland heeft hier immers belang bij. Deze leden vragen of de minister deze gedachtegang deelt.

Het opstellen van bestemmingsplannen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Dit past bij het uitgangspunt dat de besluitvorming over de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij de burger hoort te liggen. Echter, er zijn opgaven die gelet op de hoeveelheid nationale belangen, om een rijksbetrokkenheid vragen, zoals de ontwikkeling van de regio Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer. Om deze nationale belangen te

borgen en af te wegen stelt het Rijk voor deze regio de Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam- Schiphol – Haarlemmermeer (SMASH) op, inclusief een AMvB Luchthavenindelingbesluit. Deze AMvB wordt het juridisch kader met heldere regels waaraan medeoverheden zich moeten houden. Het Rijk waarborgt op deze manier de nationale belangen en zorgt ervoor dat de betrokken gemeenten daarmee rekening houden in hun bestemmingsplannen.

11

Zo ja, hoe zou het besluitvormingsproces rondom ruimtelijke vraagstukken er volgens de minister uit moeten zien?

De Wro geeft het Rijk op dit moment de mogelijkheid via structuurvisies haar beleid kenbaar te maken en dit via AMvB's te laten doorwerken. Het programma Eenvoudig Beter verkent de mogelijkheden om dit proces te versnellen zonder afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid van de belangenafweging en besluitvorming.

12

In hoeverre wordt in de SVIR rekening gehouden met een meerlaagse benadering betreffende waterveiligheid, waarin een meer risicogestuurde benadering wordt gevolgd inzake overstromingskansen?

In de ontwerp SVIR is meerlaagse veiligheid met preventie als primaire pijler, conform het Nationaal Waterplan, een uitgangspunt voor waterveiligheid. Dit zal verder worden uitgewerkt binnen het Deltaprogramma.

Vraag 13:

In het Deltaprogramma is een onderscheid gemaakt tussen opgaven en ambities. In hoeverre is dit onderscheid met betrekking tot waterveiligheid meegewogen in de SVIR, teneinde een consistent beleid neer te zetten?

In de ontwerp SVIR is rekening gehouden met zowel ambities als opgaven met het oog op een consistent beleid. Daarmee wordt gestimuleerd dat de maatregelen die genomen worden no regret maatregelen zijn.

PVDA

14

De leden van de PvdA zouden graag vasthouden aan de verstedelijkings- en verdichtingsambities van voorgaande kabinetten. Deze leden zouden graag zien dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd op deze keuze van het kabinet.

Toenemende regionale verschillen vragen om regionaal maatwerk. Provincies en samenwerkende gemeenten kunnen dit maatwerk beter leveren dan het Rijk. Daarom laat ik het verstedelijkingsbeleid over aan provincies en gemeenten. Wel geldt als procesvereiste de ladder voor duurzame verstedelijking, ter bevordering van zorgvuldig ruimtegebruik. Alleen in de regio's Amsterdam en Rotterdam blijf ik betrokken bij de verstedelijkingsafspraken. Op deze algemene keuze een MKBA uitvoeren acht ik niet zinvol. Een MKBA kan worden uitgevoerd als er een regionale studie wordt uitgevoerd.

15

Onduidelijk is of nu alle eerdere ruimtelijke beslissingen uit eerdere planologische kernbeslissingen zijn opgenomen in de SVIR en het Barro. Zo niet, welke planologische kernbeslissingen zijn precies verlaten? Hoe zit dit met de eerdere structuurvisies, zoals Randstad 2040?

In paragraaf 5.1 van de ontwerp SVIR is aangegeven welke rijksbeleid geheel is vervangen door de ontwerp SVIR, van welke rijksbeleid alleen de ruimtelijke doelen en uitspraken zijn vervangen en welke rijksbeleid in hun huidige vorm blijven bestaan. Het Barro bevat de vertaling van het beleid uit de ontwerp SVIR die het Rijk juridische wil borgen. Het in het Staatsblad gepubliceerde Barro (22 augustus, nr. 391) bevat de onderwerpen: Project Mainportontwikkeling Rotterdam, militaire terreinen en -objecten, de Wadden, de kust, de grote rivieren en de Werelderfgoederen. In de ontwerpwijziging van het Barro worden de volgende onderwerpen toegevoegd: reserveringen uitbreidingen weg en spoor, veiligheid vaarwegen, reserveringen voor buisleidingen, het netwerk voor elektriciteitsvoorziening, de buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer, bescherming van de (overige) primaire waterkeringen en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De regels voor de EHS zijn in het licht van de in het regeerakkoord aangekondigde decentralisatie van het natuurbesluit herzien en vereenvoudigd.

16

Is het niet mogelijk het ruimtelijk beleid voor burgers tastbaar te maken door op een digitaal kaartbeeld inzichtelijk aan te geven, net als bij de wettenbank, wat het actuele ruimtelijke beleid is en dit op een voor de burger hanteerbare wijze te presenteren. Zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk beleid.

Ik streef er naar de definitieve SVIR medio januari 2012 zowel analoog als digitaal beschikbaar te hebben. Sinds de Wet ruimtelijke ordening zijn overheden verplicht hun ruimtelijke plannen digitaal beschikbaar te maken via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. In 2013 moeten alle verouderde bestemmingsplannen zijn geactualiseerd. Uitzondering hierop vormen tracébesluiten.

17

Fractie mist elke ambitie als het gaat om behoud en bescherming van drinkwaterwinning. Waarom is hiervoor geen ambitie opgenomen?

Ik zie geen noodzaak tot het opnemen van drinkwater als nationaal belang. Op dit moment wordt dit prima behartigd door de drinkwaterbedrijven en decentrale overheden. In de definitieve SVIR zal ik wel de rol van zoetwater verduidelijken als het gaat om drinkwater (en industrie-water). Daarnaast zal ik in de Rijksstructuurvisie Ondergrond onderzoeken of drinkwaterwinning uit de ondergrond van nationaal belang is en welke consequenties dat heeft voor bovengrondse functies.

18

Fractie mist een visie op gezondheid in relatie tot ruimtelijke ordening. Welke afstand zouden bepaalde bestemmingen moeten hebben tot kwetsbare bestemmingen? (o.a. scholen in de buurt van snelwegen, effecten van zoönosen uit de intensieve veehouderij en nieuwe opgaven)

De normen in de milieuwetgeving beschermen de gezondheid van mensen, dieren en planten. Het streven is om overschrijding van gezondheidsnormen zoveel mogelijk te voorkomen. Deze normen worden op verschillende plaatsen geregeld:

- Bij rijksinfrastructurele projecten in dichtbevolkte gebieden is een Gezondheids-EffectScreening (GES) verplicht;
- Het programma Nationale Aanpak Milieu & Gezondheid (2008–2012) bevat o.a. het speerpunt Gezond ontwerp en inrichten van de fysieke leefomgeving;

- Voor een aantal ruimtelijke activiteiten moet een plan- of projectMER worden uitgevoerd waarbij de milieueffecten worden afgewogen.

19

Fractie vraagt aandacht voor de opgaven op het gebied van herstructurering van kantoren en woningen, die op de verkeerde plek staan. Fractie ziet hierin nog steeds een verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid, mede vanwege grote financiële opgave en rol die fiscaal beleid hierin kan spelen.

Herstructurering van kantoren is een verantwoordelijkheid van marktpartijen, waarbij gemeenten een belangrijke faciliterende en stimulerende rol kunnen spelen. In april 2011 bent u geïnformeerd dat de fiscale mogelijkheden om kantorenleegstand aan te pakken beperkt zijn. Daarnaast is in de brief van 11 oktober jl. van de minister van BZK (33 000 XII, nr. 3) beschreven hoe het Rijk de herstructurering van kantoren een impuls wil geven. Daarnaast ondersteunt het Rijk de transformatie van kantoren via de recente herziening van het Bouwbesluit en het voornemen om voor tijdelijke bestemmingen de vrijstellingstermijn van het bestemmingsplan op te rekken van 5 naar 10 jaar. Ook stimuleert de ladder voor duurzame verstedelijking het herstructureren van bestaande locaties.

20

Welke verbinding is er met het beleid, zoals vastgelegd in de woonvisie van het kabinet?

De ontwerp SVIR is de kapstok voor ander beleid met ruimtelijke aspecten. Daarmee is de ontwerp SVIR leidend daar waar het de ruimtelijke aspecten van het woonbeleid betreft.

21

Op basis van de criteria voor de afweging van een rijksrol komt de fractie tot andere prioriteiten dan het kabinet. Dit betreft internationale biodiversiteitsstrategie, beschermen van zachte waarden als cultuurhistorie, strategie voor duurzame energie.

Met de criteria die ik hanteer voor een rijksrol, blijf ik betrokken bij de internationale biodiversiteitsstrategie (belang 11), werelderfgoed (belang 10) en ruimte voor duurzame energie (belang 2).

22

Het is de leden van de PvdA-fractie niet helemaal duidelijk waarom bepaalde gebieden nu juist weer wel als nationale doelstelling worden aangemerkt zoals Schiphol en Rotterdam-Zuid. Waarom valt dat niet onder «decentraal wat kan»?

De in de ontwerp SVIR benoemde lijst van projecten is niet limitatief bedoeld, maar indicatief. Het Rijk is enkel betrokken bij gebiedsontwikkelingen indien er nationale belangen spelen die vragen om een integrale afweging waarbij het Rijk betrokken is.

23

Naast de topregio's, genoemd in het beleid van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Randstad en Eindhoven) worden in de SVIR ook andere regio's opgenomen, zoals Twente. Hoe verhouden deze zich tot elkaar?

De topregio's in de bedrijfslevenbrief zijn gelijk aan de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren in de ontwerp SVIR. In Twente bevindt zich een stedelijke regio met een concentratie van de topsector

high tech systemen en materialen (nanotechnologie). Vandaar dat deze conform de topsectorenaanpak wordt genoemd.

24

Wat betekent de keuze voor bereikbaarheid van topregio's voor eerder voorgenomen investeringen in het kader van het MIRT? Welke investeringen vinden geen doorgang?

Gelijktijdig met de ontwerp SVIR heb ik aan uw Kamer de brief Prioriteringen investeringen mobiliteit en water gestuurd (TK 32 500-A, nummer 83). Hierin heb ik investeringskeuzes opgenomen voor mobiliteit en water binnen het Infrastructuurfonds. Ook heb ik aangegeven dat ik de lopende MIRT-programmering door zal zetten. Dit betekent dat er dus geen sprake is van het schrappen van voorgenomen investeringen.

25

Waarom wordt voor windmolenprojecten niet, net als voor elektriciteitscentrales, nu al een ruimtelijke reservering gemaakt?

De ontwerp SVIR geeft enkel kansrijke gebieden voor windenergie aan. Binnen deze gebieden gaat het Rijk locaties waar windenergie mogelijk is aanwijzen. Dit laatste gebeurt in de Rijksstructuurvisie «Windenergie op land». In deze Rijksstructuurvisie zal ik ook afwegen of het eventueel nodig is om ruimtelijke reserveringen op te nemen voor toekomstige windmolenprojecten. Het is vervolgens aan de markt om concreet tot ontwikkeling van deze locaties over te gaan

26

Wanneer zal deze structuurvisie windenergie er zijn?

Voorjaar 2012 zal de ontwerp Rijksstructuurvisie «Windenergie op land» gereed zijn.

27

Waarom is er voor gekozen het Barro niet van toepassing te verklaren op de Noordzee? Kan de minister deze keuze toelichten?

Zie antwoord op vraag 2 in de Reactie op het verslag van het schriftelijk overleg over de voorlegging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de voorhang van de ontwerpwijziging Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de inwerkingtreding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

28

Waarom zijn de ruimtelijke consequenties van de maatregelen die bedacht zijn om de normen ter verbetering van de luchtkwaliteit, nitraatdepositie, waterkwaliteit, et cetera te halen, zoals verwoordt in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de Programmatische Aanpak Stikstof niet opgenomen in de SVIR?

De maatregelen voor luchtkwaliteit opgenomen in het NSL bestaan voor het overgrote deel uit verkeersmaatregelen. Ze hebben geen ruimtelijke consequenties die in de ontwerp SVIR moeten worden opgenomen. Voor het uitvoeren van de maatregelen uit het NSL geldt een wettelijke uitvoeringsplicht. Ook voor de Programmatische Aanpak Stikstof geldt hetzelfde.

29

Zie 28, waarom niet opgenomen in het Barro?

Het Barro is een instrument dat het Rijk kan inzetten om ruimtelijke beleidskeuzes juridisch te borgen. Dit is hier niet aan de orde.

30

Ambities tot modal shift lijken haast verloren gegaan.

In het regeerakkoord staat centraal dat mensen de vrije keuze hebben zich te verplaatsen. De ontwerp SVIR richt zich niet op het aanmoedigen of ontmoedigen van het gebruik van één of enkele vervoersvormen, maar op het versterken en verbinden van alle modaliteiten. Uiteindelijk kiezen burgers en bedrijven zelf van welke (combinaties van) vervoersvormen zij gebruik maken. Het aanbieden van keuzemogelijkheden is overigens wel een expliciet doel van de SVIR.

31

Fractie mist ambities ten aanzien van multimodaliteit: het overstappen van auto op trein bijvoorbeeld, waarbij transferia als nationale opgave zouden horen.

De ambities voor multimodaliteit heb ik vastgelegd in de ontwerp SVIR. Ik wil de samenhang van het mobiliteitsstelsel vergroten door modaliteiten beter met elkaar te verknopen. Het Rijk wil samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten van de grond krijgen. Concreet betekent dit onder meer het opwaarderen van bestaande Park & Ride (P&R)voorzieningen. Daarvoor wijs ik bijvoorbeeld op het Actieplan «Groeï op het spoor» met als onderdeel een programma voor uitbreiding van P&R voorzieningen met 7500 tot 10 000 plaatsen waarvoor vanuit het Rijk € 30 miljoen beschikbaar is. Ook in de regionale pakketten die in het kader van het programma Beter Benutten worden opgesteld, hebben regionale overheden de mogelijkheid om met gerichte multimodale maatregelen te komen.

32

De leden van de PvdA-fractie missen een visie op grote infrastructurele vragen op spoorgebied, zoals de Hogesnelheidslijn-Oost en de verbinding Utrecht-Breda.

Mijn ambitie ligt allereerst bij het beter benutten van het bestaande spoor. Zo ben ik voornemens «spoorboekloos rijden» (6 intercity's en 6 sprinters per uur) in te voeren op de drukste corridors tussen de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland. Met deze investeringen wordt een gemiddelde groei van 5 procent van het aantal reizigerskilometers per jaar op de Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)-corridors (tot 2020) mogelijk gemaakt. Uit de diverse studies die door mij zijn verricht naar een mogelijke nieuwe spoorverbinding, is de conclusie getrokken dat de verbinding Breda-Utrecht maatschappelijk een zeer onrendabele investering is. De kosten-baten-ratio bedraagt 0,05. Daarom wordt hier geen vervolg aangegeven; de verbinding wordt echter niet onmogelijk gemaakt. Wat betreft de HSL-oost is een betere doorstroming van de ICE onderdeel van PHS. Met een betere benutting van dit traject en maatregelen op de korte termijn kan zodoende deze verbinding voor meer reizigers aantrekkelijker worden. Betere benutting is onderdeel van visie hoe kosteneffectief met infrastructuurvraagstukken wordt omgegaan. De kosten voor een HSL-oost zijn van dien aard, dat een HSL-oost geen verantwoorde investering is; dit is gebaseerd op eerdere studies t.a.v. HSL-oost ten behoeve van het tracébesluit en het ligt niet in de rede dat die conclusies nu te herzien.

33

Oplossingen voor de goederenverkeersknooppunten zijn niet genoemd.

Ik voel mij verantwoordelijk om samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten te stimuleren, ook voor het goederenvervoer. In de definitieve SVIR zal ik in navolging van het advies van het Topteam Logistiek een kernnetwerk goederenvervoer (verbindingen en knooppunten) opnemen, inclusief multimodale knooppunten.

34

Gebieden als Waterland, het Groene Hart, de Hollandse Waterlinie en Midden-Delfland zijn in de ogen van deze leden wel degelijk van nationaal belang.

Provincies hebben de rol van gebiedsregisseur in het ruimtelijke domein en gaan over de afstemming tussen groen en verstedelijking. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is vanwege zijn plaats op de Voorlopige Lijst Werelderfgoed Nederland opgenomen in de SVIR bij Nationaal belang 10

35

Wat betekent de inperking van de Rijksverantwoordelijkheid voor het archeologisch erfgoed?

Er is geen sprake van inperking van de rijksverantwoordelijkheid voor het archeologisch erfgoed in de ontwerp SVIR. De generieke zorg voor het archeologisch erfgoed door gemeenten blijft geborgd via het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro). UNESCO Werelderfgoedgebieden worden geborgd via het Barro. Tenslotte zijn er specifieke archeologische sites, die zijn aangemerkt als Rijksmonument. Deze worden beschermd via de Monumentenwet.

36

Er zou een landelijke richtlijn moeten gelden voor de molenbiotoop van historische molens.

Het overgrote deel van de historische molens is beschermd als Rijksmonument door de Monumentenwet. De bescherming van de molenbiotoop wordt overgelaten aan de medeoverheden.

37

Fractie mist een samenhangende visie op natuur en landschap, die ingaat op waar welke natuurkwaliteiten worden nagestreefd en welke keuzes er gemaakt worden om toch de laatste kostbare resten te beschermen.

De visie op natuur in de SVIR is gebaseerd op de verantwoordelijkheid voor het nakomen van internationale verplichtingen ten aanzien van Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water. Het Rijk stelt kaders op hoofdlijnen. De exacte begrenzing, de invulling in de vorm van de beoogde natuurkwaliteit en het beheer en het beleid ten aanzien van landschap vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincies.

38

Wat gebeurt er als die bij gebrek aan middelen allemaal kiezen voor toepassing van de goedkoopste vormen van beheer?

In het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur hebben Rijk en provincies afgesproken dat de beschikbare middelen gericht worden ingezet op de realisatie van de internationale verplichtingen

Is het niet eenduidiger alle beschermingsregimes voor natuur onder te brengen in één natuurwet. Waarom is gekozen voor bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur middels het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Natura 2000 via de Natuurbeschermingswet?

Het beschermingsregime voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is wezenlijk verschillend van het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden. De ecologische hoofdstructuur wordt beschermd via het planologische regime. Daarvoor biedt de Wet ruimtelijke ordening de nodige instrumenten, zodat een aparte wet niet nodig is. Voor Natura 2000-gebieden geldt een specifiek inhoudelijk regime, dat wordt voorgescreven door de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, en dat los staat van het planologische beschermingsregime. Dit Europese regime behelst de aanwijzing van gebieden, de verplichting om instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen te treffen, en een vergunningplicht voor projecten met mogelijk significante gevolgen voor de natuurwaarden van dat gebied. Voor dit specifieke regime is een aparte wet nodig.

Het groot maatschappelijk belang was in de eerdere versie van de AMvB beperkt tot gaswinning. Nu is daar oliewinning aan toegevoegd. Kan de minister toelichten waar het hier over gaat?

In de eerdere versie was oliewinning ook al één van de onderwerpen van groot maatschappelijk belang. De bedoelde opsomming in de Nota van Toelichting bij het Barro is niet limitatief.

De fractie wil vasthouden aan de ambitie om het natuurnetwerk als geheel alsnog te realiseren, al is het enkele jaren later. Dit betekent dat de bruto Ecologische Hoofdstructuur, zoals die eerder op de kaart is gezet in de Nota Ruimte, wel een vorm van ruimtelijke reservering nodig heeft om te voorkomen dat deze wordt volgebouwd en realisatie van de natuur op termijn onbetaalbaar wordt. Deze leden vragen om een vorm van no regretbeleid voor die delen van de Ecologische Hoofdstructuur die niet op korte termijn zullen worden gerealiseerd, inclusief de robuuste verbindingzones.

Het Rijk zet in op planologische duidelijkheid en realistische ambities gezien de beschikbare middelen. Dat betekent dat een herijkte EHS wordt gerealiseerd, die kleiner is dan de oorspronkelijke ambitie. De Robuuste Verbindingen zijn met het Regeerakkoord geschrapt. Het betekent ook een concrete begrenzing van de herijkte EHS door de provincies in 2012. Deze concrete begrenzing moet een einde maken aan planologische schaduwwerking. Het kabinet acht het niet gewenst om vanuit het rijksbeleid extra ruimtelijke reserveringen met bijbehorende planologische schaduwwerking op te nemen.

Wordt de Ecologische Hoofdstructuur nu al dan niet verplichtend opgenomen in de bestemmingsplannen?

In het ontwerpbesluit van het Barro is gekozen voor het model van medebewind. De provincies worden met dit Barro verplicht om een verordening op te stellen waarin regels worden gesteld over de bescherming van de natuurwaarden, gericht op bestemmingsplannen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan de regels die in de provinciale verordening worden gesteld.

43

Mag/moet elke provincie straks eigen spelregels opstellen of gaat er een eenduidig regime gelden?

De basis voor bescherming van de EHS is het kader zoals gesteld in het ontwerpbesluit van het Barro, het «nee, tenzij-regime». Het is verder aan provincies om binnen dat kader een eigen invulling te geven aan de bescherming. Het is ook aan de provincies of ze daarbij kiezen voor een gezamenlijk spelregelkader.

44

Het principe dat onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen niet in de Ecologische Hoofdstructuur was toegestaan wordt losgelaten. De leden van de PvdA fractie achten dit onwenselijk.

Onrechtmatige bewoning van recreatiewoningen is in principe nergens toegestaan. Het is primair aan gemeenten om op dit terrein handhavend op te treden. Wel kan het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de betreffende gemeente een persoonsgebonden (dus tijdelijke) vergunning verlenen voor onrechtmatige bewoning die vóór 1 november 2003 is begonnen. Ook kunnen B&W desgewenst een gedoogbeschikking afgeven. Het gaat hier dus niet om nieuwe gevallen, maar om de mogelijkheid tot (eindige) voortzetting van al lang bestaande en feitelijk gedoogde bewoningssituaties waarvan de maatschappelijke gevolgen gering zullen zijn. Wanneer bij bewoning van recreatiewoningen binnen de EHS sprake is van een nieuwe activiteit of handeling, dan zal daarop de toetsing volgens het «nee, tenzij-regime» van toepassing zijn. Uit die toetsing zal blijken of de bewoning toegestaan is.

45

Op welke wijze gaat de minister voorkomen dat provincies bij het opstellen van de ambitiekaarten met natuurdoelen de minst ambitieuze keuzes maken? Hoe zorgt de minister dat de minimale behoudoelstelling nog wel gehaald gaat worden?

In het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur hebben Rijk en provincies afgesproken dat de beschikbare middelen gericht worden ingezet op de realisatie van de internationale verplichtingen

46

Wil de minister provincies verplichten de wezenlijke waarden, waaronder ook potentiële waarden, van natuurgebieden vast te leggen?

Het Rijk vult het ontwerp Barro aan met een verplichting aan provincies om de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden binnen de herijkte EHS vast te leggen.

47

Waarom zijn de militaire terreinen, die tevens een natuurfunctie hebben, ineens uit de Ecologische Hoofdstructuur geschrapt?

Dit is een continuering van het beleid uit de Nota Ruimte en het Structuurschema Militaire Terreinen 2. Het betreft militaire oefenterreinen die een zodanig intensief gebruik kennen, dat dit moeilijk te verenigen is met een aanwijzing als EHS. Deze terreinen worden door het ministerie van Defensie wel beheerd als natuurgebied.

48

Wat als een provincie of gemeente de ladder voor duurzame verstedelijking niet of onvolledig toepast? Welke sancties staan daar op? Op welke

wijze kunnen burgers of de Rijksoverheid een gedegen gebruik van de ladder afdwingen?

Zie antwoord op vraag 1 in de reactie op het verslag van het schriftelijk overleg over de voorlegging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, de voorhang van de ontwerpwijziging Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de inwerkingtreding van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

49

De fractie ziet graag dat de ladder van Verdaas wordt toegepast bij alle infrastructurele besluiten.

De ladder van Verdaas, met uitzondering van prijsbeleid, maakt op dit moment deel uit van de Verkenningenfase van de afweging bij infrastructurele besluiten in het MIRT. Daarbij wordt echter geen hiërarchie tussen de stappen gehanteerd.

50

Meerdere regio's en het Havenbedrijf Rotterdam geven aan met beprijzing te willen experimenteren. Kan de minister deze opening bieden?

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op een beleidsmix van investeren, innoveren en in stand houden. Conform het regeerakkoord zet het Rijk niet langer in op prijsbeleid als instrument.

51

In het Barro staat: "Leidend bij het bepalen van de behoefte aan woningen zijn de woonwensen van burgers». Dit geldt kennelijk niet voor bedrijven en kantoren. Waarom dan wel expliciet vermeld voor woningen?

De formulering in de toelichting bij de ontwerpwijziging van het Bro zal worden aangescherpt om te verduidelijken dat ook voor andere functies bij het maken van keuzes ten aanzien van verstedelijking geldt dat uitgaan dient te worden van de specifieke kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

52

Waarom is ervoor gekozen om de ladder voor duurzame verstedelijking op te nemen in het Bro en niet om het onderdeel te laten vormen van de nieuwe omgevingswet?

Er wordt op dit moment gewerkt aan een herziening van het omgevingsrecht. De huidige onderwerpen uit het Barro en het Bro zullen hierin worden meegenomen. Vooruitlopend op de omgevingswet, borg ik de nationale belangen die juridische doorwerking behoeven, in het Barro en het Bro.

53

De Natura 2000-gebieden op de Noordzee worden gemist en de noodzakelijke beperkingen voor visserij, scheepvaart, et cetera, die daarbij horen. Waar worden deze anders geregeld? Zou het niet inzichtelijker zijn deze in één document bijeen te brengen?

De SVIR geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Op pagina 75 van de ontwerp SVIR staan de Natura 2000 gebieden op zee weergegeven. De Natura 2000 gebieden worden aangewezen op grond van de Natuurbeschermingswet. Voor elk aangewezen Natura 2000 gebied wordt binnen 3 jaar na aanwijzing een beheerplan opgesteld. In de beheerplannen worden voor zover nodig de

gebruiksfuncties zoals visserij en scheepvaart, in overeenstemming gebracht met de Natura 2000 doelstellingen. Definitieve aanwijzing van de Natura2000 gebieden buiten de 12 mijlszone kan plaatsvinden nadat de Natuurbeschermingswet van toepassing is verklaard op de Exclusieve Economische Zone. Daarna zullen beheerplannen voor die gebieden worden opgesteld. Een totaalbeeld van het beleid en de vorderingen voor Natura 2000 op zee wordt gegeven via www.Noordzeenatura2000.nl. Een link naar de beheerplannen zal daarbij nog worden opgenomen om het gewenste totaalbeeld te verschaffen.

54

Wat gebeurt er als de doorwerking van Rijksbeleid door gemeenten onverhoopt een keer misgaat?

Het laten doorwerken van nationale belangen in decentrale plannen is een verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Het zijn provincies die verantwoordelijk zijn voor het interbestuurlijk toezicht op de gemeenten. Daarnaast kan, bij constatering van conflicten met nationale belangen, het Rijk achteraf ingrijpen met de middelen (zoals vernietiging) uit de Wet revitalisering interbestuurlijk toezicht. Ook kan het Rijk decentrale overheden bestuurlijk aanspreken op het niet realiseren van rijksdoelstellingen zoals voor woningbouw.

55

Op welke wijze kunnen burgers er van op aan dat het nu vastgestelde Rijksbeleid wordt doorgevoerd in lokaal beleid?

Het Rijk vertrouwt er op dat provincies en gemeenten de nationale belangen laten doorwerken in hun plannen. Daarnaast zijn provincies en gemeenten verplicht om juridische rijkskaders als uitgangspunt te nemen bij het opstellen van decentrale ruimtelijke plannen en besluiten.

56

Wat als (achteraf) wordt vastgesteld dat een bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met een nationaal belang? Hoe wordt voorkomen dat achteraf wordt geconstateerd dat gebouwen niet gebouwd hadden mogen worden en tegen hoge kosten weer moeten worden afgebroken?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

57

Is er nog capaciteit bij de Rijksoverheid om zicht te houden op de niet-sectorale Rijksbelangen zoals natuurwaarden?

De VROM-Inspectie, die opgaat in de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT), zal stoppen met de algemene planbeoordeling van gemeentelijke bestemmingsplannen. De ILT zal ook geen rol spelen in de planbeoordeling door het Rijk als eigenaar /beheerder, aangezien dit welbeschouwd geen vorm van toezicht is. Het interbestuurlijke toezicht op de gemeenten draagt de ILT over aan provincies.

58

Welke rol speelt de vroegere VROM-inspectie (nog)?

De VROM-Inspectie, die opgaat in de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT), zal stoppen met de algemene planbeoordeling van gemeentelijke bestemmingsplannen. De ILT zal ook geen rol spelen in de planbeoordeling door het Rijk als eigenaar /beheerder, aangezien dit welbeschouwd geen vorm van toezicht is. Het interbestuurlijke toezicht op de gemeenten draagt de ILT over aan provincies.

59

Wat is het nationale belang dat beschermd wordt door landaanwinning in het programma RRAAM in principe niet toe te staan? Op welke grond wordt daar van afgeweken? Is hierbij rekening gehouden met de voornemens van Almere om vooraf te investeren in de natuurkwaliteit van het IJsselmeer, waardoor geen significante effecten plaats zullen vinden bij landaanwinning?

Met de ontwerpwijziging Barro is landaanwinning in het IJsselmeergebied toegestaan, waaronder voor de Schaalsprong Almere: ten hoogste 700 ha voor de gemeente Almere (zie artikel 2.12.2). Of van deze mogelijkheid gebruik gemaakt wordt, wordt onderzocht in het programma RRAAM, waarbij rekening wordt gehouden met het verbeteren van het ecologische systeem van het Markermeer-IJmeer.

PVV

60

De leden van de PVV-fractie zetten vraagtekens bij de aanwezige planologische kennis van sommige gemeenten. De eventuele negatieve gevolgen voor deze gemeenten zullen dan ook nauwlettend in de gaten moeten worden gehouden.

Decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk het verwerven van de benodigde kennis voor het uitvoeren van hun taken. In dit kader verken ik met decentrale overheden hoe de kennisontwikkeling gezamenlijk vormgegeven kan worden. Ook in de Monitor Infrastructuur en Ruimte worden de 13 nationale belangen in relatie tot de ambities gemonitord. Daarnaast houden provincies zicht op de wijze waarop gemeenten omgaan met de provinciale ruimtelijke belangen.

CDA

61

Onderschrijft de minister dat de taken van het bestuur zo dicht mogelijk bij de burger moeten liggen en op welke manier komen deze beginselen terug in de SVIR?

Ik onderschrijf dit principe. Om die reden bevat de ontwerp SVIR veel minder nationale belangen dan voorheen. Ook staan er minder regels in het Barro dan eerder was voor genomen. Daarmee leg ik beslissingen in de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij de burger neer.

62

Voor het afwegen en beschouwen van alle belangen en aspecten op gemeentelijk niveau is niet altijd evenveel expertise aanwezig. Heeft de minister onderzoek gedaan en beschikt zij over concrete voorbeelden van de effectiviteit en de samenwerking tussen gemeenten met betrekking tot deze problematiek?

Het Rijk laat meer over aan provincies en gemeenten en vertrouwt erop dat zij hun taken goed zullen uitvoeren. De verantwoordelijkheid voor de benodigde kennis ligt dan ook primair bij de decentrale overheden. Bij goede voorbeelden denk ik bijvoorbeeld aan de Metropoolregio Amsterdam en het samenwerkingsverband Eindhoven.

63

In het regeerakkoord staat: «Per terrein zijn ten hoogste twee bestuurslagen betrokken bij hetzelfde onderwerp.» Zou de minister kunnen aangeven op welke wijze dit binnen de SVIR gevolg krijgt?

De ruimtelijke ordening leg ik zo dicht mogelijk bij de burger neer. Daarmee zijn het voornamelijk provincies en gemeenten die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening. Een aantal opgaven vragen om rijksbetrokkenheid. Die heb ik als nationaal belang geformuleerd. Ook bij deze belangen streef ik naar zo min mogelijk bestuurslagen.

64

Het landelijk gebied is enigszins onderbelicht in de huidige versie van de SVIR. Met name de economische ontwikkelingsruimte voor de agrarische sector in het landelijk gebied verdient meer aandacht. Daarbij wordt gedacht aan het benoemen van productiegebieden voor land- en tuinbouw in de SVIR, waarbij het bieden van ruimte aan vernieuwing en verduurzaming van agrarische bedrijven eveneens opgenomen zou moeten worden. Is de minister van mening is dat de agrarische sector eigenlijk een betere plek in de SVIR zou moeten krijgen?

Ik heb gekozen om de economische ontwikkeling van het landelijk gebied niet als nationaal belang te benoemen, maar over te laten aan provincies en gemeenten. De reden hiervoor is dat de realisering van de opgaven dichter bij provincies en gemeenten liggen dan bij het Rijk.

65

Regio's, waar bevolkingskrimp wordt verwacht, vergen misschien meer aandacht binnen de SVIR. De aandacht die het Rijk aan de grootstedelijke gebieden schenkt kan een negatieve wisselwerking hebben met betrekking tot meer regionale gebieden, alleen al omdat een verschil in investeringen een verschil in aantrekkingskracht zal hebben.

De aanpak van krimp vereist maatwerk en is daarmee bij uitstek een taak voor provincies en gemeenten. Provincies en gemeenten krijgen meer ruimte in het ruimtelijk beleid, zodat ze regionaal maatwerk kunnen leveren. Het Rijk ondersteunt decentrale overheden hierbij, zoals aangegeven in het gezamenlijke actieprogramma Bevolkingsdaling (en de daarop gebaseerde voortgangsrapportage). Ook onderzoek ik hoe regelgeving krimpbestendig kan worden gemaakt. Op die manier kunnen ook krimp- en anticipeerregio's hun eigen kracht versterken. Het Rijk zet zich in voor het vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Dit heeft niet alleen effect in de grootstedelijke gebieden, maar ook een uitstralings-effect naar meer regionale gebieden in andere regio's.

66

Zeker met betrekking tot grote (infra)projecten die strekken tot na 2020 is het doen van voorspellingen over groei en doelmatigheid moeilijk. De leden van de CDA-fractie zouden graag willen voorkomen dat grote (infra)projecten worden gerealiseerd zonder daadwerkelijke vraag of behoefte.

Ook voor mij is de daadwerkelijke behoefte bepalend voor het realiseren van infraprojecten. De hardheid van knelpunten worden daarom getoetst aan verschillende WLO (Welvaart en Leefomgeving) scenario's (hoge en lage economische groei). Onderzoek naar deze behoefte maakt onderdeel uit van de MIRT-verkenning. Bovendien voer ik minimaal elke vier jaar een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit. Dit om te voorkomen dat er projecten worden gerealiseerd zonder behoefte.

67

«Het vergeten regionale niveau» heeft een achterstand op veel concurrenten in andere landen. De leden van de CDA-fractie denken dat het ook belangrijk is dat de burger zelf geld aan kwaliteit kan besteden. Deze leden willen graag van de minister weten hoe zij hier over denkt.

Er worden geen grote (infra)projecten (mede)bekostiging door het Rijk gerealiseerd zonder dat er vraag naar is. Besluitvorming over realisatie van grote (infra)projecten geschiedt aan de hand van het MIRT-spelregelkader. Daar wordt onder andere naar de maatschappelijke kosten en baten gekeken ten behoeve van de nut/noodzaak discussie. Als het gaat om kleinere (infra)projecten ligt de bekostiging er van in regionale handen. Immers met die projecten is geen nationaal belang gemoeid en de regionale overheden zijn voor deze projecten het best in staat te beoordelen wat hun burgers zowel kwantitatief als kwalitatief in hun regio willen en wensen

68

Energy Valley heeft in de SVIR een andere status dan de genoemde mainports, brainport en greenports. Graag krijgen de leden van de CDA-fractie daaromtrent een nadere toelichting van de minister.

De valleys liggend in stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, waartoe ook de Energy Valley behoort, zijn belangrijk voor onze nationale economie. Dit is erkend in de SVIR en de topsectorenaanpak van dit kabinet. Via deze topsectorenaanpak is het Rijk ook betrokken bij de ontwikkelingen in dit gebied. In de SVIR is aangegeven dat het Rijk voor investeringen vanuit het verlengde infrastructuurfonds prioriteit geeft aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports. Daar zijn de problemen ook het grootst. Indien regio's daarbuiten (zoals Energy Valley) zich economisch dusdanig doorontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn.

69

Zie 68: ook al omdat achterlandverbindingen misschien meer deel uit zouden moeten maken van de SVIR.

De achterlandverbindingen krijgen in de ontwerp SVIR specifieke aandacht. In de definitieve SVIR wordt dat extra duidelijk gemaakt op een kaartbeeld.

70

Het mag niet zo zijn dat de culturele en maatschappelijke levensader in de regio's financieel, cultureel en economisch al te veel ondersneeuwt. Lokale verantwoordelijkheid vergt nationale aandacht. Aandacht voor het scheppen van omstandigheden waarbinnen lokale bestuurders in de regio's hun verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk kunnen invullen. De leden van de CDA-fractie willen graag van de minister weten hoe zij over deze zaken denkt.

Ik geef ruimte aan bestuurders van decentrale overheden om ruimtelijke keuzes te maken en af te wegen. Alleen die zaken die vragen om nationale betrokkenheid borg ik zelf in mijn nationale belangen.

71

De leden van de CDA-fractie zien liever mooie, kleinschalige en bij de vraag aansluitende nieuwbouw die daadwerkelijk uit de samenleving voortkomt. Veel is afhankelijk van lokaal initiatief. Het risico daarvan is dat bestuurders en grote projectontwikkelaars en bedrijven alsnog van grote hoogte niet passende nieuwe projecten over de gemeenschap uitrollen, terwijl gepaste kleine projecten uit winstbejag of bestuurlijke voorkeur niet worden ingevuld en bestaande huizen, winkels en kantoorpanden verloederen en leegstaan.

Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad. Bij wijzigingen van ruimtelijke plannen voor de realisatie van nieuwe projecten gelden daarnaast juridische procedures. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn. Ook de ladder voor duurzame verstedelijking maakt dat er gebouwd wordt voor de vraag van bedrijven en woonwensen.

72

De leden van de CDA-fractie willen graag benadrukken dat het de bedoeling is dat nieuwe locaties aansluiten bij het bestaande, nooit groter worden dan gepast met het oog op de in redelijkheid aan te nemen vraag en dat deze aansluiten bij en samenhang vertonen met het bredere kader van bereikbaarheid.

In de derde trede van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt aangegeven dat voor eventuele nieuwe locaties buiten verstedelijkt gebied moet worden gemotiveerd dat deze passend multimodaal ontsloten zijn of worden.

73

De ladder voor duurzame verstedelijking is betrekkelijk vrijblijvend en weinig dwingend. Bepaalde elementen in de ladder zijn betrekkelijk vaag te noemen en bij de afdwingbaarheid van de ladder zijn grote vraagtekens te plaatsen. Er is geen sprake van krachtige borging. Hoe denkt de minister over deze thematiek?

De ladder is in lijn met het vertrouwen dat het Rijk in de ontwerp SVIR stelt in andere overheden.

Het Rijk vertrouwt er op dat provincies en gemeenten de nationale belangen laten doorwerken in hun plannen. Daarnaast zijn provincies en gemeenten verplicht om juridische rijkskaders als uitgangspunt te nemen bij het opstellen van decentrale ruimtelijke plannen en besluiten.

74

Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de minister hoe zij over wederzijdse beïnvloeding tussen sectoren (natuur, landbouw, toerisme, wonen, werken, energie en water) denkt.

Het MIRT (en de MIRT-gebiedsagenda's) is voor het Rijk het kader in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein voor het afwegen van nationale opgaven/belangen met decentrale opgaven/belangen vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Deze afweging is in elke gebied anders, en moet dus gebiedsgericht gemaakt worden.

75

Ziet de minister de mogelijkheid om het bedrijfsleven in het kader van innovatie en efficiëntie meer bij de invulling van de ontsluiting van grootstedelijke gebieden te betrekken.

In het programma Beter Benutten werk ik samen met regionale overheden en het regionale bedrijfsleven aan samenhangende maatregelenpakketten met een multimodaal karakter in de regio's met de grootste mobiliteitsproblematiek. Deze pakketten leveren een bijdrage aan een reductie van de spitsproblematiek en de verbetering van de ontsluiting van de grootstedelijke gebieden. Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor het bedrijfsleven door bijvoorbeeld werknemers in staat te stellen om flexibel te werken en flexibel te reizen om de spitsdrukke te verminderen of door innovatieve (technologische) diensten aan te bieden om de mobiliteit in de grootstedelijke regio's te verbeteren.

76

Kan de minister meer inzicht bieden in de financiële effecten op lange termijn van de SVIR?

Gelijktijdig met de aanbidding van de ontwerp SVIR heb ik uw Kamer geïnformeerd over de financiële programmering van het Infrastructuurfonds (TK 32 500-A, nummer 83). In deze kamerbrief heb ik op basis van het integrale beeld in de ontwerp SVIR aangegeven welke investeringskeuzes voor mobiliteit en water ik heb gemaakt. Het financiële effect van de ontwerp SVIR op het mobiliteitsterrein, ook voor de eerste periode na 2020, heb ik hiermee aangegeven.

SP

77

Is de minister van mening dat het Barro gezien zou moeten worden als een doorvertaling of vertaalslag van de SVIR?

Het Barro bevat de vertaling van het beleid uit de ontwerp SVIR (en haar uitwerkingen) die het Rijk juridische wil borgen (zie paragraaf 5.1 uit de ontwerp SVIR). Als het belang al afdoende geborgd is via (sectorale) wetgeving, wordt het niet in het Barro opgenomen. Het Rijk zet naast het juridische instrument ook nog de instrumenten bestuurlijke afspraken, financiële maatregelen en inzet van kennis in.

78

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat door het «slechts» indienen van een nieuwe structuurvisie niet is voldaan aan een voorstel voor afwijking. Naar mening van de leden hoeft er niets mis te zijn met een nieuwe visie, mits helder en duidelijk wordt gecommuniceerd waaruit de afwijkingen en/of wijzingen bestaan. Graag een verhelderende brief met een duidelijke omschrijving van de voorgenomen wijzingen,

onderbouwd met duidelijke argumentatie. Het is gewenst de visie van de Raad van State hieromtrent te vragen.

Ik heb, conform de Wro, een beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal voorgelegd. Op basis van de Wro, die sinds 1 juli 2008 van kracht is, hoeft geen voorstel voor herziening of intrekking van een pkb of Rijksstructuurvisie aan de Staten-Generaal te worden gestuurd. Artikel 2b van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is in de nieuwe Wro vervallen. In paragraaf 5.1 van de ontwerp SVIR is aangegeven welk rijksbeleid geheel is vervangen door de ontwerp SVIR, van welk rijksbeleid alleen de ruimtelijke doelen en uitspraken zijn vervangen en welke rijksbeleid in haar huidige vorm blijft bestaan.

79

Is de minister met de leden van de SP-fractie van mening dat groot-schalige wijzigingen op het gebied van ruimtelijke ordening niet op voorhand mogen leiden tot juridisering?

Ja, ik ben het met u eens. Daarom werk ik in het kader van Eenvoudig Beter ook aan een vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Ook in de Bestuursafspraken 2011 – 2015 is afgesproken dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving.

80

Op welke wijze gaat recht gedaan worden aan de aanbevelingen, die het Planbureau voor de Leefomgeving in het kader van de ex-ante evaluatie SVIR heeft gedaan. Op welke wijze wordt bijvoorbeeld de aanbeveling overgenomen om internationale natuur- en waterverplichtingen in kaart te brengen en om aan te geven welke ontwikkelingen daar mogelijk zijn, ook als ze geen onderdeel vormen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur?

Bij de totstandkoming van de structuurvisie is al gebruik gemaakt van relevante kennis en informatie van het PBL. Aan het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur heeft onder meer een analyse van het PBL van de verplichtingen voor Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water ten grondslag gelegen: het rapport «Herijking van de Ecologische Hoofdstructuur. Quick scan van varianten» uit februari 2011. Mede op basis daarvan is in het onderhandelingsakkoord afgesproken Natura 2000 en de KRW prioriteit te geven bij de realisatie van de herijkte EHS. Bovendien is het onderhandelingsakkoord voor een eindtoets aan het PBL voorgelegd. Zoals aangekondigd door de staatssecretaris van EL&I (30 825, nr. 110) zal deze eindtoets uiterlijk op 18 november as. verschijnen.

81

Worden door het Rijk in het geheel geen beperkingen meer gesteld aan verstedelijking binnen de voormalige Nationale Landschappen en de voormalige rijksbufferzones?

Nee. Provincies hebben de rol van gebiedsregisseur in het ruimtelijke domein en gaan over de afstemming tussen groen en verstedelijking. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid. Wel geldt als procesvereiste de ladder voor duurzame verstedelijking, ter bevordering van zorgvuldig ruimtegebruik.

82

Onderschrijft de minister de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving dat juist in deze gebieden de kans op extra verstedelijking het grootst is? Zo nee, waarom niet?

Het Rijk vertrouwt er op dat provincies de beste laag zijn om de ruimtelijke regie te voeren. In een aantal van de voormalige Nationale Landschappen en Rijksbufferzones is de verstedelijkingsdruk hoog. Op dit moment hebben de provincies eigen vigerende beleid opgenomen ter bescherming van landschappelijke waarden en het tegengaan van ongebreidelde verstedelijking.

83

Wat is de visie van de minister op de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatiebedrijven in de groene ruimte? Moet er door de provincie een relatie worden gelegd tussen de ecologische kwaliteit van een gebied en de ontwikkelruimte die recreatiebedrijven geboden wordt?

Beleid over de ontwikkelmogelijkheden voor recreatiebedrijven in de groene ruimte, is onderdeel van de provinciale rol van gebiedsregisseur in het ruimtelijke domein.

84

Heeft de minister een mening over de tientallen campings die jaarlijks worden opgekocht door projectontwikkelaars om er chalet- of villaparken van te maken?

Nee, daar heb ik als minister van Infrastructuur en Milieu geen mening over. Dit is een kwestie voor lokale overheden.

85

Op welke wijze denkt de minister een halt toe te roepen aan deze wijze van illegale stadsuitbreiding?

Provincies en gemeenten kunnen via ruimtelijke plannen en verordeningen grenzen stellen aan de ontwikkelingen die plaats mogen vinden op kampeerterrainen. Het is niet aan het Rijk om deze ontwikkelingen een halt toe te roepen.

86

Welke sanctiemogelijkheden zijn er indien provincies of gemeenten zich niets gelegen laten liggen aan de «ladder voor duurzame verstedelijking»?

De ladder voor duurzame verstedelijking vraagt van overheden om in de motivering van ruimtelijke besluiten die ontwikkelingen mogelijk maken zich aan drie treden te houden. De beoordeling van de mogelijkheden binnen elk van de treden is aan deze overheid zelf. Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale juridische kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot óf indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, óf schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt voorts niet alleen op andere overheden, maar ook op de werking en kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad danwel provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid

voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

87

Als er geen sanctiemogelijkheden zijn, onderschrijft de minister dan het standpunt dat de ladder een papieren tijger is?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

88

Wat gaat de Rijksoverheid bij ruimtelijke ontwikkelingen doen die aangrenzende provincies treffen (bijvoorbeeld bij grote nieuwe winkelcentra), indien de betreffende provincies hun beleid ter zake niet af willen stemmen.

Het Rijk heeft er vertrouwen in dat provincies met elkaar zullen overleggen over ruimtelijke ontwikkelingen die provinciegrensoverschrijdend zijn.

89

Wat is de visie van de minister op de ontwikkeling van het winkelaanbod in Nederland? Moet gestuurd worden op behoud van een fijnmazig decentraal aanbod dichtbij huis, op concentratie/schaalvergroting of kan de ontwikkeling aan de markt worden overgelaten?

Detailhandelsontwikkelingen zijn regionaal en lokaal van aard. Detailhandelsbeleid is daarmee een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Daarom acht ik het niet mijn taak om een rijksvisie op de detailhandel in Nederland te ontwikkelen.

90

Moet nieuwbouw aan restricties gebonden worden in regio's met leegstand? Is er actief beleid nodig om de bestaande leegstand weg te werken en zo ja, is er ondersteuning nodig voor regio's waar sprake is van veel leegstand?

In de ladder voor duurzame verstedelijking wordt leegstand op twee wijze meegenomen. In trede 1 moet worden bepaald of de beoogde ontwikkeling aan bedrijventerreinen, zeehaventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen voorziet in een behoefte van een bepaalde kwaliteit. Indien er aantoonbare kwantitatieve leegstand bestaat moet gemotiveerd worden dat de extra ontwikkeling voorziet in een behoefte waarin niet door de bestaande (deels leegstaande) voorraad kan worden voorzien. In trede 2 van de ladder moet worden gezien of de (resterende) behoefte aan deze functies/voorzieningen door middel van herstructurering of transformatie binnen bestaand bebouwd gebied kan

worden gerealiseerd. Dan wordt er nagegaan of leegstaande panden door kwalitatieve maatregelen redelijkerwijze in de gevraagde behoefte kunnen voorzien. Op deze wijze wordt leegstand dus expliciet meegenomen in de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit vraagt niet om een inhoudelijke wijziging, maar om het benoemen van leegstand bij de beschrijving van de ladder.

91

Gemeenten blijken hun bestemmingsplannen niet tijdig te actualiseren en handhaven bestemmingsplannen onvoldoende. De toezichts- en handhavingsinzet is bij een groot aantal gemeenten onvoldoende. De VROM-inspectie heeft geconcludeerd dat het wenselijk is om aanvullende maatregelen te nemen. Waaruit zullen deze aanvullende maatregelen bestaan? Kan de minister dit nader toelichten?

Met de inwerkingtreding van de Wro in 2008 is bepaald dat gemeenten in 2013 hun bestemmingsplannen geactualiseerd moeten hebben. Op dit moment zijn de gemeenten bezig met een inhaalslag. Provincies kunnen in het kader van het interbestuurlijke toezicht nagaan of gemeenten hun bestemmingsplannen tijdig actualiseren. Dit is daarmee geen taak van de VROM-Inspectie. De prikkel voor gemeenten om een actueel bestemmingsplan te hebben is erin gelegen dat zij geen leges kunnen heffen bij een bestemmingsplan ouder dan 10 jaar.

92

Hoe moeten provincies en gemeenten de toegenomen taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting betalen, met name in gebieden waar er geen of weinig verdien capaciteit is uit rode ontwikkelingen, maar wel belangrijke opgaven liggen op het gebied van herstructurering, krimp, natuur, water en leefbaarheid?

Er vindt geen decentralisatie maar deregulering plaats van taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting. Provincies en gemeenten kunnen bezien of zij deze taken overnemen, maar binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden. Bij het Onderhandelingsakkoord decentralisatie Natuur wordt er ook geld toegevoegd aan de decentrale middelen.

93

Op welke wijze gaan de woningmarkt, de waterveiligheid en de agrarische sector een plaats vinden binnen deze SVIR?

De ruimtelijke aspecten van de woningmarkt en de waterveiligheid zijn al opgenomen in de ontwerp SVIR. De overige aspecten van het woonbeleid zijn opgenomen in de Woonvisie. Ten aanzien van waterveiligheid zijn die vastgelegd in het Nationaal Waterplan. De uitwerking van de economische ontwikkeling van het landelijk gebied, inclusief de agrarische sector is een decentrale taak

94

Op welke wijze gaan woonvisie en SVIR meer met elkaar in verband gebracht worden?

De woonvisie geeft een totaalbeeld van het woonbeleid weer. In de ontwerp SVIR zijn de ruimtelijke aspecten hiervan opgenomen. Zoals minister Donner aan uw Kamer reeds heeft gemeld, is de SVIR leidend in relatie tot de woonvisie.

95

Zijn de besluiten die in 2014 in het kader van het Deltaprogramma worden genomen, reden tot aanpassing van de SVIR? Op welke wijze betreft u de Kamer(s) hierbij?

De besluiten die in 2014 worden genomen zijn een nadere invulling van de ontwerp SVIR en zorgen voor een actualisatie van het Nationaal Waterplan. De deltabeslissingen worden aan de Kamer(s) voorgelegd.

96

Op welke wijze gaat het Planbureau voor de Leefomgeving de feitelijke gevolgen van de decentralisatie van het ruimtelijk beleid inclusief het afschaffen van de Nationale landschappen en Rijksbufferzones monitoren?

Decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk het verwerven van de benodigde kennis voor het uitvoeren van hun taken. In dit kader verken ik met decentrale overheden hoe de kennisontwikkeling gezamenlijk vormgegeven kan worden. Ook in de Monitor Infrastructuur en Ruimte worden de 13 nationale belangen in relatie tot de ambities gemonitord. Daarnaast houden provincies zicht op de wijze waarop gemeenten omgaan met de provinciale ruimtelijke belangen.

97

Welke indicatoren worden gemonitord?

In de te ontwikkelen monitor Infrastructuur en Ruimte staat het doelbereik van de nationale belangen voorop, afgezet tegen de ambities op de langere termijn. Begin 2012 is een eerste vertaling naar indicatoren gereed. De eerste «Monitor Infrastructuur en Ruimte» verschijnt in 2012. Deze wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

98

Welke instrumenten zijn er om eventuele ongewenste gevolgen van de decentralisatie bij te sturen?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

99

De Raad voor het Openbaar bestuur geeft aan dat in veel gevallen bemoeienis van meerdere bestuurslagen bij één onderwerp nodig, onontkoombaar en zelfs gewenst is. Daarbij noemt de raad specifiek het beleidsveld ruimtelijke ordening, als beleidsterrein met goede voorbeelden die het nut van een meervoudige verantwoordelijkheid laten zien. Wat is de reactie van de minister op dit standpunt van de Raad voor het Openbaar Bestuur.

Bij ruimtelijke ordening zijn inderdaad vaker meerdere bestuurslagen betrokken. Ze zetten het instrumentarium echter in vanuit verschillende verantwoordelijkheden en belangen. Het zijn voornamelijk provincies en gemeenten die de ruimtelijke ordening maken.

100

Zie 99. Neem hierbij tevens de op dit gebied gemaakte opmerkingen van de deltagelid mee.

In het Bestuursakkoord Water is een heldere verantwoordelijkheidsverdeling afgesproken. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor onderwerpen van nationaal belang, zoals veiligheid tegen overstromingen en het hoofdwatersysteem. De provincies zijn gebiedsregisseur, ordenen de ruimte en stellen kaders voor het regionale watersysteem. De waterschappen beheren de regionale en het overgrote deel van de primaire waterkeringen en zorgen voor water van voldoende kwaliteit in de regionale watersystemen. De gemeenten beheren de openbare ruimte en zijn door hun zorgplichten uit de Waterwet het eerste aanspreekpunt bij wateroverlast.

101

Wat is de reactie van de minister op de stelling dat de richting van de SVIR ons nog afhankelijker maakt van fossiele brandstoffen?

Die stelling deel ik niet. Met mijn ruimtelijke beleid borg ik ruimte voor duurzame energiebronnen die vragen om nationaal ruimte beleid, zoals windenergie. Echter in de transitie naar duurzame energie, is Nederland afhankelijk van fossiele brandstoffen. Daarbij streeft het Rijk naar zo min mogelijk CO₂ uitstoot, onder andere door het mogelijk maken van kernenergie. De in het 3^{de} Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III) daarvoor bestemde locaties blijft het Rijk daarom ruimtelijk mogelijk maken.

102

Is de SVIR getoetst op klimateffecten, zoals wordt voorgesteld in het Witboek Klimaatadaptatie van de Europese Unie?

Voor de ontwerp SVIR is een planMER opgesteld, waarbij klimaat een element is van het beoordelingskader. De planMER gaat in op adaptatie (flexibiliteit opvangen veranderingen) en mitigatie (CO₂ emissie en energietransitie). Bij toekomstige besluiten op concrete projecten moeten instrumenten zoals de milieueffectrapportage (MER) en de Watertoets worden gehanteerd. Zo wordt ook met specifieke effecten, waaronder gevolgen van klimaatverandering over langere termijn rekening gehouden bij de concrete uitwerking in projecten.

103

Hoe hebben klimaatadaptatie, beperking van de energiebehoefte en verduurzaming van de energievoorziening een rol gespeeld bij het ontwikkelen van de SVIR?

Bij het opstellen van de ontwerp SVIR is tevens gebruik gemaakt van een planMER, waarin de milieueffecten van het voorgenomen beleid zijn getoetst. In het planMER zijn zowel de effecten voor klimaatmitigatie als -adaptatie getoetst. De uitkomsten van het planMER zijn weer input geweest voor de ontwerp SVIR. Wat betreft de beperking van de energiebehoefte en verduurzaming van de energievoorziening sluit de ontwerp SVIR aan op de Europese doelstellingen.

104

Onderkent de minister de mogelijkheden om door middel van ruimtelijk economisch beleid deze doelstellingen (uit vraag 102) te bevorderen?

In de ontwerp SVIR worden de ruimtelijke maatregelen genomen die nodig zijn om deze doelstellingen te bevorderen.

105

Waarom is het instrument van prijsbeleid niet uitgewerkt in de SVIR terwijl in het regeerakkoord de optie van het verhogen van de brandstofprijzen in combinatie met het verlagen van de vaste lasten als ambitie genoemd wordt?

De verhoging van de brandstofprijzen in combinatie met het verlagen van de vaste lasten zoals benoemd in het Regeerakkoord valt onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën.

106

Wat hebben de contacten met onze buurlanden tot dusver aan resultaat opgeleverd?

De staatssecretaris van Financiën is hier op in gegaan in de autobrief (32 800, nummer 1).

107

Wordt er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de keuze om het autowegennet te verzwaren tot twee keer vier rijstroken in de Randstad en twee keer drie rijstroken elders? Zo nee, waarom niet?

Nee. In de definitieve SVIR zet ik dit neer als ambitie van het Rijk voor 2040. Vervolgens zal in eventuele verkenningen van uitbreidingen per geval een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd.

108

Is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor een alternatief scenario waarbij investeringen in het spoorwegnet (spoorverdubbeling, European Railway Traffic Management System, vervangen gelijkvloerse kruisingen) versneld worden? Zo nee, waarom niet?

Daar is geen aanleiding voor omdat de uitvoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) al ambitieus is. Onderdelen van PHS zoals fietsenstallingen en seinoptimalisaties worden versneld zoals aangegeven in de brief over Beter Benutten (kamerstuk 32 500 A, nummer 81).

109

Welke verantwoordelijkheid ziet de minister als het gaat om het bevorderen van het aandeel van de fiets in het agglomeratievervoer?

Als het gaat om het bevorderen van het aandeel van de fiets op het agglomeratieniveau ligt de verantwoordelijkheid in de eerste plaats bij de provincies en de stadsregio's. Waar nodig kan ik hierin een stimulerende rol spelen. Dat heb ik bijvoorbeeld gedaan door samen met de Fietsersbond de regionale fietsroutes voor woon-werkverkeer op de agenda te zetten. Ook in de regionale pakketten in het kader van Beter Benutten, waarover ik dit najaar afspraken maak met de betrokken regio's, is ruimte voor regionale fietsroutes en andere fietsmaatregelen.

110

Welke voorgestelde maatregelen uit de door de Kamer omarmde initiatiefnota «Fietsen in Nederland...een tandje erbij. Voorstellen voor

actief fietsbeleid in Nederland» d.d. 2 december 2012 (Kamerstuk 31 796, nr. 2) van het toenmalige Kamerlid Atsma (CDA) worden in het kader van de SVIR uitgevoerd?

In mijn brief van 12 mei 2010 (Kamerstuknummer 31 796 nummer 8) heb ik een uitgebreide reactie gegeven op alle 45 aanbevelingen uit de initiatiefnota fiets van de heer Atsma. Zoals ik destijds heb aangegeven ligt er bij een groot deel van de aanbevelingen geen rijksverantwoordelijkheid. Zonder in te gaan op afzonderlijke aanbevelingen kan ik melden dat ik sinds het schrijven van bovengenoemde brief in de geest van de initiatiefnota doorgegaan ben met het stimuleren en faciliteren van het decentrale fietsbeleid.

111

Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert in zijn ex-ante evaluatie van de SVIR dat de Randstad op het Europese schaalniveau zeer goed scoort qua bereikbaarheid, maar dat de bereikbaarheid op het lagere schaalniveau van de woonwerkrelaties problematisch is. Hoe valt deze analyse te rijmen met de zware inzet van het kabinet op vergroting van de capaciteit van de autowegen in combinatie met bezuinigingen op het streekvervoer en het vrijwel ontbreken van Rijksbeleid voor het versterken van het marktaandeel van de fiets?

Inderdaad is de bereikbaarheid op het schaalniveau van woonwerkrelaties problematisch. Deze bereikbaarheid wordt, door de fijnmazige structuur van grootstedelijke gebieden in Nederland, voor een belangrijk deel bepaald door de capaciteit van de rijksinfrastructuur.

Tegelijkertijd staat het Rijk voor de taak om 18 miljard te bezuinigen. Hierin zijn zowel de middelen voor rijksinfrastructuur betrokken evenals de regionale middelen. Een deel van deze bezuinigingen wordt bereikt door de korting van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Het is aan decentrale overheden om nader te bepalen hoe deze korting wordt toegepast. Gezien de zeer geringe groei van het streekvervoer valt niet uit te sluiten dat decentrale overheden streeklijnen schrappen. Omdat het fietsen vooral op regionale schaal plaatsvindt, is het aan de decentrale overheden om voor hun regio het fietsbeleid te bepalen en te besluiten over bijbehorende infrastructuur. Naast eigen middelen kunnen decentrale overheden hiervoor gebruik maken van het door het Rijk beschikbaar gestelde BDU-budget.

112

Welke instrumenten gaat het Rijk inzetten om ruimtelijk beleid in relatie tot openbaar vervoerknooppunten te sturen. Als die instrumenten er niet zijn, worden er dan prestatieafspraken gemaakt met provincies om optimale benutting van (Rijks)investeringen in het openbaar vervoer te verzekeren?

Bij knooppunten is het inderdaad zaak om mobiliteits- en ruimtelijke investeringen goed op elkaar af te stemmen. Ruimtelijk beleid rond openbaar vervoersknooppunten is primair de verantwoordelijkheid van gemeenten. Afstemming van de nationale en decentrale belangen en investeringen vindt plaats in de MIRT-gebiedsagenda's. Op basis daarvan worden in MIRT-overleggen tussen Rijk en regio concrete afspraken gemaakt over rijksinvesteringen in openbaar vervoersknopen in relatie met ondersteunende (ruimtelijke of mobiliteits-) projecten van provincie of gemeente.

113

Kan worden ingegaan op de kritiek van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het afschaffen van ruimtelijke restricties als Nationale

Landschappen, Rijksbufferzones en groene recreatiegebieden rond de stad kan leiden tot meer versnipperde woningbouw, waardoor bijvoorbeeld Rijksinvesteringen in infrastructuur rond Almere minder zullen renderen?

Het afschaffen van de ruimtelijke restricties vanuit het Rijk hoeft niet te leiden tot versnipperde woningbouw en minder rendement uit Rijksinvesteringen in infrastructuur. Met de Ontwerp SVIR wordt de verantwoordelijkheid met betrekking tot de ruimtelijke ordening voor een veel groter deel overgelaten aan de provincies. Ik ga er vanuit ze daarbij zorgvuldige afwegingen maken en voldoende rekening houden met de rijksdoelstellingen voor woningbouw.

114

Wat is de reactie van de minister op de aanbeveling van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het Rijk in de SVIR duidelijk dient aan te geven hoe besluitvorming op korte termijn over verstedelijking door de andere overheden en de besluitvorming in 2014 over waterveiligheid door het Rijk zo goed mogelijk kan worden afgestemd?

Het Rijk beschouwt het programmeren van verstedelijking als een taak van de provincies en samenwerkende gemeenten. Alleen in de regio's Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a. is het Rijk betrokken. Hierbij horen provincies en gemeenten rekening te houden met de nationale belangen, zoals ook het belang van waterveiligheid en zoetwatervoorziening en de rijksdoelstellingen voor woningbouw. Daarnaast vindt de afstemming tussen Rijk en decentrale overheden ook plaats in het Deltaprogramma zelf.

115

Kan de minister een gemotiveerde reactie geven op de stelling dat het in de SVIR voorgenomen beleid de krimpproblematiek in de perifere gebieden buiten de Randstad zal versterken. Waarom is er geen flankerend beleid geformuleerd om de gevolgen van de problematiek die dit Randstadkabinet creëert te verzachten?

De aanpak van krimp vereist maatwerk en is daarmee bij uitstek een taak voor provincies en gemeenten. Provincies en gemeenten krijgen meer ruimte in het ruimtelijk beleid, zodat ze regionaal maatwerk kunnen leveren. Het Rijk ondersteunt decentrale overheden hierbij, zoals aangegeven in het gezamenlijke actieprogramma Bevolkingsdaling (en de daarop gebaseerde voortgangsrapportage). Ook onderzoek ik hoe regelgeving krimpbestendig kan worden gemaakt. Op die manier kunnen ook krimp- en anticipeerregio's hun eigen kracht versterken

116

Welke consequenties verbindt de minister voor de SVIR aan de conclusies van de maatschappelijke dialoog over megastallen. Als die er niet zijn, waarom is die dialoog dan gehouden?

Het opstellen van ruimtelijk beleid voor megastallen is geen taak van het Rijk. Decentrale overheden en met name provincies kunnen hiervoor het beste maatwerk leveren en de integrale afweging maken. Provincies kunnen bij hun afwegingen de uitkomsten uit het debat over megastallen betrekken.

117

Wat is de argumentatie om geen Rijksbeleid te formuleren voor het landelijk gebied?

Bij het bepalen van mijn nationale belangen heb ik er drie criteria gehanteerd (paragraaf 1.2 ontwerp SVIR). Op basis van die criteria zie ik geen noodzaak tot het voeren van nationaal ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied. Het gaat hier primair over het afwegen van de landschappelijke waarden en de programmering aan verstedelijking. Dit is de taak van de provincies.

118

In de SVIR wordt aangegeven dat provincies en gemeenten in samenwerking met de waterschappen afspraken maken over de ruimtelijke keuzes om het belang van de waterveiligheid te behartigen. Grijpt het Rijk in wanneer betreffende overheden er samen niet uit komen?

Ik heb aangegeven dat provincies, gemeenten en waterschappen afspraken maken over bodemdaling in veenweidegebieden en een goede bufferwerking in het regionale watersysteem. Daar gaan deze overheden over. Daarbij zal ik niet als scheidsrechter optreden. Voor het borgen van de waterveiligheid in het hoofdwatersysteem ben ik samen met de staatssecretaris verantwoordelijk. Hierover maak ik met decentrale overheden in het Deltaprogramma afspraken.

119

De fractie ziet graag dat de herbestemming van militaire terreinen wordt opgenomen in de SVIR.

De SVIR gaat over de hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid voor de aangewezen nationale belangen. Wanneer een militair terrein zijn functie en status als nationaal belang verliest, wordt het net als andere rijksterreinen via een reallocatieprocedure door het ministerie van Financiën afgestoten.

120

Eerder is in de Nota Ruimte verwoord dat als de militaire functies voor (delen) van deze terreinen verval, het Rijksbeleid erop is gericht deze terreinen alsnog op te nemen in de Ecologische Hoofdstructuur. Heeft deze bepaling in het Barro standgehouden?

Daarbij werd bedoeld op de militaire oefenterreinen die specifiek zijn aangewezen om buiten de EHS te worden gebracht, dan wel te worden gehouden. Het beleid om (delen van) deze terreinen op te nemen in de EHS zodra hun militaire functies zijn vervallen, is ongewijzigd.

D66

121

Decentralisatie hoort samen te gaan met een versteviging van bestuurskracht, kennis en financiële middelen bij decentrale overheden. Kan de minister aangeven hoe zij waarborgt dat deze drie zaken bij de decentrale overheden voldoende aanwezig is?

Er vindt geen decentralisatie maar deregulering plaats van taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting. Provincies en gemeenten kunnen bekijken of zij deze taken overnemen, binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden. Verder is het aan gemeenten en provincies om te zorgen voor voldoende kennis en deskundigheid om hun taken op het terrein van ruimtelijke ordening uit te voeren. Wel zal ik samen met decentrale overheden verkennen hoe de gezamenlijke kennisontwikkeling en -deling vorm kan krijgen.

122

Bij een aantal dossier die in de SVIR worden gedecentraliseerd, zoals natuur, krimp en leegstand, vinden de leden van de D66-fractie dit geen verstandige keuze. Bij natuur is het bijvoorbeeld van belang dat verschillende gebieden op elkaar aansluiten.

Op basis van de ontwikkelingen en opgaven die ik zie, waaronder het toenemen van de regionale verschillen, is er steeds meer ruimte nodig voor regionaal maatwerk. Dit maatwerk kan het beste geleverd worden door provincies en gemeenten. Ik heb er vertrouwen in dat provincies en gemeenten deze taken kunnen uitvoeren. In het Onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en provincies over een verantwoorde overdracht van taken, bevoegdheden en middelen. Begrenzing van de EHS is een verantwoordelijkheid van de provincies, net als de aansluiting van EHS gebieden. De Natura2000 gebieden worden echter aangewezen door het Rijk. Op deze manier ontstaat er een evenwichtig geheel van taken en bevoegdheden.

123

Voor een goede uitvoering van deze ruimtelijke taken is versterking van de bestuurskracht van provincies en gemeenten, door het opschalen van deze bestuurslagen, noodzakelijk.

Ik ben van mening dat de bestuurskracht van provincies en gemeenten voldoende is voor de taken in het ruimtelijk domein.

124

De leden van de D66 fractie constateren dat er vanuit het Rijk voor de stedelijke regio's, met name rond de main-, brain- en greenports, veel aandacht blijft bestaan, terwijl die aandacht er voor de krimpregio's en overloopgebieden nauwelijks is.

Het Rijk voert geen ruimtelijk c.q. ruimtelijk-economisch beleid gericht op het tegengaan van krimp. Wel geef ik ruimte aan provincies en gemeenten om regionaal maatwerk te leveren. Het Rijk ondersteunt decentrale overheden hierbij, zoals aangegeven in het gezamenlijke actieprogramma Bevolkingsdaling (en de daarop gebaseerde voortgangsrapportage). Daarnaast ben ik bezig met het krimpbestendig maken van regelgeving. Op die manier kunnen krimp- en anticipeerregio's beter inspelen op de regionale problematiek.

125

Door goed na te denken over de locatie van woningbouw en werkgelegenheid, kan men de toename van mobiliteit reduceren en daarmee files voorkomen. Kan de minister aangeven hoe zij hier tegenover staat?

Ik ben het met u eens dat de toename van mobiliteit onder andere kan worden gereduceerd door goed na te denken over de locaties van woningbouw en werkgelegenheid. Daarom heb ik in de ontwerp SVIR een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen, waarbij eerst gekeken wordt of nieuwe ontwikkeling van woningbouw of bedrijvigheid kunnen worden opgevangen binnen bestaand bebouwd gebied. Als dat niet mogelijk is, moet worden gekeken of de ontwikkeling kan worden gerealiseerd op een locatie die passend multimodaal ontsloten is of als zodanig kan worden ontwikkeld. Ook in de MIRT-gebiedsagenda's worden de woningbouwontwikkelingen en de mobiliteitsinvesteringen met elkaar afgestemd.

126

Kan de minister ook aangeven hoe de SVIR samenhangt met beleids-terreinen die onder andere ministers vallen? Deze leden denken hierbij onder andere aan natuur, energie, landbouw (zoals mestbeleid), topsectorenbeleid en de woonvisie.

In paragraaf 5.1 van de ontwerp SVIR is de relatie met beleidsnota's beschreven die gaan over beleidsterreinen die onder andere ministers vallen. Voorop staat dat de ontwerp SVIR de kapstok is voor al het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van het Rijk.

127

De woonvisie overlapt deels met de SVIR. Kan de minister ingaan op de synergie tussen beide visies?

De ontwerp SVIR bevat al het ruimtelijke rijksbeleid, dus ook het ruimtelijk rijksbeleid van wonen. De ruimtelijke onderwerpen uit de woonvisie zijn consistent met de ontwerp SVIR.

128

In de woonvisie wordt ingegaan op grondbeleid. Kan de minister toelichten waarom dit wel is meegenomen in de woonvisie en niet in de SVIR?

Ook in de ontwerp SVIR is benoemd dat ik zoek naar nieuwe verdienmodellen, alternatieve financieringsconstructies en allianties om de ruimtelijke ordening betaalbaar te houden. Onderdeel hiervan is ook het grondbeleid.

129

Kan de minister aangeven of er bij decentrale ruimtelijke ontwikkelingen nog wel op waterveiligheid en waterkwaliteit wordt getoetst?

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet in bepaalde decentrale ruimtelijke plannen zijn toegelicht op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (waaronder waterveiligheid en waterkwaliteit).

130

Op welke manier worden de kosten voor waterveiligheid, in het geval dat ruimtelijke beslissingen gevolgen hebben voor waterveiligheid, meegenomen in ruimtelijke afwegingen?

In het huidige systeem zijn de primaire waterkeringen wettelijk genormeerd en maakt de waterbeheerder via de keur een juridisch bindende verordening. In de keur staat genoemd welke handelingen in, op, of in de buurt van waterkeringen verboden zijn. Voor zover ruimtelijke ontwikkelingen negatieve consequenties voor waterveiligheid zouden kunnen hebben, komen de kosten van extra maatregelen om de normering te handhaven voor rekening van de initiatiefnemer van het ruimtelijke ontwikkelingsproces.

131

Hoe worden de consequenties van verstedelijking voor de waterhuishouding gemonitord?

Op dit moment wordt dit onderwerp niet gemonitord. «Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling» wordt wel als een van de dertien nationale belangen opgenomen in de Monitor Infrastructuur en Milieu.

Deze monitor wordt uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Begin 2012 is een vertaling van de nationale belangen naar de indicatoren beschikbaar.

132

De internationale component komt weinig terug in de SVIR. De fractie ziet volop kansen in grensoverschrijdende samenwerking, bijvoorbeeld in de aanpak van krimp. Kan de minister toelichten hoe zij denkt over internationale ruimtelijke samenwerking?

Ik heb de ruimtelijke opgaven en nationale belangen in internationale context gezien. In de definitieve SVIR zal ik dit verduidelijken.

133

Kan de minister toezeggen dat doorgerekend wordt wat de maatregelen in deze SVIR betekenen voor het behalen van de Europese milieu- en klimaatdoelstellingen?

De klimaateffecten van het beleid in de ontwerp SVIR zijn doorgerekend in het bijhorende Plan- Milieueffect- rapport. Ik zie daarom geen aanleiding om deze effecten nogmaals door te rekenen.

134

De formulering van de nationale belangen is te breed en de inhoudelijke invulling te mager. Kan de minister per nationaal belang aangeven wanneer deze volgens haar voldoende is geborgd?

Bij een structuurvisie past het om voor de nationale belangen een brede ambitie neer te zetten. In de uitvoeringsparagraaf zijn per nationaal ruimtelijk belang de instrumenten weergegeven waarmee het betreffende belang wordt nagestreefd. Waar van andere overheden naleving van rijkskaders wordt gevraagd is in de ontwerpwijziging Barro helder gemaakt wat van andere overheden wordt verwacht en wanneer dat voldoende is ingevuld. Hiermee vind ik de nationale belangen voldoende geborgd.

135

Kan de minister tevens per nationaal belang aangeven wanneer volgens haar het belang zo geschaad is dat zij ingrijpt?

Het zijn provincies die verantwoordelijk zijn voor het interbestuurlijk toezicht op de gemeenten. Daarnaast kan, bij constatering van conflicten met nationale belangen, het Rijk achteraf ingrijpen met de middelen (zoals vernietiging) uit de Wet revitalisering generiek toezicht.

136

Kan de minister ingaan op de verhouding tussen nationaal belang 11 en de grote bezuinigingen op natuur, waardoor juist dit nationaal belang onder grote druk komt te staan?

Met de herijking van de EHS wordt bewerkstelligd dat de beschikbare middelen effectiever worden ingezet. In het Onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en provincies over de te realiseren natuurkwaliteit en de een overdracht van taken, bevoegdheden en middelen. Daarmee wordt naar mijn idee invulling geven aan belang 11.

137

De fractie ondersteunt de keuze om ruimtelijk-economische investeringen te concentreren op de topsectoren en de main-, brain-, en greenports. Kan de minister aangeven hoe de ruimtelijke structuur deze investeringen kan versterken.

Door het uitvoeren van het beleid in de ontwerp SVIR wordt de ruimtelijke structuur versterkt in interactie met de bereikbaarheidsinvesteringen. Op die manier versterken ze dus feitelijke elkaar.

138

Welke scope hebben de stedelijke regio's en hun achterlandverbindingen?

De exacte begrenzing van stedelijke regio's is in de ontwerp SVIR niet vastgelegd. Deze worden bepaald door de ruimtelijke samenhang van de opgaven die er spelen voor de topsectoren. De definitie van achterlandverbindingen en het bijbehorende kaartbeeld zal in de definitieve structuurvisie wordt verduidelijkt.

139

Kan de minister toelichten wie de (financiële) verantwoordelijkheid draagt voor de gevolgen van de toename van goederenvervoer in deze regio's, met name van het vervoer van gevaarlijke stoffen, door de main-, brain-, en greenports, voor de leefbaarheid in het achterland?

Voor de verantwoordelijkheden voor de (financiële) gevolgen van de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio's verwijs ik u naar het voorstel van wet «Wet basisnet». (TK, vergaderjaar 2010–2011, 32 862). Dit wetsvoorstel is het resultaat van uitgebreid overleg tussen de Rijksoverheid, decentrale overheden en het bedrijfsleven. Met de «Wet basisnet» zullen de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid duurzaam worden verankerd en de verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen helder zijn vastgelegd.

140

Kan de minister aangeven hoe ze gaat borgen dat andere belangen dan puur economische – met name ruimtelijk, esthetische belangen en belangen op het gebied van leefbaarheid en natuur – worden meegenomen in de uitwerking van de plannen op het gebied van windenergie?

Ten behoeve van de Rijksstructuurvisie «Windenergie op land» op land zal een planMER worden uitgevoerd. In het kader van de planMER worden de effecten van windmolens op de omgeving en milieu (zoals landschap en natuur) nader worden onderzocht. De resultaten van deze studie zullen dienen als input voor de ontwerp structuurvisie.

141

Kan de minister aangeven op welke termijn ze doelt als ze het heeft over «op termijn 6000 Megawatt windenergie op zee»?

Het Rijk heeft de ambitie om rond 2020 6000 MW windenergie op zee te realiseren. Zoals het Rijk in de ontwerp SVIR heb aangegeven zal ik in 2015 bezien in hoeverre voor de langere termijn (na 2020) nieuw ruimtelijk beleid en infrastructuur nodig is voor de verdere uitbouw van nieuwe energiefuncties op de Noordzee.

142

Kan de minister toelichten hoe de afspraken uit de Green Deal zich verhouden tot de SVIR?

De Green Deal helpt burgers, bedrijven, medeoverheden en andere organisaties plannen voor verduurzaming tot uitvoering te brengen. De Green Deal is gericht op het wegnemen van specifieke (vaak niet financiële) knelpunten, bijvoorbeeld in wet- en regelgeving, het verzorgen van een goede en objectieve informatievoorziening of het voorzien in goede samenwerkingsverbanden. In de praktijk blijken vaak eenvoudige oplossingen zoals een betere samenwerking tussen de overheid en bedrijven het realiseren van nieuwe projecten te bevorderen. Deze afspraken passen binnen het kabinetsbeleid voor duurzaamheid, zoals de SVIR, en zijn een ondersteuning daarvan. Een directe relatie met de SVIR is er niet; in de SVIR gaat het niet om concrete projecten en initiatieven.

143

De OESO heeft meermaals het belang van beprijzen aangegeven, onder andere in de Economic Survey uit 2010. Kan de minister toelichten waarom ze dit heeft weggelaten uit de SVIR?

De OESO ziet dit als een economisch instrument om de schaarse wegcapaciteit te verdelen. Dit is echter één van de mogelijke instrumenten om de problematiek in de spits en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren. Om de bereikbaarheid te verbeteren kiest het kabinet voor een beleidsmix van investeren, innoveren en in stand houden. Conform het regeerakkoord zet het Rijk niet langer in op prijsbeleid als instrument.

144

Kan de minister aangeven wat zij, naast de gebiedspakketten, op nationaal niveau gaat doen aan het terugbrengen van de piekbelastingen door mensen te stimuleren buiten de spits te reizen?

Allereerst draagt actuele reisinformatie eraan bij dat gebruikers kunnen kiezen voor het moment dat ze hun reis plannen, om zodoende de piekmomenten te kunnen vermijden. Adequate inzet van IT-toepassingen kan bijdragen aan het verbeteren van individuele en actuele reisinformatie. Mijn verwachting is dat de markt daarbij een rol kan vervullen, daarom benader ik de markt om landelijk te bezien wat de bijdrage van de markt kan zijn. Daarnaast moeten mensen ook in staat zijn om de piekmomenten te kunnen mijden. Het Platform Slim Werken Slim Reizen, beoogt om in 2012 1 miljoen en in 2015, 2 miljoen werknemers in staat te stellen flexibel te werken en flexibel te reizen. Tot slot heeft de Staatssecretaris van Financiën aangekondigd dat hij samen met mij de mogelijkheden zal verkennen om langs fiscale weg een bijdrage te leveren aan het bestrijden van de files.

145

Betekent dit dat goede inpassing voor het kabinet gelijk staat aan wettelijke inpassing?

Uitgangspunt is dat het Rijk verantwoordelijk is voor de rijksinfrastructuur, te weten het hoofdwegennet, het hoofdspoorweg, het hoofdvaaarwegen en hoofdwatersystemen. Dit betekent, dat kosten voor aanleg, beheer en onderhoud, die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen aan deze systemen voor rekening van het Rijk komen. De kosten van inpassings- en milieumaatregelen, die in dat kader worden gemaakt, worden in de projectramingen opgenomen. Kosten van eventuele luchtmaatregelen worden uit het NSL bekostigd. Andere inpassingswensen kunnen worden meegenomen in de projectraming, hierbij is uitgangspunt dat de partij die dit wenst ook zorgt voor de bekostiging.

146

Kan minister toelichten wat zij verstaat onder goede inpassing?

Ik kan in aanvulling op het antwoord bij vraag 145 geen algemene visie geven op goede inpassing. Dit is afhankelijk van locatiespecifieke omstandigheden

147

Hoe is het voorgenomen beleid om twee keer drie rijstroken buiten de Randstad aan te leggen te rijmen met ten eerste de voorgenomen concentratie infrastructurele investeringen in stedelijke regio's en ten tweede de voorziene krimp in veel regio's?

Voor mij is allereerst de verwachte daadwerkelijke vraag of behoefte bepalend voor het aanleggen van rijstroken. Daarnaast is in de ontwerp SVIR aangegeven dat naast de bereikbaarheid in stedelijke regio's ook de achterlandverbindingen van belang zijn. Op de hoofdverbindingen is mijn ambitie om in 2040 2x3 rijstroken te hebben tenzij 2x2 ook op de lange termijn voldoende is. Op een kaart in de definitieve SVIR zal ik dit nader precisieren.

148

Kan de minister toelichten waarom zij op het openbaar vervoer in de grote steden wil bezuinigen als het openbaar vervoer op termijn een enorme groei (40 tot 50%) zal moeten faciliteren?

Het Rijk staat voor de taak 18 miljard te bezuinigen. Van iedereen in Nederland wordt momenteel gevraagd scherp op de uitgaven te letten, dus ook de openbaarvervoerbedrijven. Ik heb samen met de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden verkenningen uitgevoerd naar besparingsmogelijkheden om de ombuigingen te realiseren. Deze verkenningen heb ik per brief van 6 juni 2011 aan de Tweede Kamer gezonden.

De hoofdlijn uit deze brief is dat het mogelijk is om de bezuinigingstaakstelling voor de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden verregaand te realiseren door een andere inrichting van het openbaar vervoernetwerk en een andere organisatie van de exploitatie. De verwachte groei van het aantal reizigers zal hierdoor ook op de lange termijn gefaciliteerd kunnen worden.

149

Hoe wil de minister nationaal belang 13 afdwingen, aangezien zij de ruimtelijke besluitvorming grotendeels decentraliseert?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstreding in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

150

Nationaal belang 13 impliceert dat de kwaliteit van het lokale ruimtelijke proces voldoende is geborgd. Kan de minister aangeven hoe zij dit heeft geborgd?

Aan het lokale ruimtelijke besluitvormingsproces stelt de Algemene wet bestuursrecht in combinatie met het Bro de nodige eisen om de kwaliteit te waarborgen. Daarnaast heb ik goede planvorming geborgd door het opnemen van de ladder voor duurzame verstedelijking en het faciliteren van ontwerp in de planvormende fase.

151

Kan de minister ook aangeven of er mogelijkheden zijn om in te grijpen wanneer dit lokale ruimtelijke proces niet goed blijkt te werken?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

152

Kan zij ook aangeven hoe zij in de gaten wil houden dat andere nationale belangen – zoals waterveiligheid – niet in het geding zijn bij lokale ruimtelijke projecten?

Het Rijk heeft de nationale belangen beschreven in de ontwerp SVIR. Het Rijk vertrouwt erop dat andere overheden deze nationale belangen waarborgen in hun ruimtelijke plannen en gaat hier niet specifiek toezicht op houden. Indien internationale verplichtingen en bovenregionale belangen, zoals waterveiligheid in het geding zijn, heeft het Rijk de mogelijkheid om in te grijpen op grond van de Wet revitalisering interbestuurlijk toezicht en de Waterwet.

153

Kan de minister aangeven hoe zij «zorgvuldige afwegingen» en «transparante besluitvorming» exact definieert en welke partijen bij deze afwegingen en besluitvorming betrokken moeten worden?

Mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede RO in ruimtelijke plannen uit zich in het wettelijke systeem van de Wro dat ruimtelijke ordening in Nederland ondersteunt en reguleert. Dit systeem moet te allen tijde voldoende garanties kunnen bieden voor transparante besluitvorming en een herkenbare afweging van belangen. De herziening van het omgevingsrecht beoogt deze transparantie verder te vergroten door kansen voor vereenvoudiging van processen te benutten. Ook dient het wettelijke systeem in lijn te zijn met de bevoegdheden van de verschillende overheden en moeten zij optimaal in staat worden gesteld deze bevoegdheden uit te voeren (bijvoorbeeld in een situatie van bevolkingskrimp). Voorts geeft de Algemene wet bestuursrecht de kaders mee voor

het bepalen welke belangen moeten worden gewogen bij besluiten en het betrekken van partijen daarbij. Het Bro expliciteert dit voor ruimtelijke plannen, ondermeer voor de betrokkenheid van andere overheden.

154

Kan de minister ook aangeven hoe de frase «je gaat er over, of niet» hierbij moet worden gezien?

Bij ruimtelijke ordening zijn inderdaad vaker meerdere bestuurslagen betrokken, maar allemaal vanuit een eigen verantwoordelijkheid. Het zijn overigens voornamelijk provincies en gemeenten die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening. In mijn beleid streef ik naar een heldere en eenduidige verantwoordelijkheidsverdeling. Echter in mijn beleid streef ik naar betrokkenheid van zo min mogelijk bestuurslagen.

155

Kan de minister aangeven hoe zij omgaat met het feit dat gemeenten ruimtelijke afwegingen niet alleen op basis van kwalitatieve, maar ook financiële gronden maken? Hoe zou zij het nationaal belang 13 willen waarborgen, terwijl deze financiële prikkel voor gemeenten blijft bestaan?

De ladder voor duurzame verstedelijking beoogt te borgen dat in de afweging bij verstedelijkingskeuzes naast financiële aspecten ook de factoren behoefte, mogelijkheden van benutting bestaand verstedelijk gebied en bereikbaarheid adequaat worden meegewogen. In principe maken decentrale overheden op basis van de Algemene Wet Bestuursrecht ook zonder de ladder voor duurzame verstedelijking een brede afweging tussen financiële en kwalitatieve factoren, en controleren de decentrale democratische processen deze overheden daarop. Deze ladder geeft een invulling aan de vereiste afweging en geeft daardoor de reeds bestaande verplichting handen en voeten.

156

Hoe gaat de toepassing van de verschillende treden van de ladder voor duurzame verstedelijking getoetst worden?

De ladder vraagt aan overheden om per trede een beoordeling te maken en die beoordeling weer te geven in de motivering van het ruimtelijke besluit. De toetsing van de geëigendheid van deze beoordeling vindt primair plaats in decentrale democratische processen. Alleen als er onvoldoende wordt gemotiveerd dat de beoordeling van ontwikkelingsmogelijkheden via de ladder is gegaan blijft een overheid in gebreke bij de behartiging van het nationale belang.

157

Wat moeten deze leden zich voorstellen bij «de vraag» naar een ontwikkeling? Betekent dit dat het zeker moet zijn dat er gebruik wordt gemaakt van de te ontwikkelen locatie? Hoe is dit afdwingbaar?

De eerste trede van de ladder beoogt dat aan een ruimtelijk besluit dat een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een aangetoonde en regionaal afgestemde behoefte (zowel kwantitatief als kwalitatief) ten grondslag ligt.

158

Wie bepaalt de voorwaarden waarbij ontwikkeling wel of niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd? Zijn gemeenten en provincies daar volledig vrij in? En hoe moeten deze leden dat dan weer rijmen met het nationale belang van zorgvuldige ruimtelijke afwegingen?

De zorgvuldige afweging is een proceseis, die geen inhoudelijke beoordeling van het Rijk meegeeft. Dat is niet mogelijk, omdat een adequate afweging en programmering van ruimteclaims regionaal maatwerk vereist. Het gaat hier om het borgen van de systeemverantwoordelijkheid van het Rijk voor een goede ruimtelijk ordening.

159

Ten tweede vragen de leden van de D66-fractie hoe het zit met de handhaving van de ladder van duurzame verstedelijking. Is juridische vervolging mogelijk?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

160

Wie grijpt er in als gemeenten of provincies zich niet houden aan deze ladder?

Als decentrale ruimtelijke besluiten nationale wettelijke kaders onvoldoende honoreren kan het Rijk of de provincie na vaststelling van deze besluiten overgaan tot indeplaatsstelling in geval van taakverwaarlozing, of schorsing en vernietiging in geval van strijdigheid met nationale regelgeving. Verder bestaat voor een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, door iedere belanghebbende (zoals wettelijk gedefinieerd) kan dit worden gevolgd door bezwaar en beroep. Het Rijk vertrouwt niet alleen op andere overheden, maar ook op de kwaliteit van lokale democratische processen. De ladder voor duurzame verstedelijking biedt een versterking van het decentrale proces van de beoordeling van ruimtelijke besluiten. Projectontwikkelaars en lokale bestuurders kunnen hun plannen alleen realiseren als deze worden goedgekeurd door de gemeenteraad of provinciale staten. Hiermee geef ik invulling aan mijn systeemverantwoordelijkheid voor goede ruimtelijke ordening. Ik ben van mening dat er daarmee voldoende voorzieningen zijn.

161

Welke projecten worden door deze ladder niet meer mogelijk?

De ladder voor duurzame verstedelijking sluit op voorhand geen projecten en locatieontwikkelingen uit. Wel beoogt de ladder dat provincies en gemeenten een zorgvuldige afweging maken ten aanzien van het gebruik van de ruimte.

162

Wat verstaat de minister precies onder verbeteren van de milieukwaliteit? Is dat alleen het aan internationale afspraken voldoen of kunnen deze leden hierbij een ambitieuzere aanpak verwachten?

Onder het verbeteren van de milieukwaliteit versta ik dat er met ruimtelijke maatregelen op het gebied van bodem, water en lucht minimaal aan de (internationaal) geldende normen wordt voldaan.

163

Graag inspraak en participatie toevoegen als nationaal belang.

Inspraak op besluitvorming van overheden maakt onderdeel uit van transparante besluitvorming en hoeft als onderdeel daarvan niet expliciet te worden benoemd. Ook is participatie een belangrijk onderdeel van de Sneller en Beter aanpak in het MIRT die ik in de ontwerp SVIR onderschrijf.

164

Kan de minister aangeven of er al duidelijkheid is over de mogelijke inzet van het Centrum Publieksparticipatie (CPP) voor besluitvormingsprocessen op lokaal en provinciaal niveau?

Het CPP deelt haar kennis van en ervaringen met publieksparticipatie al met provincies en gemeenten. Op dit moment verkent het CPP de mogelijkheden om haar dienstverlening aan decentrale overheden uit te breiden. Naar verwachting is deze verkenning eind 2012 afgerond.

GROENLINKS

165

De motie Grashof is op het punt van de sturingskracht niet uitgevoerd. De sturingskracht van het Rijk gaat verder achteruit. Het gaat niet alleen om het benoemen van nationale belangen, maar ook om de wijze waarop die belangen worden geborgd, welke doelstellingen daaraan worden gekoppeld en hoe die worden gerealiseerd. De SVIR is daarover onhelder.

In de ontwerp SVIR heb ik de nationale belangen benoemd en geïnstrumenteerd. Bij de beschrijving van de nationale belangen heb ik vervolgens de doelen die ik daarmee na streef verwoord. In de realisatieparagraaf heb ik aangegeven hoe ik de nationale belangen borg. Daarmee ben ik van mening voldoende invulling te hebben gegeven aan de motie Grashof.

166

Waarom wordt bij militaire activiteiten, mainports, brainport en greenports gedacht dat de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten wordt overstegen en waarom zou dat niet gelden bij de Rijksbufferzones of de Nationale Landschappen.

In de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports spelen er niet alleen complexe opgaven, maar is er ook sprake van vele nationale belangen die vragen om een afweging. Dit speelt niet in de andere stedelijke regio's of bij onderwerpen zoals Nationale Landschappen en Rijksbufferzones. Ik ben van mening dat decentrale overheden dit prima kunnen oppakken.

167

Op welke wijze kunnen en/of moeten provincies en gemeenten deze ladder toepassen, is het een verplichting en staat er een sanctie op bij niet toepassen?

De ladder voor duurzame verstedelijking vraagt om een motivering bij het bestemmingsplan dat in het proces rekening is gehouden met behoefte aan extra verstedelijking, de mogelijkheden binnen het verstedelijkte

gebied en met bereikbaarheid via meerdere vervoersmogelijkheden. De motivering dat er aantoonbaar behoefte is aan woningen, bedrijven-terrein, kantoren of anderszins, kan volgen uit een rijksopgave die is beschreven in een rijksstructuurvisie, voor zover de opgave in het betreffende gebied zijn beslag moeten krijgen.
Zie verder het antwoord op vraag 159 en 160.

168

Is de ladder praktisch uitvoerbaar?

Vanwege de vrijheid die gemeenten en provincies hebben in de beoordeling van de mogelijkheden binnen de treden, in combinatie met de concreetheid van de eis die aan de beoordelingen wordt gesteld, ga ik ervan uit dat de ladder praktisch uitvoerbaar is.

169

Wie beoordeelt de kwaliteit van de argumentaties, die in het kader van de ladder opgevoerd worden? Is daarbij onafhankelijkheid gewaarborgd?

De ladder vraagt aan overheden om per trede een beoordeling te maken en die beoordeling weer te geven in de motivering van het ruimtelijke besluit. De toetsing van de geëigendheid van deze beoordeling vindt primair plaats in decentrale democratische processen. Alleen als er onvoldoende wordt gemotiveerd dat de beoordeling van ontwikkelingsmogelijkheden via de ladder is gegaan blijft een overheid in gebreke bij de behartiging van het nationale belang.

170

Waarom is in bijlage 4 van de structuurvisie een kaart van de Nationale Landschappen opgenomen, terwijl deze Nationale Landschappen geen Rijksverantwoordelijkheid meer zijn.

Deze kaart dient ter illustratie van de uitspraak op pagina 51 van de ontwerp SVIR dat het Rijk in het verleden een selectie heeft gemaakt van twintig Nationale Landschappen.

171

Voor wat betreft de Ecologische Hoofdstructuur wordt in de Structuurvisie gesteld dat er een «nee tenzij»-regime zal gelden. Is dit anders dan tot nu toe gold in de Ecologische Hoofdstructuur en op welke wijze gaat de minister borgen dat dit «nee tenzij»-regime ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies?

Ook binnen het Nota Ruimte beleid was er een «nee, tenzij» regime gekoppeld aan de EHS. Dit regime is in hoofdlijnen opgenomen in het ontwerpbesluit van het Barro, waarbij de saldobenadering en het «nee-tenzij» regime in elkaar zijn geschoven. Bestemmingen die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zijn niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. De negatieve effecten of de wezenlijke kenmerken moeten worden gecompenseerd. In het ontwerpbesluit van het Barro is gekozen voor het model van medebewind. De provincies worden met dit Barro verplicht om een verordening op te stellen waarin regels worden gesteld over de bescherming van de natuurwaarden, gericht op bestemmingsplannen. Bestemmingsplannen moeten voldoen aan de regels die in de provinciale verordening worden gesteld.

172

In de SVIR wordt als nationaal ruimtelijk belang de ruimte voor behoud van en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten genoemd. Welk doel streeft de minister na met dit nationaal belang?

Doel is behoud en bescherming van de (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Deze unieke kwaliteiten geven identiteit aan gebieden en haar bewoners en zijn van toenemend belang voor de concurrentiekracht van Nederland. Er gelden bovendien internationaal afspraken en verplichtingen voor de bescherming van erfgoed.

173

Welke inhoudelijke argumenten heeft de minister om de talloze adviezen rond het maatschappelijk nut van beprijzing te negeren?

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op een beleidsmix van investeren, innoveren en in stand houden. Conform het regeerakkoord zet het Rijk niet langer in op prijsbeleid als instrument.

174

Op twee punten schiet die interpretatie van de motie Grashoff c.s. over de doelstelling van het aantal spoorreizigers tekort. (Kamerstuk 32 660, nr. 4) Ten eerste spreekt de motie van een doelstelling van vijf procent groei, terwijl in de SVIR enkel melding wordt gemaakt van een mogelijkheid tot groei. Ten tweede beperkt de motie zich niet tot de corridors van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar strekt zij zich uit over heel Nederland. Waarom is deze motie niet uitgevoerd en is er gekozen voor een zeer beperkte invulling, zonder harde doelstellingen?

Met de investeringen van het Programma Hoogfrequent Spoor van € 4,4 miljard wordt een gemiddelde groei van 5 procent van het aantal reizigerskilometers per jaar voor deze corridors tot 2020 mogelijk gemaakt. Met de gekozen formulering doe ik enerzijds recht aan de oproep van de motie en anderzijds hou ik rekening met de marktverwachting uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Een groei voor 5 procent voor het hele netwerk in Nederland per jaar is niet realistisch.

175

Waarom ontbreekt de uitwerking van de motie Grashoff/De Rouwe over een volwaardige plaats voor de fiets (Kamerstuk 32 660, nummer 5) in de SVIR?

Het karakter van de ontwerp SVIR als visiedocument op hoofdlijnen brengt met zich mee dat de rol van de fiets in grote hoofdlijnen wordt neergezet. De schaalsprong in fietsinfrastructuur- en voorzieningen die de motie noemt zal in de eerste plaats door de decentrale overheden moeten worden gerealiseerd. Mijn rol daarin is vooral faciliterend en stimulerend. Verder zie ik in de regionale voorstellen voor de regionale maatregelenpakketten Beter Benutten verschillende stationsstallingen en snelfietsroutes. Ik bied regionale overheden de mogelijkheid om fietsgerelateerde maatregelen zoals stationsstallingen en snelfietsroutes in te dienen in de regionale maatregelenpakketten.

176

Kan de minister aangeven waarop zij de aanname dat het personen- en goederenvervoer met vijftig procent groeit in 2030 oplopend tot 70% in de mainportgebieden, heeft gebaseerd en welke analyse en aannames daaraan ten grondslag liggen?

Deze uitspraken heb ik gebaseerd op de Welvaart- en Leefomgevingsscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) en de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse 2011, die op deze scenario's is gebaseerd

177

Kan de minister ook aangeven welke bewijzen er zijn van het maatschappelijk nut van deze enorme groei, waarbij breder gekeken wordt dan het veronderstelde economische belang?

In het regeerakkoord staat centraal dat mensen de vrije keuze hebben zich te verplaatsen. Het Rijk wil de verwachte vraag naar mobiliteit faciliteren; zowel de vraag van bedrijven als de vraag van burgers die zich willen kunnen verplaatsen en daarmee hun mogelijkheden vergroten. De waarde van dit maatschappelijk nut laat zich niet zomaar in concrete cijfers bewijzen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft in de Mobiliteitsbalans het belang van de mobiliteit van burgers globaal bepaald door in te schatten wat burgers en bedrijven over hebben voor hun mobiliteit (hun uitgaven aan vervoer plus de waarde van de bestede reistijd): dit was in 2008 circa 64 miljard euro. Voor bedrijven was dit ten minste 58 miljard euro.

178

Hoe kan de groei in Nederland zo veel sneller gaan dan de groei die de Europese Commissie voorziet, namelijk vijfenveertig procent in 2050?

De verwachte groei in Nederland is in het hoge scenario circa 50 procent tot 2040. In het hoge scenario is de grootste groei tot 2020 te verwachten; daarna vlakt de groei af. De verwachting in het hoge scenario voor Nederland is dus niet veel hoger dan de in de vraag genoemde verwachting van de Europese Commissie.

179

Heeft de regering een berekening beschikbaar op basis waarvan zij aannemelijk kan maken dat haar eigen klimaatdoelen en de Europese doelstelling voor 2030, zoals vastgelegd in het Witboek Transport, voor de sector verkeer haalbaar zijn?

Bestaande afspraken gaan over de periode tot 2020. In de klimaatbrief van juni jl. is aangegeven dat de doelen worden gehaald. De Europese Commissie heeft bij de opstelling van haar Witboek transport een impact assessment laten maken waarop zij haar beleid tot 2050 heeft gebaseerd. Er zijn nog geen afspraken voor 2030 gemaakt.

180

Kan zij daarbij ook onderbouwen waar de hernieuwbare energiebronnen vandaan zouden moeten komen, die nodig zijn om zelfs maar in de buurt te komen van de gestelde klimaatdoelen voor de sector verkeer?

De verwachting is dat, naast toename van het aandeel elektrisch vervoer en hernieuwbare waterstof, meer en meer biobrandstoffen gemaakt uit afval en residuen zullen ingezet kunnen gaan worden. Daarnaast is voor de langere termijn biobrandstofproductie uit bijvoorbeeld algen en wieren te verwachten. In welke mate de verschillende categorieën hernieuwbare energie in de vervoerssector zullen bijdragen aan het aandeel hernieuwbare energie in die sector valt thans niet te voorspellen. Dit zal mede afhankelijk zijn van technologische ontwikkeling en kostprijs van de verschillende opties.

181

Kan de minister toezeggen dat de SVIR in zijn geheel wordt doorgerekend op klimaateffecten, zoals onlangs ook met klem bepleit door de Stichting Natuur en Milieu?

De klimaateffecten van het beleid in de ontwerp SVIR zijn doorgerekend in het bijhorende Plan-Milieueffectrapport.

182

Wat is de reactie van de minister op het geopperde voorstel om infrastructurele en ruimtelijke plannen voortaan te toetsen op klimaateffecten, zoals de Europese Commissie voorstelt?

In Nederland zetten we in op duurzame, integrale planvorming. In de verkenningfase wordt getoetst op de duurzaamheid waarbij ook rekening wordt gehouden met klimaateffecten.

183

Waarom wordt nergens de vraag gesteld hoe we het vervoerssysteem in die situatie wordt ingericht?

Bij de ontwikkeling van plannen wordt rekening gehouden met duurzame mobiliteit. Dit betekent dat gekeken wordt welk vervoerssysteem het beste perspectief biedt voor een duurzame oplossing ook voor de klimaateffecten. Dit kan leiden tot een keuze voor vervoerssystemen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen (elektrisch, waterstof, groengas/biobrandstoffen) of zelfs naar totaal andere vervoersconcepten.

184

Zou het in tijden van financiële krapte niet in de rede liggen snelwegen slechts te verbreden als alle andere (en vaak goedkopere) opties om de bereikbaarheid op peil te houden zijn uitgeput?

Het verbeteren van de bereikbaarheid vraagt om maatwerk. Om de bereikbaarheid te verbeteren zet ik daarom in op investeren, innoveren en in stand houden. Gericht wordt gekozen voor uitbreiding van het infrastructuurnetwerk en tegelijkertijd wordt samen met regionale overheden en bedrijfsleven gewerkt aan een betere benutting ervan. Door deze gebiedsgerichte aanpak kan maatwerk geleverd worden: het aanbod van de infrastructuur vergroten waar dat moet, en tegelijkertijd heb ik volop aandacht voor de optimale benutting ervan.

185

Kunnen de consequenties van het extra verkeer voor het stedelijk gebied dat wordt aangetrokken door de verbreding van de snelwegen in kaart worden gebracht, inclusief de kosten voor wat betreft luchtkwaliteit, leefbaarheid en ruimtebeslag.

Deze consequenties kunnen pas goed in kaart worden gebracht als bekend is waar en hoe verbredingen worden uitgevoerd. De samenwerking met het onderliggend wegennet, bijvoorbeeld, is sterk afhankelijk van de uitvoeringsvariant en bepalend voor de effecten. Bij de keuze van een uitvoeringsvariant gelden (inter)nationale normen c.q. wettelijke inpassingseisen. In het ontwerpbesluit van het Barro is de maximale ruimtelijke reservering aangegeven om in de toekomst mogelijke uitbreidingen te realiseren. Bij het doorlopen van het MIRT-proces worden alle gevolgen van mogelijke alternatieven in beeld gebracht.

186

Wegverbredingen hebben een flinke impact op natuur en landschap. Slechte voorbeelden hiervan zijn de doortrekking van de A15 met een brug door natuurgebied het Pannerdensch kanaal (terwijl de Betuwelijn daar ondergronds gaat om het gebied te ontzien), de ingetekende verbinding dwars door het IJmeer en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Natuurgebieden worden kleiner en van bredere wegen of nieuwe wegen gaat een grotere barrièrewerking uit. Worden deze effecten gecompenseerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze?

De effecten van wegverbredingen en nieuwe doorsnijdingen op milieu en natuur worden bij projecten altijd zorgvuldig onderzocht en beschreven in een milieueffectrapportage (MER). Daarbij wordt gekeken naar zaken als natuur, landschap, cultuurhistorie en kwaliteit van de leefomgeving. Er zijn verschillende mogelijkheden van doorwerking van de status van een gebied op een project. Gebieden kunnen bijvoorbeeld deel uit maken van een Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Natura 2000 gebied, of de boswet kan van toepassing zijn. In de uitwerking van projecten wordt deze status meegenomen, waarbij elk project moet voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Maatregelen kunnen liggen in het voorkomen of mitigeren van effecten in het gebied zelf, of in compensatie op een andere plaats. Daarnaast werkt het Rijk met het Meerjarenprogramma Ontsnippering aan het opheffen van knelpunten tussen de EHS en bestaande rijksinfrastructuur.

187

Waarom is er in dit verband voor gekozen om het nationaal ruimtelijk belang bundeling van infrastructuur en vervoersstromen los te laten, terwijl het nogal voor de hand ligt in ons dichtbevolkte land ruimte optimaal te benutten om de aantasting van mooie landschappen en natuur te minimaliseren?

In de SVIR heb ik aangegeven de gebruiker centraal te stellen. Ik investeer, onder meer aan de hand van een nieuwe bereikbaarheidsindicator, daar waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd en doe dat in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling. Dit zijn over het algemeen plekken waar mobiliteitsstromen zich bundelen. Ook zorg ik er, via de ladder voor duurzame verstedelijking, voor dat decentrale overheden zorgvuldig omgaan met ruimtegebruik en daarbij kijken naar een passende multimodale ontsluiting.

CHRISTEN UNIE

188

Waaruit blijkt nu expliciet de integrale aanpak tussen ruimte en mobiliteit. Een eerste aanzet is te vinden in de ladder voor duurzame verstedelijking, maar verder lijkt de focus toch vooral te liggen op infrastructuur en wordt ruimte overgelaten aan de regio's.

De integrale aanpak van ruimte en mobiliteit blijkt uit de wijze van afweging in de bereikbaarheidsindicator en de ladder voor duurzame verstedelijking. Ook wordt in het kader van de MIRT-gebiedsagenda's die koppeling op gebiedsniveau gemaakt.

189

Waaruit blijkt in de SVIR de Elverding-aanpak? Is er gewerkt met verschillende scenario's en welke rol hebben maatschappelijke organisaties en burgers daarbij gehad?

Bij het proces om te komen tot de ontwerp SVIR zijn maatschappelijke organisatie, bedrijfsleven en decentrale overheden betrokken. Met hun heb ik gedachten en wijzigingen besproken. Na de behandeling van de ontwerp SVIR in uw Kamer en het toelichten van mijn reactie op de zienswijzen, stel ik de SVIR pas vast. Op die manier heb ik zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de werkwijze van Sneller en Beter. Echter, het organiseren van burgerparticipatie, past naar mijn idee niet bij het abstractieniveau van de ontwerp SVIR.

190

Besteed meer aandacht aan innovatie bij de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid. Sluit voor het ruimtelijk beleid een Green Deal, met onderwerpen als ruimtelijke inpassing, landschap, natuur, leegstand, krimp, ontwikkeling van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en betaalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen.

Innovatie is een drijvende kracht achter de economische ontwikkeling en daarmee achter de vergroting van de concurrentiekracht zoals benoemd in de SVIR. Het topsectorenbeleid van het Rijk sluit daarop aan. De Green Deal helpt burgers, bedrijven, medeoverheden en andere organisaties plannen voor verduurzaming tot uitvoering te brengen. De Green Deal richt zich specifiek op de thema's energie, mobiliteit, grondstoffen en water. Ruimtelijke onderwerpen kunnen hierbij zeker een rol spelen. Het startpunt van iedere Green Deal is een concreet voorstel van burgers, bedrijven, medeoverheden en andere organisaties. Begin volgend jaar wil het kabinet een nieuwe ronde green deals afsluiten, waarbij dus ook ruimtelijke aspecten aan de orde kunnen komen. Een directe relatie met de SVIR is er niet; in de SVIR gaat het niet om concrete projecten en initiatieven.

191

Welke doelen worden er met het SVIR nagestreefd voor 2040? Een analyse van de «veranderde omstandigheden» ontbreekt. Er wordt een ambitie geschetst, maar de doelstellingen zijn niet SMART geformuleerd.

Voor 2040 stelt het Rijk zich ambities. Deze ambities zijn gebaseerd op de opgaven en ontwikkelingen zoals geschetst in hoofdstuk 2 van de ontwerp SVIR. Hierbij heb ik expliciet aandacht besteed aan de veranderende omstandigheden. Op basis van de ambities 2040 en de criteria voor wanneer een rijksrol aan de orde is, heb ik drie doelen gesteld tot 2028. 2040 is een realistische termijn om ambities voor te stellen. Maar enkel voor de middellange termijn (2028) kunnen nu doelen gesteld worden. Op weg naar 2040 kunnen er nog vele onverwachte zaken opkomen waar op ingespeeld moet kunnen worden. De rijksdoelen worden vervolgens uitgewerkt in 13 nationale belangen die naar mijn idee de rijksdoelen SMART maken.

192

Aandacht voor de ruimtelijk structurerende werking op de lange termijn van grote infrastructuurbeslissingen zoals de realisatie van tunnels ontbreekt.

De ontwerp SVIR is het kader voor de projectbesluiten. Projectbesluiten, op basis van de ontwerp SVIR, heb ik genomen in de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» en zijn onderwerp van gesprek geweest tussen Rijk en regio bij de bestuurlijke overleggen MIRT. In de ontwerp SVIR kies ik onder meer voor het versterken van de ruimtelijk-economische hoofdstructuur en het verbeteren van bereikbaarheid. Bij verkenningen en planstudies komt de ruimtelijk structurerende werking van regiospecifieke infrastructuurbeslissingen (als tunnels) aan de orde.

193

Klopt het dat, als gevolg van de vergrijzing, de kans groot is dat mobiliteitsknelpunten na 2020 zullen afnemen?

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn de infrastructurele knelpunten in 2020 en in 2028 geïnventariseerd. Daarbij is rekening gehouden met de vergrijzing. Vergrijzing leidt niet tot een daling van de mobiliteit waardoor knelpunten zouden verdwijnen. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat het aantal huishoudens en het autobezit nog steeds toeneemt. De knelpunten die naar verwachting in 2020 bestaan, bestaan naar verwachting in 2028 nog steeds. De problematiek zal op sommige plaatsen zonder gericht beleid zelfs verergeren.

194

Hoe verhouden de drie Rijksdoelen zich tot elkaar in 2040?

De ambities, zoals verwoord in de ontwerp SVIR, hebben 2040 als tijdshorizon. 2040 is een realistische termijn om ambities voor te stellen. Maar enkel voor de middellange termijn (2028) kunnen nu doelen gesteld worden. Op weg naar 2040 kunnen er nog vele onverwachte zaken opkomen waar op ingespeeld moet kunnen worden. Deze drie Rijksdoelen bepalen de koers om de gestelde ambities in 2040 daadwerkelijk te bereiken.

195

Wat is, zonder een blauwdruk te geven, de stip op de horizon?

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

196

Hoe is de verhouding met de EU-2020 strategie en op welke wijze draagt de SVIR op de lange termijn bij aan de transitie naar een duurzame samenleving?

De EU-2020 strategie is vooral een economische strategie. Mijn collega van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft de Topsectorenaanpak gekozen als Nederlandse economische strategie om hier invulling aan te geven. Het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in de ontwerp SVIR ondersteunt die economische strategie. Daarmee zetten zowel de Topsectorenaanpak als de ontwerp SVIR de kaders neer voor de transitie naar een duurzame samenleving.

197

In de SVIR mist een doordenking van het grondbeleid en de verhouding tussen publieke en private taken.

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor locatieontwikkeling en het te voeren grondbeleid inclusief de bijbehorende risico's. Het is dus ook aan gemeenten om te kiezen tussen actief of faciliterend grondbeleid en de risico's van deze keuze te dragen. Wel dienen gemeenten hierin een weloverwogen keuze te maken met inbegrip van risico's die ontstaan door actief grondbeleid

198

Neem in de SVIR een visie op grondbeleid op, evenals een financieel kader waarin wordt ingegaan op de betaalbaarheid van ruimtelijke ordening. Wat wordt bijvoorbeeld bedoeld met de nieuwe verdienmodellen op pagina 11 van de SVIR?

Teruglopende opbrengsten van grondexploitaties, maken dat de investeringskracht van gemeenten afneemt. Die ontwikkeling zie ik. Echter, gemeenten beschikken ook over andere dan financiële sturingsmogelijkheden om gewenste ontwikkelingen te bevorderen en onwenselijke ontwikkelingen tegen te gaan. Als verantwoordelijke voor het systeem van ruimtelijke ordening, zie ik het als mijn taak andere partijen (naast decentrale overheden) bij te staan met het ontwikkelen van alternatieve manieren van financiering, nieuwe verdienmodellen en nieuwe allianties. Ook bekijk ik welke procedures versneld en vereenvoudigd kunnen worden, waardoor de proceskosten kunnen dalen. Verder onderzoek ik de mogelijkheden van stedelijke herverkaveling. Langs deze weg kunnen private partijen gemakkelijker zelfstandige kleinschalige locaties ontwikkelen, zonder dat het gehele gebied in één hand c.q. één grondexploitatie hoeft te worden gebracht

199

In het financieel kader moet aandacht besteed worden aan de financiële gevolgen van de SVIR, zoals de decentralisatie van de ruimtelijke ordening, het loslaten van oude Rijksdoelen en nieuwe ruimtelijke reserveringen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of gemeenten binnen de voorgestelde kaders en financiële middelen, gegeven de economische ontwikkelingen en het afschaffen van Rijkssubsidies voor onder meer stedenbeleid, nog wel voldoende kunnen sturen op maatschappelijke gewenste ontwikkelingen. De opgave voor steden wordt immers steeds groter doordat de nadruk steeds meer zal komen te liggen op herstructurering.

Er vindt geen decentralisatie maar deregulering plaats van taken op het gebied van ruimtelijk beleid en inrichting. Provincies en gemeenten kunnen bekijken of zij deze taken overnemen, binnen hun huidige financiële kaders en juridische en organisatorische mogelijkheden. Daarnaast beschikken gemeenten beschikken ook over andere dan financiële sturingsmogelijkheden om gewenste ontwikkelingen te bevorderen en onwenselijke ontwikkelingen tegen te gaan.

200

Een visie op de omgang met bestaand stedelijk gebied en de bestaande voorraad mist. Met de toenemende leegstand is dit wel van belang. Het Rijk hoeft hierbij niet altijd de regisseur of actor te zijn, maar een uitwerking van de kwantitatieve en kwalitatieve opgave op macro niveau en de instrumenten en middelen, die nodig zijn om hiermee aan de slag te gaan, is wel nodig.

Verstedelijking, inclusief een visie op de omgang met het bestaand stedelijk gebied en de bestaande voorraad, laat het Rijk over aan provincies en gemeenten. Het Rijk benoemt nog wel de Rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt (de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad) en schrijft, met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en de balans tussen vraag en aanbod, bij verstedelijkingskeuzes de ladder voor duurzame verstedelijking voor.

201

Hoe verhoudt de keuze voor verdere verstedelijking van Almere zich tot het loslaten van allerlei ruimtelijke restricties in de Randstad zoals de Nationale Landschappen, Rijksbufferzones en gebieden voor groene recreatie om de stad. Ontstaat hiermee niet het risico van te veel concurrerende verstedelijkingslocaties rond Amsterdam?

Het afschaffen van de ruimtelijke restricties vanuit het Rijk hoeft niet te leiden tot versnipperde woningbouw en minder rendement uit Rijksinvesteringen in infrastructuur. Met de Ontwerp SVIR wordt de verantwoordelijkheid met betrekking tot de ruimtelijke ordening voor een veel groter deel overgelaten aan de provincies. Ik ga er vanuit ze daarbij zorgvuldige afwegingen maken en voldoende rekening houden met de rijksdoelstellingen voor woningbouw.

202

Hoe verhoudt de keuze voor de tracés voor elektriciteitsvoorziening, zoals de 380 kV verbinding door de Haarlemmermeer, zich met de gemaakte afspraken voor dit gebied t.a.v. hoogwaardige en waterrijke woonmilieus?

Het project Westflank Haarlemmermeer in de vorm van het eind 2010 opgestelde Driemerenplan is van de baan, omdat de 380kV ingepast moet worden. Dit betekent dat een nieuw of aangepast plan nodig is. Mede op grond van advies van het College van Rijksadviseurs is het Rijk van mening dat de 380 kV verbinding gecombineerd kan worden met een alternatief plan voor het Westflankproject, inclusief hoogwaardige en waterrijke woonmilieus. Inpassing van de 380 kV verbinding zal wellicht gepaard gaan met realisatie van minder woningen en wellicht is ook niet overal een topwoonmilieu mogelijk. Momenteel wordt door Rijk en regio verkend onder welke voorwaarden een doorstart van het project mogelijk is. Dit gebeurt in het kader van de rijksstructuurvisie SMASH.

203

Wat is het nut van de bereikbaarheidsindicator? Klopt het dat hierbij reistijd centraal staat?

De bereikbaarheidsindicator is ontwikkeld om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker beter te kunnen beoordelen. Deze bereikbaarheid wordt integraal over alle modaliteiten en alle netwerken (hoofd- en onderliggend) tezamen bepaald, oftewel de bereikbaarheid van deur-tot-deur. Aanvullend maakt de bereikbaarheidsindicator door de focus op gebieden het leggen van een koppeling met ruimtelijke plannen eenvoudiger. De kwaliteit van de deur-tot-deur bereikbaarheid wordt in de SVIR bepaald aan de hand van de moeite (als gevolg van files, omrijden, andere vertragingen) die het gemiddeld per kilometer kost om een gebied te bereiken. Bij de huidige bereikbaarheidsindicator staat de gemiddelde snelheid per kilometer centraal. Op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in de SVIR wordt momenteel gewerkt aan de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator. Hierbij wordt tevens bekeken of en zo ja hoe ook andere factoren dan reistijd, zoals kosten en comfort, in de bereikbaarheidsindicator kunnen worden betrokken.

204

Hoe verhoudt deze indicator zich tot de keuze voor verschillende streefwaarden voor de reistijd op snelwegen en stedelijke ringwegen?

De streefwaarden van de Nota Mobiliteit blijven van kracht. De indicator is ontwikkeld om de kwaliteit van de bereikbaarheid beter te kunnen beoordelen. In het licht van de doorontwikkeling van deze indicator wordt bezien hoe deze toepasbaar is in projecten en gebiedsgerichte studies.

205

Deelt de minister de mening dat voor de bereikbaarheid de nabijheid van bestemmingen veel bepalender is dan de reissnelheid?

In de ontwerp SVIR hanteer ik als definitie van bereikbaarheid de moeite die het reizigers kost om van deur-tot-deur te reizen. Dit sluit aan bij het doel van de indicator om vast te stellen waar het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten de meeste toegevoegde waarde oplevert.

206

Zou daarom in de steden, vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en economische ontwikkeling, niet veel meer de nadruk moeten liggen op verdichting?

Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkeling, wordt in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) een «ladder» voor duurzame verstedelijking opgenomen. De keuze voor verdichting, economische ontwikkeling en bereikbaarheid binnen steden is de verantwoordelijkheid van de steden zelf.

207

Klopt het dat in de praktijk multimodale werklocaties vooral per auto worden bezocht en minder met het openbaar vervoer?

Dat is afhankelijk van het type locatie. In multimodale centrumlocaties maken veel werknemers gebruik van openbaar vervoer: van de gemiddelde woon-werkafstand (17 km) wordt 10 km per openbaar vervoer afgelegd en 5 km per auto. De snelweglocaties hebben met name in de Randstad een relatief hoog autogebruik: hier wordt ongeveer 10 km per auto afgelegd en 5 km met openbaar vervoer (bron: RPB, Files en de ruimtelijke inrichting van Nederland, 2006).

208

Is het waar dat ontwikkeling van dergelijke locaties in de stadsrand, in combinatie met nieuwe woonlocaties op iets grotere afstand van de stad, juist tot een extra belasting van het wegennet leidt?

Het ontwikkelen van nieuwe locaties, binnenstedelijk of aan de rand, zorgt voor een gewijzigde belasting van het wegennet en soms tot een toename van de belasting. Afhankelijke van de locatie komt die belasting neer op het hoofdwegennet of onderliggende wegennet. Met de derde trede van de ladder van duurzame verstedelijking probeer ik juist een extra belasting te vermijden door te stimuleren dat nieuwe locaties op multimodale plekken moeten worden ontwikkeld.

209

De fractie pleit er om deze reden voor om door te gaan met een vorm van locatiebeleid, bijvoorbeeld door de functies met veel bezoekers, zoals kantoren, zoveel mogelijk te realiseren in de nabijheid van stations.

Ik ben geen voorstander van het doorzetten van locatiebeleid. Ook in de Nota Ruimte was hier al een grote rol voor provincies. In de ontwerp SVIR leg ik die rol nu definitief bij hen.

210

De fractie mist een prikkel om woningen vooral in de nabijheid van openbaar vervoerlocaties te ontwikkelen.

Het ontwikkelen van nieuwe locaties, binnenstedelijk of aan de rand, zorgt voor een gewijzigde belasting van het wegennet en soms tot een toename van de belasting. Afhankelijke van de locatie komt die belasting neer op het hoofdwegennet of onderliggende wegennet. Met de derde trede van de ladder van duurzame verstedelijking probeer ik juist een extra

belasting te vermijden door te stimuleren dat nieuwe locaties op multimodale plekken moeten worden ontwikkeld.

211

De fractie zou graag het denken zoals in het project Stedenbaan is uitgewerkt, ziet uitgewerkt voor de Noordvleugel van de Randstad. Zij vragen om dit op te nemen in de structuurvisie SMASH.

In SMASH komen keuzes aan bod over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied rond Schiphol. Bij die keuzes is de bereikbaarheid per openbaar vervoer een belangrijke factor. Dit sluit aan bij het denken rond het concept Stedenbaan. Het is primair aan lagere overheden om vorm te geven aan de relatie tussen stedelijke ontwikkeling en de bereikbaarheid per Openbaar Vervoer. Met de ladder van duurzame verstedelijking krijgen zij een extra prikkel om dit denken toe te passen.

212

Hoe wordt de kwaliteit van de treindiensten in de concessie voor het hoofdrailnet gekoppeld aan ruimtelijke programma's?

De verbeteringen en investeringen in het spoor worden mede ingegeven door economische en ruimtelijke ontwikkelingen. De concessie borgt vervolgens het publieke belang. Daarbij is de hoofdrailnetvervoerder verplicht om het aanbod van treinen te matchen met de vraag. Bovendien heb ik toekomstambities ten aanzien van hoogfrequent spoor in de brede Randstad. Over het aangeboden vervoer overlegt de vervoerder bovendien met decentrale overheden. Daarnaast kunnen nieuwe stations een rol spelen bij de ontsluiting van nieuwe woon- en werkcentra. Dit is maatwerk per station, omdat naast de voordelen voor een bepaalde groep reizigers, een stop op een nieuw station ook gevolgen heeft voor zittende reizigers.

213

Waarom is niet gekozen voor een grotere Rijksbetrokkenheid bij stationsgebieden?

Ik ben van mening dat de ontwikkeling van stationsgebieden (multimodale knopen) een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van het Rijk, decentrale overheden en marktpartijen. Dit wordt ook opgepakt in het kader van het programma Beter Benutten.

214

Wat zijn de flankerende maatregelen om multimodale ontwikkelingsprojecten te bevorderen? Welk budget heeft de minister beschikbaar om multimodale knooppunten echt te stimuleren en bestaande P&R locaties op te waarderen? Wanneer is dit gerealiseerd?

In de regionale pakketten van het programma Beter Benutten zullen hiervoor voorstellen worden opgenomen. Daarnaast is het lopende programma Nieuwe Sleutelprojecten (afronding 2014/2016) van belang, met belangrijke financiële bijdragen van het Rijk, gericht op integrale uitbreiding en modernisering van de grote (HSL-) stations. Dat betekent ook een betere verknoping van de verschillende (stedelijke/regionale/landelijke) openbaar vervoerssystemen in deze stations, een belangrijke ambitie uit de ontwerp SVIR. Daarnaast is binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) tot 2020 € 96 miljoen beschikbaar om 80 000 extra fietsenstallingen bij de stations langs de corridors te realiseren. Deze uitbreiding wordt gerealiseerd door het bestaande programma Ruimte voor de Fiets. Tenslotte wijs ik op het Actieplan «Groei op het spoor» met als onderdeel een programma voor uitbreiding van

Park & Ride-voorzieningen met 7500 tot 10 000 plaatsen waarvoor vanuit het Rijk € 30 miljoen beschikbaar is.

215

Een integrale netwerkbenadering en de gevolgen van de SVIR voor regionale en lokale netwerken, met name in de steden, mist.

De SVIR zet in op een samenhangend en robuust mobiliteitssysteem en kiest daarmee een integrale netwerkbenadering, zoals bedoeld. Via het MIRT, de gebiedsagenda's en het bestuurlijk overleg daarover zullen de verschillende mobiliteitssystemen en ruimtelijke ontwikkelingen goed op elkaar worden aangesloten.

216

De uitwerking van de plaats van het regionale openbaar vervoer in de SVIR zwak. Wat is concreet de ambitie van de minister voor het regionale openbaar vervoer?

Met betrekking tot de Openbaar Vervoernetwerken in het algemeen moet het geheel meer vanuit de behoefte van de individuele reiziger worden ingericht. De basis van een robuust en samenhangend Openbaar Vervoersysteem is een ruggengraat van intercity's, sprinters en lightrail-verbindingen tussen en binnen stedelijke regio's. Zowel het Rijk als de decentrale overheden hebben voor het realiseren van een dergelijk systeem hun eigen verantwoordelijkheid. Het Rijk als concessieverlener voor het spoor en de decentrale overheden als het gaat om het – beleid van – regionaal Openbaar Vervoer. Het Rijk zal daarbij nagegaan welke belemmeringen door het Rijk moeten worden weggenomen dan wel welke maatregelen door het Rijk getroffen moeten worden om een meer reizigersgerichte benadering door decentrale overheden en vervoerders mogelijk te maken.

217

Wat doet de minister met de veel nadrukkelijker oproep van de OESO om juist te investeren in het openbaar vervoer?

Met het Programma Hoogfrequent Spoor investeer ik stevig in het openbaar vervoer. Het investeren in regionaal openbaar vervoer is een decentrale aangelegenheid tenzij dit de draagkracht van decentrale overheden overstijgt. Naast de eigen middelen waarover decentrale overheden beschikken om hun verkeer- en vervoerbeleid te financieren, stelt het Rijk jaarlijks het Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoerbudget ter beschikking.

218

Kan de minister aangeven hoe de motie Cramer c.s. is uitgewerkt, waarin wordt gevraagd om vóór de zomer van 2010 samen met de decentrale overheden een visie te ontwikkelen op de verdere doorontwikkeling van het regionale openbaar vervoer in de stedelijke netwerken tot Olympisch niveau (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 35).

Tijdens het spoeddebat over privatisering Openbaar Vervoer d.d. 10 februari 2011 heb ik aangegeven dat ik mijn visie m.b.t. de ontwikkeling van het regionaal Openbaar Vervoer in de ontwerp SVIR zal geven in plaats van te komen met een aparte visie. Dat is gebeurd. Omdat het regionale Openbaar Vervoer een verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden is het aan hen om op basis van de ontwerp SVIR nadere invulling te geven aan nadere concretisering van het regionaal Openbaar Vervoer. Onder antwoord 216 heb ik aan gegeven hoe ik tegen de ontwikkeling van het regionaal Openbaar Vervoer aankijk.

219

Kan de minister aangeven welke budgetten voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer zullen verschuiven naar de decentrale overheden en om hoeveel geld dit gaat?

In het regeerakkoord is afgesproken dat de Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer zal worden gedecentraliseerd naar het provinciefonds en het gemeentefonds. Het gaat hierbij om een bedrag van ongeveer 1,8 miljard Euro per jaar.

220

Kan de minister aangeven hoe het doel van zestig procent minder uitstoot van broeikasgas in 2050 ten opzichte van 1990 met de SVIR wordt bereikt?

De aanpak voor de reductie van broeikasgassen wordt niet in de ontwerp SVIR geschetst. Voor de kortere termijn (tot 2020) is dit uitgewerkt in de Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020, die u in juni 2011 heeft ontvangen. Voor de langere termijn (periode tot 2050) verwijs ik naar de Routekaart 2050 die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu uw Kamer voor het eind van het jaar zal doen toekomen.

221

Klopt het dat inmiddels de filekosten per jaar lager zijn dan de milieukosten en dat dit verschil de komende jaren groter wordt?

Het is niet bekend of de jaarlijkse filekosten lager zijn dan de milieukosten. De bandbreedte in de schatting van de milieukosten is daarvoor te groot. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft de kosten in de Mobiliteitsbalansen (2011, 2010) als volgt berekend:

- Jaarlijkse filekosten 2,8–3,7 miljard euro
- Jaarlijkse milieuschade 2,0–8,5 miljard euro

222

Waarom zijn de benodigde klimaat- en energietransitie geen onderdeel van de SVIR en zijn de klimaateffecten zelfs niet onderzocht.

De ontwerp SVIR geeft aan dat de Europese doelstellingen op het gebied van energietransitie worden nagestreefd. Daarnaast zijn in het planMER de effecten voor klimaatadaptatie en -mitigatie onderzocht, en meegenomen in de besluitvorming. In de Routekaart 2050 zal het Rijk de specifieke uitdagingen en kansen voor Nederland verkennen die samenhangen met een transitie naar een klimaatneutrale economie. De ruimtelijke voorwaarden, voor zover het een nationale taak is, heb ik in de ontwerp SVIR geborgd.

223

Maak naast de bereikbaarheidsindicator ook een klimaattoets voor de SVIR.

Voor de ontwerp SVIR is een planmilieueffectrapport opgesteld, waarbij klimaat een element was van het beoordelingskader.

224

Wat is de onderbouwing van de prognose van vijftig procent groei van personen en goederenkilometers tot 2030, aangezien in het Witboek Transport van de Europese Commissie tot 2050 een mobiliteitsgroei van 45 procent verondersteld is. Klopt het dat de laatste tien jaar de personenkilometers over de weg nauwelijks zijn gegroeid? Is er wel rekening gehouden met de afvlakkende bevolkingsgroei? Zo ja, betekent de

prognose dus dat iedereen ineens veel meer kilometers per persoon gaat maken?

In de ontwerp SVIR is gebruik gemaakt van een bandbreedte van de mobiliteitsgroei die gebaseerd is op twee scenario's van de WLO; Global Economy (bovenkant) en Regional Communities (onderkant). De vijftig procent is gebaseerd op het Global Economy scenario. De afvlakkende bevolkingsgroei komt enkel voor in Regional Communities.

225

Wat zijn de gevolgen voor de vraag naar hernieuwbare energiebronnen als de groeiprognozes uit de SVIR uitkomen en of dit wel haalbaar is?

Ik baseer me in de groeiprognozes uit de SVIR op de Welvaart en Leefomgeving scenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving. Hun inschattingen over de lange termijn ontwikkeling van de hoogte van de olieprijs is gematigd. Hierbij is rekening gehouden met allerlei ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van niet bewezen voorraden en hernieuwbare energiebronnen, die mede gestuurd worden door de olieprijs.

226

Wat zijn de risico's om een investeringsprogramma op zo een grote groei te baseren?

De SVIR is waar relevant gebaseerd op de WLO-scenario's, zowel vanuit het laagste als het hoogste scenario. Er wordt met deze hele mogelijke range rekening gehouden. Ook voor mij is de daadwerkelijke behoefte bepalend voor het realiseren van infraprojecten. De hardheid van knelpunten worden daarom getoetst aan verschillende WLO (Welvaart en Leefomgeving) scenario's (hoge en lage economische groei). Onderzoek naar deze behoefte maakt onderdeel uit van de MIRT-verkenning. Dit om te voorkomen dat er projecten worden gerealiseerd zonder behoefte.

227

Gevraagd wordt een analyse van de invloed van de keuzes die gemaakt worden in de SVIR en van alternatieve scenario's van de ruimtelijke ontwikkeling, op de groei van de mobiliteit

In MIRT-verkenningen kan zowel met verschillende ontwikkelingen in de mobiliteit als in de ruimtelijke ordening rekening worden gehouden. Het is de bedoeling van de SVIR dat de onderlinge samenhang tussen infrastructuur en ruimte nadrukkelijker bij elke afweging wordt betrokken.

228

Wat zijn de juridische consequenties op punten waar Rijksbeleid wordt beëindigd, terwijl provincies en gemeenten nog bezig zijn het oude Rijksbeleid voor bijvoorbeeld Rijksbufferzones, de Ecologische Hoofdstructuur of Nationale Landschappen te effectueren

Het Rijk laat deze belangen los en zal dus na vaststelling van de SVIR ook geen eisen meer stellen aan de doorwerking van dit beleid naar besluiten van andere overheden. Het staat andere overheden vrij om een keuze te maken over voortzetting van het ingezette beleid op deze punten. Voor de EHS geldt dat het beleid gedecentraliseerd wordt. In het Onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en provincies over een verantwoorde overdracht van taken, bevoegdheden en middelen.

229

Kan de minister een reactie geven op de opmerking van de Unie van Waterschappen dat inzicht in de gevolgen van lokale en regionale maatregelen uit de SVIR op regionale watersystemen ontbreekt. Worden deze in de gebiedsagenda's in beeld gebracht?

Ten behoeve van doelmatig waterbeheer is het inderdaad van belang om de gevolgen van beslissingen op het hoofdwatersysteem op lokale en regionale watersystemen in kaart te brengen. Dit om afwenteling zoveel mogelijk te voorkomen. Betrokken overheden maken hier onderling afspraken over bij de uitvoering van projecten. Maatregelen vanuit het Deltaprogramma vallen onder het MIRT. Wanneer deze projecten bekend zijn, dan zullen deze in de MIRT-gebiedsagenda's worden opgenomen bij de eerstvolgende actualisatie.

230

De fractie mist een analyse van de doorwerking van de bezuinigingen op natuur voor het watersysteem. Is de minister bereid de gevolgen van de herijkte Ecologische Hoofdstructuur voor het watersysteem door te rekenen?

Het Rijk heeft het Planbureau voor de Leefomgeving gevraagd om het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur te beoordelen. In deze beoordeling beziet het Planbureau ook wat de gevolgen zijn van de voorgestelde beleidswijzigingen voor de hydrologische randvoorwaarden voor natuur. Het Planbureau heeft aangegeven uiterlijk 18 november a.s. het gevraagde advies op te leveren. Het Rijk zal vervolgens de Kamer hierover informeren.

231

Is de minister bereid bij de monitoring van de Ecologische Hoofdstructuur ook voortgang en doelbereik van de wateropgaven te betrekken?

Het Rijk monitort het doelbereik ten aanzien van de Kaderrichtlijn Water. Daarnaast zal in de Monitor Infrastructuur en Ruimte aandacht worden besteed aan «Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten» als een van de dertien nationale belangen.

232

De fractie verzoekt om een expliciete verwijzing naar de Rijksverantwoordelijkheden voor de Europese Kaderrichtlijn Water op te nemen.

In de realisatieparagraaf is aangegeven dat de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water wordt gezien als kader voor nationaal belang 9. In het Bestuursakkoord Water is een nadere uitwerking gegeven van de verantwoordelijkheden van Rijk en regio.

233

Waarom is het concept van de lagenbenadering, waarbij een relatie wordt gelegd tussen ruimtegebruik en de fysiek ondergrondlagen, geen onderdeel is van het afwegingskader in de SVIR?

In de ontwerp SVIR zijn 13 nationale belangen genoemd die evenwichtig recht doen aan de belangen en de dynamiek van de ondergrond, netwerken en occupatie. Deze 13 nationale belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal altijd een zorgvuldige en integrale afweging tussen de verschillende belangen moeten worden gemaakt. Daarmee heb ik de gedachte van de lagenbenadering verwerkt in mijn aanpak.

234

Overweeg om de klimaatbestendigheid van het landelijk gebied toe te voegen aan de formulering van nationaal belang 9.

Het Rijk heeft een nationaal belang bij ruimte voor klimaatbestendige zoetwatervoorziening en waterveiligheid in geheel Nederland, inclusief het landelijk gebied. In de ontwerp SVIR is klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling expliciet benoemd vanwege de extra complexiteit van klimaatbestendige inrichting in stedelijk gebied. De specifieke problematiek in het landelijk en stedelijk gebied komen aan bod in het Deltaprogramma.

235

Ook zou een relatie kunnen worden gelegd tussen Rijksdoel 1 en nationaal belang 9. Water is immers ook een economische topsector.

Alle 13 nationale belangen hebben een relatie met elkaar. Ik zal deze relatie in de definitieve SVIR verduidelijken.

236

Kan de minister de Kamer voorzien van haar reactie op concrete tekstvoorstellen, die zijn opgenomen in de zienswijze die de Unie van Waterschappen heeft geuit op de SVIR?

Ik verwijs u voor een reactie op de tekstvoorstellen in de zienswijze van de Unie van Waterschappen naar de Nota van Antwoord bij deze brief. De zienswijze van de Unie van Waterschappen heeft nummer 230.

237

Het Rijk moet landelijke groeicijfers blijven hanteren t.a.v. fietsgebruik. Hierdoor is er een duidelijk doel waar de regio's naar toe kunnen werken. De fractie is van mening dat er een Rijkstaak ligt in het voorzien van goede aansluitingen tussen fiets en het landelijke Openbaar vervoernetwerk.

Er bestaan lokaal en regionaal grote verschillen in het fietsgebruik en de fietsomstandigheden. Het hanteren van een landelijke doelstelling is daarom weinig zinvol. In de Nota Mobiliteit is er destijds voor gekozen om in algemene zin aan te geven dat alle overheden het fietsgebruik moeten stimuleren zonder daarbij een cijfermatig doel op te nemen. Dit onderdeel van de Nota Mobiliteit blijft van kracht, zoals is aangegeven in bijlage 6 van de ontwerp SVIR. Ik weet dat verschillende decentrale overheden ambitieuze doelstellingen hebben voor het fietsgebruik. Waar u spreekt over goede aansluitingen tussen fiets en het landelijk openbaar vervoernetwerk denk ik in de eerste plaats aan goede fietsvoorzieningen voor treinreizigers. Zoals aangegeven in de ontwerp SVIR blijft het Rijk de komende jaren investeren in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations.

238

De leden van de fractie vragen op welke wijze de minister het proces van decentralisatie van ruimtelijk beleid gaat monitoren en evalueren.

Decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk het verwerven van de benodigde kennis voor het uitvoeren van hun taken. In dit kader verken ik met decentrale overheden hoe de kennisontwikkeling gezamenlijk vormgegeven kan worden. Ook in de Monitor Infrastructuur en Ruimte worden de 13 nationale belangen in relatie tot de ambities gemonitord. Daarnaast houden provincies zicht op de wijze waarop gemeenten omgaan met de provinciale ruimtelijke belangen.

239

Welke beleidsmiddelen gaat de minister gebruiken om de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via binnenvaart en spoor op te vangen? Hoeveel budgetruimte is hiervoor beschikbaar?

Daartoe zet ik de beleidsmix van investeren, innoveren en instandhouden in. Er wordt fors geïnvesteerd in het netwerk van weg-, spoor- en vaarwegen. Daarbij is het van belang om investeringen op afzonderlijke modaliteiten in samenhang te doen. Zo zal de problematiek corridors-gewijs worden gezien, zoals bij de A1 waar zowel de weg als de vaarwegen worden aangepakt. Ook zal het deelproject «Goederenrouting» van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Voor de financiële aspecten van de SVIR verwijs ik graag naar de brief «Prioritering investeringen mobiliteit en water» en het MIRT projectenboek.

240

De SVIR geeft geen of onvoldoende inzicht in de meerjarenbegroting en bestedingen van middelen. Welke gevolgen hebben de keuzes in de SVIR in financiële zin voor het MIRT ten opzichte van de Nota Mobiliteit?

Gelijktijdig met de ontwerp SVIR heb ik aan uw Kamer de brief Prioritering investeringen mobiliteit en water gestuurd (TK 32 500-A, nummer 83). Hierin heb ik het financieel kader en de investeringkeuzes opgenomen binnen het Infrastructuurfonds en aangegeven dat ik de lopende MIRT-programmering door zal zetten. De aanvullende investeringen, dus de wijzigingen ten opzichte van de Nota Mobiliteit, heb ik in dezelfde brief per gebied opgenomen.

241

Kan op grond van de SVIR nog steeds worden vastgehouden aan het inlopen van het achterstallig onderhoud aan vaarwegen in 2016.

Het beheer en onderhoud van de vaarwegen is belangrijk voor de ambities gericht op betrouwbare reistijden voor de binnenvaart. In de periode van 2008–2016 wordt het programma achterstallig onderhoud vaarwegen gerealiseerd. De uitvoering van dit programma ligt op schema.

242

Indien gekozen wordt voor het leggen van prioriteit bij het uitvoeren van onderhoud bij de belangrijkste achterlandverbindingen, hoe wordt dan voorkomen dat kleinere vaarwegen verloederen?

In de begroting 2012 (Infrastructuurfonds, bijlage 4.2) is een aantal versoberingsmaatregelen voor onder andere het vaarwegennetwerk aangekondigd als onderdeel van de oplossing van het totale niet gedekte onderhoudsproblematiek. Dit betekent bijvoorbeeld minder baggeren en versoberen van onderhoud aan steigers en oevervoorzieningen. De intensiteit van het gebruik bepaalt het kwaliteitsniveau. Hierbij spant het Rijk zich maximaal in om te zorgen dat de infrastructuur zo veel mogelijk beschikbaar, betrouwbaar en veilig blijft. Rijkswaterstaat bespreekt de versoberingsmaatregelen met de binnenvaartsector om hinder voor de gebruiker te minimaliseren.

243

Wat betekent het decentraal beheer van River Information Services in de praktijk?

Het is niet beoogd om River Information Services (RIS) decentraal te beheren. Juist in 2011 is Rijkswaterstaat aangewezen als Nationaal Bevoegde Autoriteit (National Competent Authority (NCA)) om ervoor te waken dat RIS uniform en volgens de internationaal afgesproken standaarden wordt geïmplementeerd. De passage in de ontwerp SVIR (pagina 108) bedoelt aan te geven dat RIS ook op vaarwegen vanaf klasse IV en in aanliggende havens zal worden geïmplementeerd, conform de internationaal afgesproken standaarden en gecoördineerd door de National Competent Authority.

244

Waarom is niet onderzocht of het mogelijk is vaargeulen (IJsselmeer, Westerschelde) van Natura 2000 uit te sluiten, nu de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft besloten tot een herziening van een aantal criteria met betrekking tot Natura 2000? De natuurwaarden bevinden zich immers in de randen.

Zowel in de Westerschelde als in het IJsselmeer is in het verleden nauwkeurig onderzocht of vaargeulen buiten de begrenzing kunnen blijven. Gebleken is dat de vaargeulen niet uit te sluiten zijn, omdat deze als onderdeel van de complete wateren ook een belangrijke functie hebben voor watervogels als voedsel- en rustgebied.

245

Waarom geeft de SVIR geen grote prioriteit meer aan het stimuleren van innovaties in de binnenvaart?

In de ontwerp SVIR kijk ik nog steeds naar mogelijke innovaties en hoe deze gefaciliteerd kunnen worden. Zo wordt bijvoorbeeld de blauwe golf genoemd. Daarnaast wordt ook met kennisinstellingen en overheden in het kader van de topsector Logistiek innovatiemogelijkheden onderzocht. Ook in het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen van mijn ministerie zal belangrijke innovaties met zich meebrengen voor het gebruik van de vaarwegen en de bijhorende communicatie.