

## **BIJLAGE**

### CDA-fractie, vraag 1:

De structuurvisie zoomt bij allerlei thema's in op de G4 en Almere. Slechts 19% van het BBP wordt in de G4 verdiend, minder dan de helft van het BBP van de Randstad, die op zijn beurt minder dan de helft van het gehele BBP oplevert. Ook qua populatie mis je veel als je alleen op de grote steden mikt, want in de Randstadprovincies wonen zo'n 7 miljoen mensen, waarvan nog geen derde - 2,2 miljoen - in de G4 en Almere wonen. Gezien deze cijfers, vanwaar dan toch die keuze voor de grote steden, die ook blijkt uit de samenstelling van het trekkende bestuurlijk trio van u en de wethouders van Den Haag en Amsterdam? Kunt u uiteenzetten waarom u juist met dit bestuurlijk duo deze visie heeft samengesteld? Kortom, voor een structuurvisie G4 is deze visie prima geslaagd, maar voor het hele gebied is het wat mager. Graag uw reactie.

### Antwoord:

In de Structuurvisie Randstad 2040 gaat het kabinet uit van vier principes. Twee van die principes hebben betrekking op groen/blauw. Het gaat op (inter)nationaal niveau om de opname van het Groene Hart in de grotere Groenblauwe Delta en de in dat verband door het kabinet gemaakte keuzes (principe 1). Op lokaal/regionaal niveau gaat het wat dit betreft om de nadere invulling en wisselwerking tussen rood, groen en blauw (principe 2). De andere twee principes hebben vooral betrekking op 'rood'. Eén van de vier principes heeft betrekking op de versterking van de internationale ruimtelijk-economische kracht (principe 3). Met uitzondering van de greenports, is die kracht in Nederland met name te vinden in en bij Amsterdam en de drie andere grote steden, zo blijkt ook uit het recente advies van de RMNO<sup>1</sup> en uit het recent uitgekomen rapport van Jones Lang LaSalle over de kantorenmarkt<sup>2</sup>. Het is dan ook niet verwonderlijk dat daar de focus ligt wat betreft de (inter)nationale schaal. Tegelijkertijd kiest het kabinet voor ontwikkeling van vitale en krachtige steden in een aantrekkelijke omgeving (principe 4). Voor de meer dagelijkse opgaven op het gebied van wonen, werken, recreëren en verplaatsen gaat het om een aanpak op de schaal van respectievelijk de gehele noordelijke en zuidelijke Randstad met alle daarin liggende steden en dorpen. Juist de diversiteit van woon- en werkmilieus, grotere en kleinere kernen, natuur, water, landschap, recreatie en agrarische activiteiten en hun onderlinge samenhang staat centraal op de lokale/regionale schaal van principe 4.

Anders dan de vraag suggereert, is de structuurvisie naar mijn mening dan ook niet eenzijdig gefocust op de vier grote steden.

De besluitvorming over dit traject vond plaats in de Ministerraad en is primair voorbereid door mijzelf in nauwe samenwerking met de bewindslieden van VenW, EZ en LNV en de Minister voor WWI en in in goed overleg en afstemming met de bewindslieden van FIN, BZK en de minister-president. In lijn met de aanpak van het Programma Randstad Urgent is ter ondersteuning daarvan nauw samen gewerkt tussen bestuurders van rijk en regio. Het in overleg met de Minister van VenW in oktober 2008 geformeerde trio van mijzelf en de beide r.o.-wethouders van Amsterdam en Den Haag is door mij in de praktijk al in december 2008 verbreed met de r.o.-gedeputeerden Koop en Hooijmaijers van Zuid- en Noord-Holland zodat 'de facto' van een kwintet sprake was. Gezien de grote rol van de provincies in het ruimtelijke beleid achtte ik deze verbreding noodzakelijk. De betrokkenheid van beide gedeputeerden heeft onder meer geholpen om de 'Voorloper Groene Hart' te laten sporen met de Structuurvisie Randstad 2040. Overigens ben ik ook een aantal malen met de dertien

---

<sup>1</sup> Uitvoeringsstrategie Randstad 2040, te vinden op [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040)

<sup>2</sup> Randstad Office Market Outlook 2009, te vinden op [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040)

portefeuillehouders ruimtelijke ordening van de vier provincies, de vier stadsregio's, de vier grote steden en Almere bijeengekomen om over de structuurvisie van gedachten te wisselen.

CDA-fractie, vraag 2:

Omdat het Urgentieprogramma Randstad niet uit twee delen bestaat, moet deze structuurvisie dat ook niet doen. Was niet juist de constatering van de OESO, dat het slecht is dat de (ruimtelijke) synergie tussen steden in de Randstad ontbreekt? Waarom wordt op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit dan weer gekozen voor die vleugelaanpak en waarom laat u zich afleiden door bestaande bestuurlijke constructies als de uitdaging van een ander schaalniveau is?

Antwoord:

Net als in de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak<sup>3</sup> en het MIRT dat Minister Eurlings (mede namens mij) aan de Kamer aanbood, gaat de Structuurvisie Randstad 2040 voor de meeste opgaven uit van een aanpak op de schaal van de noordelijke respectievelijk zuidelijke Randstad. Het kabinet is consistent en pakt daarmee ook de voornaamste uitdagingen die de OESO schetste op: verbetering van woningmarkt, arbeidsmarkt, bereikbaarheid en 'governance'. De uitdagingen liggen echter op verschillende schaalniveaus. De aanpak van het kabinet dus ook. De Structuurvisie Randstad 2040 gaat ervan uit de (ruimtelijke) opgaven op dat schaalniveau op te pakken waar zij primair spelen. Dat is soms de Randstad als geheel (Groene Hart), soms een hoger schaalniveau (veiligheid tegen overstromingen, internationale bereikbaarheid) en een andere keer weer een lager schaalniveau (wonen, werken, recreëren). Een aanpak van alle opgaven op de schaal van de Randstad zou zijn doel voorbij schieten. Ook in het kader van het Programma Randstad Urgent bent u door de Minister van VenW geïnformeerd over de meer gebiedsgerichte aanpak die het kabinet volgt binnen de Randstad. Het opstellen van de RAAM-brief (Rijksbesluiten voor Amsterdam, Almere en Markermeer) door het kabinet is daarvan een voorbeeld<sup>4</sup>.

CDA-fractie, vraag 3:

U heeft in deze nota vooral gekeken hoe de Randstad het doet in de internationale context, maar heeft weinig oog voor de aansluiting bij wat er in de rest van de provincie gebeurt. Een betere aansluiting naar het oosten bijvoorbeeld zou juist ook de woningdruk die nu in de Randstad wordt gelegd kunnen verlichten. Er zijn geluiden dat daarmee de helft van de 500.000 woningen kan worden opgevangen. We delen de nadrukkelijke keuze voor de focus op de Randstad, vanwege de problemen en kansen die daar liggen. Maar voor de goede probleemanalyse en de oplossingen heb je misschien ook wel de gebieden buiten de Randstad nodig om de Randstad leefbaar te houden. Mede daarom heeft de CDA-fractie ook gepleit voor een onderzoek naar de HSL-lijn oost. Graag uw reactie.

Antwoord:

In de brief ben ik reeds ingegaan op deze vraag voor wat betreft de kwantitatieve opgave en de relatie tussen de Randstad en andere delen van Nederland.

In aanvulling daarop wijs ik u op de relatie die het kabinet in de structuurvisie legt met de grote ruimtelijk-economische dynamiek buiten de Randstad: bijvoorbeeld met de ontwikkelingen in de kennis A2-zone (Amsterdam-Utrecht-Eindhoven), met het belang van de verdere netwerkontwikkeling van de Nederlandse havens (inclusief de Zeeuwse en Groningse havens), de ontwikkeling van Schiphol en de relatie met Eindhoven en Lelystad. Ook zijn in de Structuurvisie

---

<sup>3</sup> Zie: Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 19

<sup>4</sup> Zie: Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 25

Randstad 2040 internationale spoorverbindingen geagendeerd waarvan gebieden in Zuid- en Oost-Nederland kunnen meeprofitieren. Het gaat voor goederen om de verbinding Rotterdam- België ('Robel') en voor personen om een verkenning naar een betere internationale treindienst Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Luik/Aken en vrij pad voor de ICE Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Keulen. Voor deze laatste verbinding hebt u de in de structuurvisie opgenomen ambitie versterkt door uw motie opnieuw de HSL-Oost te onderzoeken voor de periode na 2020.

Er zijn relaties met de Randstad die mogelijk sterker kunnen worden benut. Dit kan in beeld komen bij het opstellen van de rijksagenda met inhoudelijke opgaven voor de lange termijn voor de vijf nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland waaraan ik momenteel werk. Ik streef ernaar om die rijksagenda voor de lange termijn per nationaal stedelijk netwerk voor de zomer gereed te hebben en op basis daarvan vast te stellen welk vervolg daaraan door het rijk het beste kan worden gegeven. In de brief die ik u mede namens de Minister van VenW schreef over de relatie tussen de Structuurvisie Randstad 2040 en het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens wees ik u daar al op<sup>5</sup>.

CDA-fractie, vraag 4:

Als nieuwe bouwlocaties nodig mochten blijken, dan wordt voorgesteld dat eerst binnen bestaand bebouwd gebied te zoeken, dan in aansluiting op de steden in de Randstad en pas dan verder weg (de zgn. 'ladder' die in de structuurvisie wordt gepresenteerd). Klopt het dat dit betekent dat er altijd eerst bij de grote steden moet worden gebouwd en dan pas in kleinere gemeenten?

Antwoord:

Nee, zo is dat niet bedoeld. Het gaat erom de mogelijkheden binnen het bestaande bebouwde gebied optimaal te benutten in zowel de grotere als de kleinere steden en dorpen en dat op een aantrekkelijke wijze vorm te geven. Dat vereist lokaal maatwerk, maar betekent niet dat er eerst in grotere en daarna pas in kleinere kernen zou moeten worden gebouwd. Het is overigens als principe al in de Nota Ruimte opgenomen en volgt de gedachte van de SER-ladder bij bedrijventerreinen.

CDA-fractie, vraag 5:

De Rijnmondregio krimpt licht, in bepaalde delen en aan de randen van de Randstad krimpt de bevolking ook, maar in de structuurvisie blijft staan dat krimp slechts een probleem is voor Oost-Groningen en Zuid-Limburg. Dat is bezijden de waarheid. Graag uw uitgebreide reactie hoe u krimp alsnog, in overleg met de minister voor WWI, in deze visie zult verwerken.

Antwoord

In de brief waarvan deze antwoorden een bijlage zijn, ben ik hierop reeds ingegaan. In aanvulling daarop wil ik onderstrepen dat krimp van het aantal huishoudens volgens de prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) tot 2025 in de Randstad niet aan de orde is, behoudens enkele gemeenten in het Groene Hart. Vooral in de noordelijke Randstad neemt het aantal huishoudens sterk toe. Ook in de zuidelijke Randstad is er sprake van groei van het aantal huishoudens, maar minder sterk. Dat geldt ook voor het Rijnmondgebied. Ook in periode tot 2040 is volgens de scenario's van de planbureaus krimp van het aantal huishoudens in de Randstad in het algemeen niet waarschijnlijk.

---

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 27



CDA-fractie, vraag 6:

De keuzes voor woningbouwlocaties hebben nu invloed op de verdere groei en krimp van gebieden straks. U schrijft nu: “Grootschalig bouwen in gebieden die grenzen aan de buitenkant van de Randstad, zoals de Gelderse Vallei, wijst het kabinet met oog op de grote verplaatsingsafstanden en negatieve milieueffecten in beginsel af.” Hiermee is de CDA-fractie het niet eens. Ten eerste gaat de opmerking over verplaatsingsafstanden ervan uit dat die nieuwe bewoners aan de rand van de Randstad allemaal in de Randstad werken. Werkgelegenheidsgroei is de laatste jaren echter vooral ook richting het oosten gerealiseerd, dus met die verplaatsingsafstanden valt het mee. Voor wat betreft de Gelderse Vallei kan bijvoorbeeld genoemd worden de foodvalley. Een analyse van woningprijzen is nodig, wat naar verwachting uitwijst dat het opheffen van infrastructurele flessenhalzen de druk op steden in de Randstad verlicht, ten gunste van regio's met een meer ontspannen woningmarkt zoals de Alblasserwaard, Deltapoort, Zuid-Hollandse eilanden, Noord-Holland boven Amsterdam, het Groene Hart enzovoort. Graag uw reactie.

Antwoord:

Buiten de Randstad is een aantal groeiregio's te vinden. De groei die daar plaats vindt is maar ten dele te relateren aan de Randstad. Het betreft in belangrijke mate een autonome ontwikkeling van regionaal gewortelde sectoren. Het geleiden van de groei naar plekken buiten de Randstad zou voor woningbouw al lastig te organiseren zijn, maar is dat zeker ten aanzien van de werkgelegenheid. De suggestie dat de overheid dat op deze wijze zou kunnen regelen, deel ik niet. Grootschalig bouwen in de Gelderse Vallei ten behoeve van de Randstad gaat ten koste van de regionale identiteit. Bovendien leidt dat naar verwachting wel tot meer (auto)mobiliteitsgroei dan bij accommodatie op gebundelde wijze in de Randstad. In de brief waarvan deze antwoorden een bijlage zijn, ben ik hier reeds nader op ingegaan.

CDA-fractie, vraag 7:

Voor uitvoering van de ambities voor Noordvleugel en de Zuidvleugel wordt vooruit gewezen naar de Mobiliteitsaanpak. Die blijkt echter slechts tot 2020 te lopen, dus er is wat ons betreft een aanvulling nodig voor het gat tussen 2020 en 2040. Graag uw reactie.

Antwoord:

De Mobiliteitsaanpak loopt tot 2028 met een doorkijk naar 2040. Ik gaf in het notaoverleg al aan dat Mobiliteitsaanpak en Structuurvisie Randstad 2040 uitstekend gezwaluwstaart zijn.

CDA-fractie, vraag 8:

De CDA-fractie mist ook een fundamentele visie op de relatie tussen mogelijke krimp in en om de Randstad versus onderzoek naar flessenhalzen en mogelijke groei die dat ten gevolge kan hebben. Graag uw reactie.

Antwoord:

Zie de brief bij deze antwoorden en mijn antwoord op vraag 5.

PvdA-fractie, vraag 1:

Past bouwen in de Zuidplaspolder in de Groen Blauwe delta?

Antwoord:

Deze vraag heeft het kabinet al eerder positief beantwoord bij de vaststelling van de Nota Ruimte. Om die reden is de grens van het Groene Hart ter plaatse aangepast. Maar ik wil graag bij deze uitgebreider ingaan op het waarom van die keuze en de actuele stand van zaken.

De zuidelijke Randstad heeft nog altijd een tekort aan woningen: niet alleen kwantitatief maar ook vooral kwalitatief. Er is een tekort aan woningen in een dorps en groen landelijk milieu. Zelfs met een maximale inzet op binnenstedelijke verdichting in onder meer Rotterdam blijft deze behoefte bestaan.

De Zuidplaspolder kan in dat tekort voorzien, maar het is inderdaad een opgave dat op een aantrekkelijke, duurzame en klimaatbestendige wijze te doen. Daarom heb ik met de regio afspraken gemaakt in het kader van het Programma Randstad Urgent. De regio heeft haar verantwoordelijkheid opgepakt en in het kader van het landelijke onderzoeksprogramma Klimaat voor Ruimte de situatie laten onderzoeken. Dit 'hotspotonderzoek klimaat' laat zien dat bouwen verantwoord is, mits:

- de laagste, zuidelijk gelegen delen ingericht worden voor natuur en water;
- verstedelijking plaatsvindt op de hoger gelegen gronden;
- de beveiliging door de primaire waterkering op orde blijft;
- ook in de uitvoering aandacht wordt besteed aan klimaatadaptatie.

Daarom ga ik met de regio in overleg om te bezien welke aanvullende maatregelen kunnen worden uitgevoerd waardoor het nog duurzamer, veiliger en mooier kan. Ik verwacht met een bijdrage uit het Nota Ruimte Budget een impuls te kunnen geven aan die kwaliteitsdoelstelling.

PvdA-fractie, vraag 2:

Hoe verhoudt zich binnenstedelijk bouwen qua duurzaamheid tot bouwen in het open gebied?

Antwoord:

Bouwen in het bestaande bebouwde gebied van steden (en dorpen) via herstructurering, transformatie en verdichting verkleint de stedelijke druk op het landschap en vergroot het draagvlak voor verschillende voorzieningen waar onder die op het gebied van openbaar vervoer. Daarmee zorgt het voor een efficiënt gebruik van de ruimte, benutting van de reeds gedane ruimtelijke investeringen en aangelegde infrastructuur. Het draagt bij aan het oplossen van milieuproblemen op verouderde terreinen in de stad door deze te saneren wanneer dat nodig is om deze een nieuwe bestemming te geven. Waar bouwen in het open gebied de hoeveelheid open landschap verkleint en investeringen in verkeers- en vervoers- en andere infrastructuur veelal noodzakelijk maakt, profiteren binnenstedelijke locaties van de reeds bestaande infrastructuur. Juist deze keuze heeft eraan bijgedragen dat de Structuurvisie Randstad 2040 zo'n relatief positieve beoordeling kreeg in het PlanMER. Dat deze keuze duurzaam is bleek eerder ook al uit de studie 'Nederland Later' van het MNP<sup>6</sup>.

PvdA-fractie, vraag 3:

Bij binnenstedelijk bouwen spelen andere partijen, zoals NS Vastgoed, een belangrijke rol. Wat gaat u doen om deze monopolist te bewegen zich als maatschappelijk partner te gedragen?

Antwoord:

De positie van NS in en rond stations vindt zijn grondslag in de zogenoemde DZI (Definitie Zeggenschap Infrastructuur). De DZI maakt deel uit van de afspraken tussen het Rijk en de NS uit 1995 over de ontvlechting van het toenmalige NS. Het gaat om privaatrechtelijke afspraken tussen Rijk en NS. Gronden die eigendom zijn van RIT/ProRail moeten, als ze worden onttrokken aan de spoorweginfrastructuur, eerst worden aangeboden aan het Ministerie van VenW voor uitsluitend verkeers- en vervoersdoeleinden. Heeft VenW geen belangstelling, en gaat het om gronden die op 31 mei 1995 eigendom waren van NS, dan moet ProRail ze aanbieden aan NS. Heeft NS geen belangstelling dan kunnen deze gronden aan derden worden aangeboden. Deze situatie speelt onder andere als spooreplacements worden ontruimd en beschikbaar komen voor gebiedsontwikkeling.

Het kabinet heeft naar aanleiding van het IBO beheersfuncties vastgoed rijk aangegeven dat het wil dat het rijk (in den brede) zijn vinger kan opsteken voor de eigendom van overtollige ProRail-gronden. De Raad voor Vastgoed Rijksoverheid (RVR) zal de Minister van Financiën adviseren over de uitwerking van dit kabinetsbesluit. Ik zet me ervoor in dat een dialoog met NS tot stand wordt gebracht waardoor een nieuwe situatie gaat ontstaan die recht doet aan het kabinetsbesluit IBO Vastgoed.

PvdA-fractie, vraag 4:

Komen alle projecten die uit de structuurvisie voortvloeien in het MIRT terecht?

Antwoord:

Voor zover het rijksprojecten met ruimtelijke relevantie zijn, is dit inderdaad de bedoeling. In de gebiedsagenda's van het MIRT wordt ook een relatie gelegd met grote regionale ruimtelijke projecten, zodat een goede integrale afstemming kan plaatsvinden. De grotere projecten worden in principe ook

---

<sup>6</sup> MNP (2007): Nederland Later, Tweede Duurzaamheidsverkenning, Bilthoven

in het MIRT opgenomen. Kleinere projecten die voortvloeien uit deze structuurvisie maar geen directe rijksbetrokkenheid hebben, kunnen ook buiten het MIRT blijven.

SP-fractie, vraag 1:

Het Planbureau voor de Leefomgeving krijgt de opdracht de consequenties van bevolkingskrimp voor het nationale ruimtelijk beleid te onderzoeken. Omdat de Randstad onderdeel is van dat nationale beleid is de vraag relevant wat de consequenties van dat onderzoek voor de Structuurvisie heeft. Graag uw reactie.

Antwoord:

Zie de brief waarvan deze vragen en antwoorden de bijlage vormen. Zie ook het antwoord op vraag 5 van de CDA-fractie. In aanvulling daarop wil ik u wijzen op de serie onderzoeken die het PBL momenteel doet om de relatie tussen bevolkingskrimp en ruimtelijke ontwikkeling in beeld te krijgen. Op grond van de uitkomsten van de reeds afgeronde onderzoeken<sup>7</sup> is er geen aanleiding de aannames ten aanzien van de Randstad te wijzigen. Op dit moment loopt er een studie naar de gevolgen van bevolkingskrimp op ruimtelijk-economisch terrein. Mocht dat onderzoek aanleiding zijn het beleid ten aanzien van de Randstad aan te passen, dan zal ik u daarover na de aanstaande zomer berichten. Op grond van de huidige kennis, verwacht ik overigens met name gevolgen voor andere delen van ons land dan de Randstad.

---

<sup>7</sup> RPB (2008), Regionale krimp en woningbouw, Den Haag en: RPB (2006) Krimp en ruimte, Den Haag



SP-fractie, vraag 2:

Bent u bereid de ‘muur’ die rond de Randstad af te breken en nog eens uit te leggen waarom bouwen in de Zuidplaspolder op zes en een halve meter onder NAP wel een reële optie is?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1 van de PvdA-fractie.

SP-fractie, vraag 3:

Vanwege de noodzakelijke samenhang en om het gebrek aan capaciteit en deskundigheid bij gemeenten te compenseren moet er een Planologische Dienst Randstad komen, die in aanvulling van de onderzoeken, analyses en adviezen de werkelijke uitvoering ter hand neemt. Het zou ook goed zijn als daarin alle over de departementen versnipperde geldstromen samenkomen. Hoe gaat u de regie regelen en ziet u iets in een Planologische Dienst Randstad?

Antwoord:

Ten behoeve van een goede integrale afstemming, ook op de langere termijn, heeft het kabinet juist de Structuurvisie Randstad 2040 opgesteld. Deze rijksstructuurvisie is het ruimtelijk lange termijnkader voor de ruimtelijke relevante rijksprogramma's en agenda's zoals het Programma Randstad Urgent. Gelet op het schaalniveau van de Randstad vervullen de provincies een belangrijke regisseursrol bij de verdere uit- en doorwerking van de kabinetskeuzes in de structuurvisie. Een Planologische Dienst Randstad acht ik dan ook niet gewenst. De geldstromen zijn weliswaar verdeeld over de verschillende ministeries, maar worden steeds beter op elkaar afgestemd, onder andere in het MIRT. Overigens is uitvoering veelal een zaak van uitvoerende diensten en marktpartijen en maar in beperkte mate van planologische diensten. Wanneer gemeenten in gebreke blijven wat betreft hun planologische taken, kan een hogere overheid (rijk of provincie) conform de nieuwe Wro in actie komen bijvoorbeeld door zo nodig zelf een lokaal bestemmingsplan op te stellen.

Met de werkwijze die het kabinet met het Programma Randstad Urgent heeft gekozen, doorbreekt het kabinet bestuurlijke impasses bij een aantal ruimtelijke knelpunten. Verschillende bewindslieden werken in dat programma onder coördinatie van de minister van VenW met verschillende regiobestuurders op een praktische en pragmatische manier samen<sup>8</sup>. De resultaten van het programma bevestigen dat we samen op een effectieve wijze regie voeren<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 31 089, nr. 1 (en volgende nummers)

<sup>9</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 23

SP-fractie, vraag 4:

Een Publieke Grondbank Randstad, als voorloper op een nationale grondbank dient dan ook snel opgericht te worden. Als eerste bezit kan daar het grondeigendom van Fortis ingelegd worden. Graag uw reactie.

Antwoord:

Het kabinet heeft thans geen voornemens om te komen tot een publieke grondbank, ook niet voor de Randstad. Initiatieven op regionaal niveau om tot dergelijke vehikels te komen zijn tot dusverre uitermate lastig gebleken. Dat roept de vraag op of initiatieven op een (nog) hoger schaalniveau wel kansrijk zouden zijn. Het gaat daarbij zowel om de verdeling van de (financiële) lusten en lasten als om de beleidsmatige aansturing (voor welke doeleinden mogen de gronden worden ingezet?). In eerdere antwoorden op vragen van de Tweede Kamer is reeds aangegeven dat de Staat in zijn rol van aandeelhouder van Fortis niet gerechtigd is en ook niet van plan om verkoop van het grondbezit van Fortis ten gunste van publieke (beleids-)doelen af te dwingen. Overigens verwacht ik eind 2009 een advies van de Raad voor Vastgoed Rijksoverheid (RVR) over de mogelijke inzet van rijksvastgoedinstrumenten ten behoeve van realisatie van ruimtelijke doelen in het algemeen en (sleutel)projecten in de Randstad in het bijzonder.

SP-fractie, vraag 5:

In het recente advies Grond voor Kwaliteit doet de VROM-raad een aantal interessante suggesties: heroverweging van het recht op zelfrealisatie en onderzoek de mogelijkheden voor verwerving van ruwe bouwgrond tegen gebruikerswaarde. De SP-fractie wil dat u de speculatie stopt. Wanneer wordt het kabinetsstandpunt over de aanbevelingen van de VROM-raad naar de Kamer gestuurd?

Antwoord:

Ik streef ernaar in mei van dit jaar de kabinetsreactie naar de Kamer te zenden.

SP-fractie, vraag 6:

De SER-ladder zou wat de SP-fractie betreft ook bij uitleglocaties ingezet moeten worden. Eerst nut en noodzaak, dan kijken of je door herstructurering of functieverandering binnenstedelijk in de behoefte kan voorzien en als laatste redmiddel nieuwe uitleglocaties. Daarbij zou een groene heffing moeten gelden waarvan de opbrengst wordt geïnvesteerd in stedelijke vernieuwing. Graag uw reactie.

Antwoord:

Het inzetten van de SER-ladder bij uitleglocaties voor bedrijventerreinen wordt vastgelegd in de eerste tranche van de AMvB Ruimte. Dat is met provincies en de VNG in het Bestuurlijk Afsprakenkader Bedrijventerreinen afgesproken. De SER-ladder is voor de overige functies in de Nota Ruimte als bruikbaar redeneerschema opgenomen en wordt daarom als zodanig niet vastgelegd in de AMvB Ruimte. De in de Structuurvisie Randstad 2040 opgenomen verstedelijkingsstrategie voor de lange termijn wordt al in de aanstaande Verstedelijkingsafspraken geconcretiseerd voor de periode 2010-2020. Het is denkbaar dat deze strategie, die inderdaad lijkt op die van de SER-ladder voor bedrijventerreinen, bij de tweede tranche van de AMvB Ruimte wordt betrokken. In de eerste tranche van die AMvB wordt overigens het bundelingsbeleid zoals verwoord in de PKB-tekst van de Nota Ruimte opgenomen<sup>10</sup>.

Uw punt over een groene heffing is vergelijkbaar met verevening. Het is één van de mogelijkheden om de stedelijke vernieuwing en herstructurering op gang te brengen, maar de regio is vrij om haar middelen te kiezen. Het is vaak maatwerk en de nieuwe Wro en de grondexploitatiewet bieden daar genoeg instrumenten voor. In aansluiting hierop is in de Structuurvisie Randstad 2040 wel aangekondigd dat wanneer als gevolg van nieuwe locaties voor wonen, werken of infrastructuur de hoeveelheid groen, waarvoor een planologisch beschermingsregime geldt, zou teruglopen, voor compensatie moet worden gezorgd in kwantitatieve of kwalitatieve zin. Het kabinet zal nagaan of de uitwerking van dit principe onderdeel moet gaan uitmaken van de tweede tranche van de AmvB Ruimte of dat op een andere manier in de doorwerking kan worden voorzien.

SP-fractie, vraag 7:

Er zijn inmiddels 76 woonboulevards in Nederland en tweederde daarvan leidt een kwijnend bestaan. Het zou een zegen zijn voor de diversiteit van het winkelaanbod en de leefbaarheid van de steden als er weer snel een beleid voor grootschalige detailhandel en perifere detailhandel geformuleerd wordt. Bent u bereid om hier bij de minister van EZ een lans voor te breken?

Antwoord:

In de Nota Ruimte is dit beleid reeds opgenomen. Detailhandelsvestigingen vallen namelijk onder het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen uit die nota. Dit beleid is bij de vaststelling van de Nota Ruimte nog aangescherpt op grond van een Kamermotie met die strekking<sup>11</sup>. Provincies en gemeenten zijn op grond van de vastgestelde Nota Ruimte verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties. Uitgangspunt is dat nieuwe vestigingslocaties voor detailhandel niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandelstructuur in wijkwinkelcentra en binnensteden. De provincies hebben daartoe gezamenlijk richtlijnen opgesteld met betrekking tot branchebeperkingen voor perifere detailhandel, die door het kabinet zijn geaccordeerd<sup>12</sup>. Gemeenten hebben in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening de bevoegdheid gekregen om in bestemmingsplannen onderscheid te maken naar branches. Provincies en gemeenten zijn daarmee in

---

<sup>10</sup> Zie paragraaf 2.3.2. van de Nota Ruimte

<sup>11</sup> Motie Van Bochove c.s. (29453, nr. 44 en nr. 121)

<sup>12</sup> Tweede Kamer 2006-2007, 26 570, nr. 23 Herdruk

staat om binnen het algemene kader regionaal en lokaal maatwerk te leveren. Dit maatwerk is noodzakelijk; het rijk kan geen standaardrecept voorschrijven. In de AMvB Ruimte zullen regels worden gesteld om de doorwerking van het locatiebeleid te waarborgen.

SP-fractie, vraag 8:

De Raad voor Ruimtelijk, Milieu en Natuuronderzoek beveelt uitdrukkelijk aan om de toplist eerst nog te laten toetsen door de gezamenlijke planbureaus. Dat vinden wij een goede aanbeveling. Zeker als daarbij al die eerder genoemde nota's en bestaand beleid in onderlinge samenhang worden meegenomen. Bent u van plan dit advies op te volgen?

Antwoord:

In het advies geeft de RMNO aan de door het kabinet gemaakte keuze(s) in de structuurvisie (wat betreft internationale krachten) te herkennen en deze te zien als een belangrijke opgave voor het kabinet om de in het onderzoek geïdentificeerde segmenten met internationale kracht te versterken, en daarnaast de segmenten met krachtige potenties in het oog te houden en te versterken zodat deze internationaal sterk worden. Ik voel me daardoor gesterkt. Dat geldt ook voor de vaststelling van de RMNO dat het meest sterk en met een duidelijke uitwerking op de rest van de Randstad Amsterdam is met een breed internationale profiel en een regio overstijgende wervingskracht, Rotterdam als innovatieve wereldhaven en Schiphol. Het blijkt volgens de RMNO dat een relatief groot deel van de internationaal sterke segmenten in de regio Amsterdam (inclusief Schiphol) is gelokaliseerd. Het betreft functies die een ruimtelijk-economische dynamiek naar de rest van de Randstad hebben.

Ten behoeve van het advies heeft de RMNO aan Buck Consultants International (BCI) gevraagd de sterktes uit de structuurvisie uit te werken. Dat is gebeurd in 32 economische segmenten. Vooral over de selectie daaruit tot een toplist van 15 lijkt de RMNO onzeker gezien de aanbeveling deze te laten toetsen door de planbureaus. Ik heb de RMNO gevraagd te adviseren over de keuze(s) uit de structuurvisie en deze te operationaliseren, maar constateer dat daarmee nog niet alle vragen zijn weggenomen. Ik vind het op dit moment dan ook niet nodig om een dergelijk vervolgonderzoek in gang te zetten, zeker omdat ik vaststel dat het onderzoek van BCI en het advies van de RMNO (waarbij dat onderzoek is betrokken) al veel houvast geven bij de verdere operationalisering en ook omdat ik vooral wil focussen op uitvoering, realisatie en doorwerking van de visie. Ik wil bijvoorbeeld de aanbevelingen ten aanzien van de reeds door mij gestarte uitvoeringsallianties nader betrekken bij de verdere voortgang van deze allianties en deze zo mogelijk concreet in praktijk brengen.

VVD-fractie, vraag 1

Hoe denkt u over meervoudig gebruik van grond, bij voorbeeld kantoren boven autowegen?

Antwoord:

Wanneer invulling is gegeven aan de ter plaatse geldende milieu- en veiligheidseisen, juich ik dit natuurlijk toe. Dat zal u niet verbazen. Het is immers een goed voorbeeld van het efficiënte ruimtegebruik dat ik nastreef en de kwaliteitsimpuls die daarmee gegeven kan worden. Meervoudig ruimtegebruik is verdichting met kwaliteit. Reeds bestaande voorbeelden hiervoor zijn te vinden boven de Utrechtsebaan in Den Haag en de A10-west in Amsterdam.

VVD-fractie, vraag 2

We praten over hoogbouw bij woningen, maar zouden ook bedrijventerreinen niet in meer lagen kunnen, zodat ze minder ruimte innemen?

Antwoord:

Dat is soms mogelijk en ook wenselijk vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik. Zowel in hoogbouw als ondergronds zijn er soms mogelijkheden. Het is ook mogelijk ruimtewinst te boeken door minder open ruimte te laten tussen gebouwen. Daarmee is het vaak mogelijk om extra ruimte voor bedrijven te creëren zonder daarvoor extra ruimte te hoeven gebruiken. Zo is de inzet in de Amsterdamse en Rotterdamse haven vooral op intensivering van het ruimtegebruik gericht. Of en hoe een intensiever gebruik van een bedrijventerrein mogelijk is, blijft natuurlijk maatwerk. De mogelijkheden verschillen immers per locatie.

VVD-fractie, vraag 3

Voor buitenlandse bedrijven is voor werknemers passend onderwijs voor kinderen en goede kinderopvang zonder wachtlijst van belang. Wat wilt u hier aan doen?

Antwoord:

Voor het creëren van een goed vestigingsklimaat is dit zeker van groot belang. Het Innovatieplatform gaat zich in het kader van de veranderagenda voor de Nederlandse economie onder meer buigen over de aanwezigheid van (internationale) scholen en onderwijsvoorzieningen als vestigingsvoorwaarde voor buitenlandse bedrijven. Na verschijning van dit advies rond de zomer is het kabinet weer aan zet. Overigens zijn op lokaal niveau gemeenten (zoals bijvoorbeeld Amsterdam en Den Haag) actief om dit probleem aan te pakken. Bovendien werkt het kabinet al actief aan het terugdringen van de wachtlijsten in de kinderopvang.

GroenLinks-fractie, vraag 1

In de Nota Ruimte is vastgelegd dat 25 tot 40% van de 500.000 nieuwe woningen die tot 2040 gebouwd gaan worden in de stad moeten worden gerealiseerd. Het CRA is echter veel ambitieuzer en stelt dat 80% wenselijk en haalbaar is. Deelt u dit standpunt van CRA? Denkt u met het CRA dat dit haalbaar en wenselijk is?

Antwoord:

De Structuurvisie Randstad 2040 gaat uit van een verdichtingsopgave van 40%, ook in financiële termen. Dat is daarmee een hogere ambitie dan die van de Nota Ruimte. Dit percentage is hoog en ambitieus. Het IBO Verstedelijking<sup>13</sup> maakte al eerder duidelijk dat in sommige regio's een lager percentage dan 40% wenselijk is, en er in andere juist meer binnenstedelijk gebouwd kan worden. Opleggen van een hoger percentage spreekt mij dan ook niet aan. Maatwerk is geboden. Marktomstandigheden en fysieke mogelijkheden verschillen immers van gemeente tot gemeente. Als het mogelijk is om de binnenstedelijke ruimte nog beter te benutten en deze nog meer te verdichten mét kwaliteit, dan juich ik dat natuurlijk toe. Gespannen woningmarkten zoals die in Leiden, Amsterdam en Utrecht bieden naar verwachting de meeste mogelijkheden voor verdergaande verdichting.

GroenLinks-fractie, vraag 2

---

<sup>13</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 647, nr. 1

De G4 hebben aangegeven graag mee te werken aan de kabinetsambitie om tot 2020 90.000 woningen binnen de stad te realiseren, maar vragen om budget. Kunt u uiteenzetten in welke mate u van plan en in staat bent aan die wens tegemoet te komen en op welke termijn?

Antwoord:

Dit is aan de orde in het kader van de Verstedelijkingsafspraken 2010-2020. Minister Van der Laan (WWI) heeft hierbij het voortouw. Eerst zal overigens duidelijkheid verschaft moeten worden door de G4 of en zo ja hoeveel extra rijks gelden voor deze opgave nodig zijn op basis van een degelijke financiële onderbouwing. Hierover is reeds overleg gaande met de G4.

GroenLinks-fractie, vraag 3

Deze kabinetsperiode groeien de BDU-gelden ongeveer €100 miljoen per jaar minder mee, dan eerder was afgesproken. Kunt u uiteenzetten hoe u deze bezuiniging rijmt met het streven naar een forse verbeteringen van het stads- en streekvervoer, zoals u zegt te ambiëren in de structuurvisie?

Antwoord:

U verwijst naar de afspraak in het coalitieakkoord om de jaarlijkse reële groei van de BDU op 1,1% vast te stellen. Dit is weliswaar minder dan eerder voorzien, maar hier tegenover staan extra investeringen in het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld de maatregelen uit het Actieprogramma Regionaal OV, waarin het rijk 500 miljoen euro extra beschikbaar stelt. In het Actieprogramma OV wordt juist sterk ingezet op forse verbeteringen van het stads- en streekvervoer. Juist op de schaal van de stadsregio's en de Randstad vleugels (noordelijke respectievelijk zuidelijke Randstad) is deze extra inzet hard nodig.

GroenLinks-fractie, vraag 4

Kunt u reageren op de vraag van GroenLinks-fractie waarin de Randstad op het punt van de keuze voor een vervoerssysteem verschilt van New York, waar alles gericht is op openbaar vervoer, terwijl in de Randstad de auto het dominante vervoersmiddel blijft tussen de steden? Waarop baseert u het uitgangspunt dat mensen geneigd zouden zijn hun auto's aan de rand van steden achter te laten en in welke mate gebeurt dat nu?

Antwoord:

De ruimtelijke structuur van de Randstad met zijn verschillende kleine steden rond een groen en relatief open middengebied verschilt sterk van grote eenkernige steden als New York, Londen of Parijs. Ondanks dat er in onze 'grote' steden internationale topfuncties te vinden zijn, is de omvang maar ook de bebouwingsdichtheid van onze grote steden veel beperkter. Bovendien functioneert de Randstad maar in beperkt opzicht als een samenhangend geheel. Dat weerspiegelt zich in de omvang en aard van de vervoerstromen, de verdeling over de motieven auto, OV en fiets. Een vergelijking van de noordelijke of zuidelijke Randstad (met beide circa 3 miljoen inwoners) met steden als Barcelona, Madrid, Berlijn, Brussel of Kopenhagen (en hun regio's) is dan ook eerder op zijn plaats dan met New York, Londen of Parijs. Datzelfde geldt wanneer de Randstad als geheel in beschouwing wordt genomen.

In het notaoverleg heb ik al aangegeven dat de inzet op verdichting van de steden bijdraagt aan duurzame vervoerswijzen (zoals fiets en openbaar vervoer). Ook gaf ik aan dat het kabinet veel extra geld uittrekt voor openbaar vervoer. In aanvulling daarop verwijs ik naar het antwoord op vraag 3 van de Groen Links-fractie.

Naast de extra inzet die op de schaal van stadsregio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad nodig is, heeft het kabinet met het programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de Mobiliteitsaanpak tot 2028 ook een ambitie neergelegd om het openbaar vervoer in de Randstad verder te verbeteren. Daarbij zullen we maatwerk leveren dat past bij de vervoerstromen in de Randstad.

In de Mobiliteitsaanpak die na de Structuurvisie Randstad 2040 werd vastgesteld, wordt nadrukkelijk ingezet op verbetering van de keten OV en auto. Daar binnen passen parkeerfaciliteiten bij stations en andere belangrijke OV-haltes in de steden en aan de randen van de steden. Zoals aangegeven in de Mobiliteitsaanpak moet de aansluiting goed en logisch zijn tussen deze vervoersnetwerken. De een zal aan de rand van de stad willen overstappen, de ander besluit al op een eerdere moment het auto te parkeren en het OV te pakken (zie p.28 Mobiliteitsaanpak).

#### GroenLinks-fractie, vraag 5

Kunt u wat dieper ingaan op de nota 'Groen kan het dak op', het Groenlinkse groene dakenplan dat u tijdens het Notaoverleg overhandigd kreeg? Deelt u de ambities van de GroenLinks-fractie ten aanzien van het realiseren van groene daken op bestaande en nieuwe woningen? Bent u bereid te onderzoeken of groene daken voor nieuwe woningen via het bouwbesluit voorgeschreven kunnen worden? Bent u bereid om, aanvullend op gemeentelijke subsidies, ook een rijkssubsidie in te stellen, ter orde van grote van €10,- / m<sup>2</sup> zoals wordt voorgesteld? Kunt u reageren op de stelling van de GroenLinks-fractie (ondersteund door een CPB-advies) dat een dergelijke subsidie deel kan uitmaken van een pakket maatregelen voor woningisolatie, om de economie te stimuleren?

#### Antwoord:

Ik deel de opvatting dat (kwalitatief hoogwaardig) groen in de stad, ook in de vorm van groene daken (en wanden), een positieve bijdrage kan leveren aan een duurzame en leefbare gebouwde omgeving. Vooral in een zich verdichtende stad lijken groene daken en wanden een goede oplossing. Ik ben dan ook blij dat GroenLinks dit onderwerp in een brochure onder de aandacht brengt. Ik ben bereid om initiatieven te nemen die nodig zijn om toepassing van groene daken te stimuleren. Ik wil daartoe, in samenspraak met de uitvoeringspraktijk, eerst nog beter in beeld krijgen waar (resterende) belemmeringen liggen voor toepassing van groene daken, en of het rijk de aangewezen partij is om die weg te nemen. Op basis daarvan zal ik besluiten omtrent inzet van adequate instrumenten. Ik doe in dit licht nog geen uitspraken over eventuele subsidiemogelijkheden, ook niet onder de vlag van een mogelijk pakket maatregelen voor woningisolatie om de economie te stimuleren. Groene daken als voorschrift in het Bouwbesluit ligt niet voor de hand, omdat in het besluit doelbepalingen via prestatievoorschriften zijn opgenomen en geen specifieke maatregelen. Dit is bewust zo gedaan, om juist keuzeruimte te geven voor (innovatieve) maatregelen zoals groene daken. Tenslotte wil ik bezien of er mogelijk op de kortere termijn al initiatief genomen kan worden om verdere kennisontwikkeling en -verspreiding te stimuleren, omdat dit ook een belangrijke vraag is vanuit de praktijk.

#### GroenLinks-fractie, vraag 6

Welke garanties kunt u inbouwen om ervoor te zorgen dat goed openbaar vervoer gegarandeerd is voordat mensen nieuwbouwwijken betrekken?

#### Antwoord:

Er is geleerd van de negatieve ervaringen uit het verleden. Ten behoeve van de Schaa sprong Almere wordt bijvoorbeeld nu de ontwikkeling van verstedelijking, openbaar vervoer en weg nadrukkelijk in

samenhang opgepakt. In lijn met het eerder genoemde IBO Verstedelijking<sup>14</sup> is het verstandig om per nieuwe locatie afzonderlijk af te wegen of en in welke vorm hoogwaardig openbaar vervoer beleidsmatig wenselijk en doelmatig kan worden gerealiseerd. Dit vraagt om een realistische benadering van het openbaar vervoer in het geheel van de gebiedsontwikkeling. Een garantie is dan ook in algemene zin niet op voorhand te geven, zeker niet omdat die afhankelijk is van de specifieke omstandigheden.

#### GroenLinks-fractie, vraag 7

Kunt u een toelichting geven op haar, wat GroenLinks-fractie betreft verontrustende, boodschap dat 'een andere instrument ter vervanging van het migratiesaldo nul' denkbaar is?

#### Antwoord:

Het bebouwingsplafond dat past bij migratiesaldo nul blijft sowieso gehandhaafd voor de nationale landschappen waar onder het Groene Hart. Er is dus geen enkele reden voor onrust. Ik heb wel aangegeven dat ik open sta voor een ander instrument wanneer dat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land en in elk geval geen negatieve invloed heeft op de kernkwaliteiten uit de Nota Ruimte en de lange termijnambities uit de Structuurvisie Randstad 2040.

#### ChristenUnie-fractie, vraag 1

Het mainport concept is versleten en er zijn vragen te stellen bij de impact van ruimtelijke reserveringen voor de luchthaven. Over al deze ruimtelijke aspecten staat niets in de structuurvisie. De structuurvisie spreekt wel over scenario's met 220 miljoen passagiersbewegingen op Schiphol in 2040. Dit is wel erg visionair en gaat veel verder dan de afspraken die net zijn gemaakt aan de Alderstafel. Graag uw reactie.

#### Antwoord:

In hoofdstuk 2 van de Structuurvisie Randstad 2040 zijn analytische gegevens en bandbreedtes opgenomen. In dat kader is dit theoretische getal opgenomen<sup>15</sup>. De beleidskeuzes van het kabinet zijn verwoord in hoofdstuk 3 van de structuurvisie. Uit mijn brief over de relatie tussen het advies van de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens en de Structuurvisie Randstad 2040 kon u afleiden dat de afspraken zoals die zijn gemaakt aan de Alderstafel nog altijd gelden. Ook kon u in die brief lezen dat de Structuurvisie Randstad 2040 de ruimtelijke hoofdlijnen bevat en de Luchtvaartnota de luchtvaartspecifieke hoofdlijnen zal gaan bevatten en dat deze beide stukken en de afspraken in relatie tot de Alderstafel de basis zullen zijn voor de nadere (ruimtelijke en andere) keuzes in de Structuurvisie Schiphol.

#### ChristenUnie-fractie, vraag 2

De verdichtingsambitie is wat betreft de ChristenUnie-fractie te laag. Het college van Rijksadviseurs adviseert een binnenstedelijke verdichtingsopgave van 80% en veel steden streven ook een hogere ambitie na dan in de structuurvisie staat. Er zijn echter ook regio's die veel minder ambitieus zijn. Ziet u mogelijkheden om koploperregio's te belonen, bijvoorbeeld door er een sleutelproject van te maken?

---

<sup>14</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 647, nr. 1

<sup>15</sup> De 220 miljoen passagiersbewegingen geeft de theoretische vraagpotentie weer, zonder de restricties die door het huidige beleid worden opgelegd. Dit cijfer moet dus niet worden beschouwd als inzet van het kabinet.



Antwoord:

Zie mijn antwoord op vraag 1 van de GroenLinks-fractie. In aanvulling daarop voel ik weinig voor koploperregio's met beloning. Wel vind ik het belangrijk dat er afspraken worden gemaakt over optimale benutting van de ruimte in de steden. De Verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 zijn daarin bijvoorbeeld van groot belang.

### ChristenUnie-fractie, vraag 3

Inbreidingsprojecten zijn complexer en hebben vaak een onrendabele top. Daar staan echter hogere maatschappelijke baten tegenover. Terwijl het bij uitleglocaties precies andersom is. Ik roep u op te zoeken naar instrumenten die de spanning van het neerslaan van kosten en baten bij verschillende partijen verkleinen. Graag uw reactie op het advies van de VROM-raad om regionale verevening meer verplichtend te maken. We moeten bezien hoe we schaarste kunnen inzetten als sturingsinstrument. Voor de lange termijn steunt de ChristenUnie-fractie de volgorde van zoeken naar nieuwe locaties (maar bij een hogere verdichtingsambitie is het nu nog te vroeg om te zoeken naar nieuwe uitleglocaties voor na 2030).

### Antwoord:

Om binnenstedelijk bouwen aantrekkelijker te maken, helpt het als de grondkosten worden verlaagd. Dat kan op twee manieren:

1. via regionale verevening. Regionale verevening was altijd al mogelijk op vrijwillige basis. Sinds 1 juni 2008 heeft vrijwillige regionale verevening een wettelijke basis in artikel 6.24 van de Wro. De VROM-Raad wil daarnaast een verplichte verevening. De kabinetsreactie op dat advies is in mei van dit jaar te verwachten.
2. via een subsidie op de grondkosten, nu via het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS). Het BLS loopt af op 31 december 2009. In de Voorjaarsnota zal het kabinet uitsluitsel geven over de toekomst van het BLS in de periode vanaf 2010.

Ik verwijs u overigens ook naar mijn antwoord op de vragen 4 en 6 van de SP-fractie.

### ChristenUnie-fractie, vraag 4

Vorige week is in het algemeen overleg over de uitvoering van de Nota Ruimte gesproken over groeiprognoses. Het Transatlantic Market model dient als randvoorwaarde te gelden bij de planning van nieuwe bedrijventerreinen. Het verbaast de ChristenUnie dat in Randstad 2040 een hoger groeimodel wordt gehanteerd. Wat zijn de opgaven uitgaande van het Transatlantic Market prognoses?

### Antwoord:

In de Structuurvisie wordt bij de beleidskeuzes niet van een ander scenario uitgegaan dan dit middenscenario ('transatlantic market'). In de brief waarvan deze vragen en antwoorden een bijlage zijn, ben ik hierop al ingegaan.

#### ChristenUnie-fractie, vraag 5

TNO adviseert de benchmark voor de Randstad vaker uit te voeren. Dit lijkt de ChristenUnie-fractie een goede zaak. Wel is daarbij een verdere verdieping nodig, bijvoorbeeld van de vraag met welke regio's we willen concurreren en op welke gebieden we daarbij willen excelleren. Van Portland kunnen we leren dat het van belang is om het centrale concept actief te onderhouden.

#### Antwoord:

Het spreekt mij aan periodiek dergelijke benchmarks te houden, maar stel vast dat er in relatie tot de Structuurvisie Randstad 2040 drie benchmarks zijn uitgevoerd<sup>16</sup>. Wat mij betreft is dat voor nu voldoende.

#### SGP-fractie, vraag 1:

De VROM-Raad, de Raad voor het Landelijk Gebied en enkele planbureaus hebben gewezen op het ontbreken van een toekomstvisie op de rol van de landbouwsector in de Randstad. Welke landbouw heeft het kabinet voor ogen? Waar gaat de in de structuurvisie genoemde 'transitie van de landbouw' naar toe? Welke ruimte blijft er voor een concurrerende landbouwsector (m.n. melkveehouderij), inclusief ruimte voor schaalvergroting en maatregelen tegen verzilting en vernatting?

#### Antwoord:

De landbouw is en blijft een belangrijke drager van het Groene Hart. Inzet is een integrale gebiedsgerichte aanpak, conform de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040. Om de doelen te realiseren zal herstructurering van het gebied en transitie van de functies, waaronder landbouw, nodig zijn<sup>17</sup>. Hiertoe is onder andere gezamenlijk met provincies en waterschappen een uitvoeringsprogramma van projecten voor de Westelijke Veenweiden opgesteld. Besluitvorming hierover door het kabinet is in de loop van dit jaar voorzien.

Per gebied zal de afweging worden gemaakt welke functies te combineren zijn met bijbehorend peilbeheer. Dit is het resultaat van het integrale gebiedsproces. Binnen deze veranderingen is er een goed perspectief voor de landbouw.

Ook in het kader van de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid, zet het kabinet in op een marktgerichte landbouw, met daarbij een adequate beloning voor landbouw in maatschappelijk waardevolle gebieden en een beloning van maatschappelijk prestaties in de vorm van groen/blauwe diensten.

Het is belangrijk dat de centrumfunctie van de greenports ook op langere termijn blijft bestaan aan de westkant van de Randstad. In welke mate dat ook voor de productie geldt, zal onderzocht worden in het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040. Daarbij zal ook aandacht zijn voor de maatschappelijke effecten.

#### SGP-fractie, vraag 2:

Bent u bereid middels zonering enerzijds in bepaalde gebieden ruimte te bieden voor een concurrerende landbouw, zoals hiervoor genoemd, en anderzijds in bepaalde gebieden de voorkeur te

---

<sup>16</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 20 1

<sup>17</sup> Zie ook p.91 van de Structuurvisie Randstad 2040

geven aan verbrede landbouw met landschapsbeheer, recreatie en compensatie voor waterpeilverhoging?

Antwoord:

De Structuurvisie Randstad 2040 brengt zo'n soort zonering al in beeld voor het Groene Hart. Ik acht het van belang dat die zonering ook wordt opgenomen in de provinciale structuurvisies.