

Vergaderjaar 2008–2009

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 26**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-  
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 februari 2009

Op 5 september 2008 is de Structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld in de Ministerraad. Voorafgaand aan die vaststelling zijn vele burgers, mede-overheden en deskundigen betrokken bij het opstellen van deze structuurvisie. Die inbreng is gebruikt bij het maken van de keuzes in de structuurvisie.

Van 22 september tot 1 november 2008 heeft de structuurvisie ter inzage gelegen samen met het opgestelde milieuraapport («plan-MER») waarin de milieu- en duurzaamheidseffecten van de in de visie gemaakte keuzes zijn beschreven. Daarmee is ook na vaststelling door het kabinet ruimte geboden aan geïnteresseerden en betrokkenen om te reageren op de gemaakte kabinetskeuzes.

In deze brief ga ik – mede namens de ministers van VenW, EZ en LNV, de minister voor WWI en de staatssecretaris van VenW – in op de voornaamste resultaten van deze terinzagelegging. Deze stuur ik – net als de Structuurvisie Randstad 2040<sup>1</sup> en de eerdere Startnotitie Randstad 2040<sup>2</sup> – zowel aan u als aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

*Veel steun voor de Structuurvisie Randstad 2040*

Uit de reacties op de door het kabinet gemaakte keuzes blijkt veel steun voor de Structuurvisie Randstad 2040. Zowel de principes als de voornaamste keuzes worden breed onderschreven: optimale benutting van de ruimte in de stad (door herstructurering, transformatie en verdichting), het opnemen van het Groene Hart in een grotere en samenhangende Groenblauwe Delta (inclusief de bijbehorende vernatting, de grotere landschapelijke diversiteit, de toegankelijkheid vanuit de stad en betere aansluitingen op omliggende landschappen<sup>3</sup>) en de verbetering van de regionale bereikbaarheid in combinatie met verstedelijking. Met andere woorden, het streven van het kabinet om te komen tot een aantrekkelijke en duur-

<sup>1</sup> Eerste Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 435, nr. H; Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 21.

<sup>2</sup> Eerste Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 435 en XXI, G; Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 31 089, nr. 1.

<sup>3</sup> Met name betere aansluitingen op IJsselmeer, Noordzee en Zeeuwse wateren en een betere verbinding met Utrechtse Heuvelrug, Rivierengebied en Hoeksche Waard.

zame Randstad, die internationaal concurrerend is, kan op grote instemming rekenen.

Dat het kabinet ervoor kiest niet alle ruimtelijke opgaven op één schaal aan te pakken, wordt ook door velen gewaardeerd. Vele opgaven spelen op de schaal van de stad en haar omgeving. Voor sommige opgaven is de Randstadschaal passend en voor weer andere is de (inter)nationale schaal aan de orde.

Dat het kabinet in de structuurvisie erkent dat de steden zich steeds meer ontwikkelen tot economische motor blijkt ook goed te zijn gevallen. Deze motorfunctie kan deels in samenhang worden gezien met de kracht van (de mainport) Schiphol, onze beide grote zeehavens (de Rotterdamse haven als mainport en de Amsterdamse haven), de kennisclusters en (de centrumfunctie van) de greenports. Uit de reacties blijkt ook dat men het verstandig vindt dat in de structuurvisie wordt ingezet op benutting en versterking van onze internationale krachten en potenties («wat internationaal sterk is, sterker maken»). Daarbij moet worden geprofiteerd van de concentratie van verschillende internationale krachten in (de regio) Amsterdam (als veelzijdige internationale toplocatie met «metropolitane» kansen), Rotterdam (wereldhaven met groot maritiem cluster), Den Haag (centrum voor internationaal recht, vrede en veiligheid) en Utrecht (stad van kennis en cultuur).

In de aanloop naar de Structuurvisie Randstad 2040 bespeurde ik al een brede consensus over de kwaliteitsstrategie die het kabinet nastreeft voor de Randstad alsmede de visie hoe deze te realiseren. Hieraan heeft de (inspirerende) dialoog met de samenleving<sup>1</sup> en de grote bestuurlijke betrokkenheid een flinke bijdrage geleverd. Vele mensen zijn begaan met de (ruimtelijke) uitdagingen waarvoor de Randstad staat. Het doet mij dan ook veel genoegen dat ook uit de reacties blijkt dat de hoofdlijnen van de Structuurvisie Randstad 2040 een breed draagvlak hebben. De structuurvisie geeft daarmee extra krachtig de richting aan voor de komende decennia.

Er is dan ook geen aanleiding de keuzes in de structuurvisie (of de visie zelf) aan te passen naar aanleiding van de binnengekomen reacties. Integendeel, veel reacties onderstrepen het belang van de afspraken voor de korte en middellange termijn en de gekozen richting voor de lange termijn. Onder andere op het gebied van verstedelijking (waar het kabinet er onder meer voor kiest het stedelijk gebied beter te benutten (en het daartoe te herstructureren, te transformeren en waar mogelijk te verdichten), komt die steun krachtig naar voren, mede in relatie met de gewenste bescherming en ontwikkeling van het landschap nabij de steden. Het kabinet wil de leefomgeving van de grote steden verbeteren (recreatie, rust en ruimte) en krijgt daarvoor veel steun. Dat geldt ook voor de ambitie van het kabinet om zowel de groene recreatiemogelijkheden in de Randstad te verbeteren als de landschappelijke kwaliteit en diversiteit van met name het Groene Hart te versterken opdat dit in 2040 nog altijd kenmerkend is voor de Randstad met zijn openheid, recreatieve mogelijkheden en verschillende agrarische functies.

#### *Vragen over implementatie en uitvoering van de structuurvisie*

Kritiek is er met name op de implementatie en uitvoering van de visie. Velen stellen vragen bij de uitvoerende kracht van de visie voor de korte, middellange en lange termijn. Die vragen begrijp ik. De structuurvisie fungeert (met de Nota Ruimte) als ruimtelijke basis voor verschillende sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen. Er is echter nog veel werk te verzetten om de door het kabinet geambieerde duurzame en concurre-

---

<sup>1</sup> Zie hiervoor ook de Structuurvisie Randstad 2040 – en in het bijzonder paragraaf 1.2 en de drie tekstboxen over de dialoog (op p.16, 60, 63) – en Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 089, nr. 16.

rende Europese topregio dichterbij te brengen. Intussen wordt – zoals aangekondigd in de structuurvisie<sup>1</sup> – een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door de RMNO in samenwerking met Buck Consultants International (BCI) naar de operationalisatie van het principe «wat internationaal sterk is, sterker maken». De eerste uitkomsten van dit rapport<sup>2</sup> bevestigen dit door het kabinet verwoorde principe en de daarbij benoemde krachten<sup>3</sup>. Het rapport zal deze maand nog worden afgerond. Ik zal het als publicatie op [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040) ter beschikking stellen.

De structuurvisie geeft ons echter ook inspiratie in de economisch en financieel moeilijke tijden waarin we ons momenteel bevinden en laat een aantrekkelijk perspectief voor de lange termijn zien. Het is van groot belang daarop nu al te anticiperen, tegen de achtergrond dat ook in deze brief niet vooruitgelopen kan worden op de budgettaire mogelijkheden van volgende kabinetten en dat de definitieve vaststelling van projecten altijd afhankelijk is van de besluitvorming door dit kabinet en volgende kabinetten. Om de lange termijnambities te kunnen verwezenlijken, moeten we de afspraken die bijvoorbeeld in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt natuurlijk daadwerkelijk eerst waarmaken. De lange termijnambitie gaat ervan uit dat de korte termijnafspraken worden nagekomen. Met andere woorden: de horizon ligt ver, maar het startpunt is nu. De grote inzet van het kabinet in lopende projecten (zoals die in het MIRT<sup>4</sup>, het Programma Randstad Urgent en de projecten van het Nota Ruimte Budget) maakt dit ook concreet zichtbaar. De ruimtelijke ordening op rijksniveau geeft op deze manier richting aan ons land: met aansprekende perspectieven en visies, met heldere regelgeving en kaders én met concrete projecten. Die lijn wil ik, ook met oog op de grote opgaven voor de lange termijn, met kracht voortzetten.

Voor de realisatie van de keuzes van het kabinet voor de lange termijn moet nog veel in gang worden gezet. Dat de visie in generieke zin het belang van een optimale benutting van de ruimte in de steden («verdichting») onderstreept, maakt immers nog niet dat dit ook in de praktijk lukt. Om deze keuzen geïntegreerd en samenhangend uit te voeren zijn om te beginnen de realisatie van zowel de in het MIRT als in het Programma Randstad Urgent opgenomen projecten én de verstedelijkingsafspraken (voor de middellange termijn) cruciaal. Maar ik sluit niet uit dat er op termijn meer nodig is.

De schaa sprong van Almere en de specifieke en grote stedelijke herstructurerings- en transformatieopgaven in bijvoorbeeld Amsterdam (Zuidas, noordelijke IJ-oever, Zuid/Oostlob), Rotterdam (Stadshavens, A20-zone), Den Haag (Binckhorst e.o.), Utrecht (Cartesiusdriehoek, A12-zone) en die in de voormalige groeikernen vragen een specifieke aanpak. Voor de ontwikkeling van water en groen (groene recreatiemogelijkheden, toegankelijk groen en «van Groene Hart naar Groenblauwe Delta») en voor de Olympische ambities ten aanzien van de organisatie van grote evenementen en de kwaliteit van de regionale bereikbaarheid geldt hetzelfde. Voor een succesvolle aanpak van deze specifieke (en voor de lange termijn belangrijke) opgaven verken ik momenteel in de «MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten» de wenselijkheid van een nieuwe generatie sleutelprojecten aan de hand van een evaluatie van de afgeronde en lopende sleutelprojecten. Dit geldt ook voor mogelijke Groene Sleutelprojecten voor wat betreft de concrete aanpak van de groene opgaven op de lange termijn. En natuurlijk zijn de besluiten tijdens deze kabinetsperiode ten aanzien van alle projecten uit het Programma Randstad Urgent hierbij van belang.

In de bijlage bij deze brief ga ik nader in op diverse reacties en geef ik uitleg op een aantal onderdelen waarover vragen zijn gesteld. De vele

<sup>1</sup> Zie p.124 en p.134 (bij actie 8 uit het overzicht van rijkskeuzes en bijbehorende acties).

<sup>2</sup> Geïntegreerd advies uitvoeringstrategie Randstad 2040-«wat internationaal sterk is, sterker maken».

<sup>3</sup> Wat betreft de (inter)nationale topfuncties gaat het om: Versterken en benutten internationale, metropolitane kansen regio Amsterdam; Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk; Versterken van de hubfunctie van Schiphol mede in relatie met het onderzoek naar eventuele uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven; Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid; Versterken van centrumfunctie van de greenports; Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad; Versterking hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad.

<sup>4</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

reacties in de media op de vastgestelde structuurvisie en de inbreng van burgers, medeoverheden en professionals bij het opstellen van de structuurvisie heb ik daarbij betrokken. Dat geldt ook voor het eindadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) dat ik in december 2008 ontving en dat als bijlage bij deze brief is gevoegd. Bij deze reactie op de resultaten van de terinzagelegging, heb ik ook als bijlage een overzicht gevoegd van alle partijen (overheden, maatschappelijke organisaties, burgers) die mij een reactie op de door het kabinet vastgestelde structuurvisie stuurden.

Ik vertrouw erop u met deze brief (en de bijbehorende bijlagen) voldoende te hebben geïnformeerd over de resultaten van de terinzagelegging van de Structuurvisie Randstad 2040 en de bijbehorende plan-MER en op het uitvoeringstraject dat ik voor ogen heb. Ik kijk dan ook uit naar het door u aangekondigde Nota Overleg op 9 maart aanstaande.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer

## BIJLAGE 1

In deze bijlage geef ik een nadere uitleg ten aanzien van een aantal specifieke vragen dat is gesteld tijdens de terinzagelegging van de Structuurvisie Randstad 2040.

De reacties uit de terinzagelegging en mijn antwoord daarop zijn in deze bijlage gerangschikt aan de hand van de hoofdstukken uit de Structuurvisie Randstad 2040. Dat betekent dat ik – na een korte schets van de hoofdlijnen van de visie en daarna het totstandkomingsproces in de paragrafen 1 en 2 – achtereenvolgens in ga op de betekenis van de visie in algemene zin inclusief de rijksrol in de ruimtelijke ontwikkeling (paragraaf 3), de «Krachten en opgaven» (paragraaf 4), de «Principes en keuzes» (paragraaf 5) en de «Agenda voor uitvoering» (paragraaf 6). Aan het eind van deze bijlage besteed ik apart aandacht aan het advies van de Commissie m.e.r. (paragraaf 7) en ga ik nog in op enkele specifieke onderwerpen die uit de reacties naar voren kwamen (paragraaf 8).

### 1. Hoofdlijnen

In de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet (in aanvulling op de Nota Ruimte) scherpe keuzes gemaakt en ambitie getoond en zich daarbij primair gericht op de onderdelen die zijn opgenomen in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De visie geeft het ruimtelijke antwoord op de vraag hoe we in de toekomst van de Randstad een internationaal concurrerende topregio kunnen maken. De visie beantwoordt ook – althans in ruimtelijk opzicht en in hoofdlijnen – de sociale opgaven in onze steden, de klimaatverandering en de grote woningvraag van een toenemend aantal huishoudens in de Randstad. De grenzen in Europa vervagen en ik verwacht de komende decennia geen grote verschuivingen in de economische structuur van ons land. Verschillende diensten hebben onder meer relatief goede economische vooruitzichten. Het belang van een aantrekkelijke leefomgeving en «quality of life» neemt tegelijkertijd toe<sup>1</sup>. Ondernemingen, instellingen en burgers kiezen voor aansprekende plekken met onder andere een goed ondernemingsklimaat, onderscheidende ruimtelijke kwaliteit, goede bereikbaarheid en aantrekkelijke voorzieningen. Dat bepaalt meer en meer onze concurrentiekracht. Waar transport en distributie al langer kracht geven, ontwikkelen zich nu (deels in samenhang hiermee) de steden zich steeds meer tot «onze» economische motoren. Dat is één van de hoofdboodschappen van de Randstadvisie.

Optimaal gebruik maken van de ruimte door per saldo meer woningen binnen het bebouwde gebied en een optimaal gebruik van de ruimte in «sterke» steden in combinatie met de schaa sprong van Almere en aantrekkelijker groen, versterkt de Randstad. Met die focus versterkt woningbouw de kracht van onze steden en verbinden we de kwaliteit van onze mooie droogmakerijen en karakteristieke veenweidenlandschappen mét de steden. Niet alleen Amsterdam trekt internationale hoofdkantoren, congresgangers en toeristen, maar internationale bezoekers komen ook af op de Zaanse Schans, Kinderdijk, de oud-Hollandse steden en het Hollandse landschap. In de komende jaren zijn ook Schiphol en de havens van Rotterdam en Amsterdam belangrijke (logistieke) hubs en pijlers voor de economie en de werkgelegenheid. De specifieke krachten van Rotterdam, Den Haag en Utrecht zijn ook van belang. Net als eerder (Oostelijk Havengebied Amsterdam, Kop van Zuid Rotterdam) moeten we voor de kracht en aantrekkelijkheid van onze steden wel verouderde terreinen omvormen tot aantrekkelijke stadswijken. Ik ben ervan overtuigd dat daarmee de Randstad nog meer dan nu een Europese topregio kan worden waar velen ook in 2040 graag wonen, werken en recreëren.

<sup>1</sup> Zie ook p. 30 van de Structuurvisie Randstad 2040.

Uit de reacties op de terinzagelegging komt als algemeen beeld naar voren dat de in de Structuurvisie Randstad 2040 verwoorde kabinets-

keuzes en de hoofdlijnen voor de lange termijn breed worden gedragen. Wel worden er opmerkingen gemaakt over verschillende meer specifieke onderdelen. Op deze opmerkingen ga ik in deze bijlage in. Deze opmerkingen geven geen aanleiding de keuzes in de structuurvisie (of de visie zelf) aan te passen, maar maken het wel nodig in deze brief een nadere toelichting te geven op verschillende onderdelen.

Het belangrijkste punt dat uit de reacties naar voren komt betreft de uitvoering, implementatie en doorwerking van de keuzes. Volgens velen komt dit onvoldoende uit de verf. Zo is niet voor iedereen duidelijk welke overheid wat gaat ondernemen, welke middelen daarvoor worden ingezet, welke tijdslijn geldt voor de verschillende keuzes en wanneer deze tot resultaat worden gebracht. Tijdens het opstellen van de visie, maar ook in sommige reacties, zijn daarvoor ook concrete suggesties gedaan. Verschillende steden gaven in reactie op de visie aan een grotere verantwoordelijkheid te willen nemen voor de ontwikkeling van het groen.

Ik kan mij voorstellen dat in veel reacties gesteld wordt dat de uitvoering, implementatie en doorwerking onderbelicht zijn gebleven. In de paragraaf over uitvoering in deze bijlage (paragraaf 6) ga ik daar uitgebreid op in. Helder is in elk geval dat de visie door het kabinet is vastgesteld, maar dat er nog veel werk te verzetten is om deze daadwerkelijk tot resultaten in de praktijk te brengen. De visie fungeert voor veel activiteiten als ruimtelijke basis en als lange termijnkader en -perspectief waarop de inzet gericht is. Dat is naar mijn mening bij uitstek de functie van een ruimtelijke visie. Ik denk bij deze activiteiten aan de vele projecten in het Programma Randstad Urgent en het MIRT waarvoor op korte termijn voortgang moet worden geboekt. De Randstad Urgent projecten die vallen onder dit programma anticiperen bijvoorbeeld op de kabinetskeuzes in de structuurvisie. Zo is onlangs de conceptontwikkelingsvisie van de NV Utrecht gepresenteerd waar de regio de visie van het kabinet onderschrijft door te kiezen voor een strategie van een hoge binnenstedelijke ambitie en landschappelijke kwaliteit. Door deze keuze worden vijf nationale landschappen, de EHS (Utrechtse Heuvelrug) en de bufferzone Noorderpark zoveel mogelijk gevrijwaard van verstedelijking.

Maar ik denk ook bijvoorbeeld aan verschillende Nota Ruimte Budget projecten waaraan momenteel wordt gewerkt. En natuurlijk denk ik hierbij ook aan in afspraken (zoals de verstedelijkingsafspraken) die in ontwikkeling zijn en sectorale beleidsontwikkeling (bijvoorbeeld de luchtvaartnota) voor de middellange termijn. Met verkenningen, afspraken, aanvullende keuzes en concrete projecten werkt het kabinet samen met verschillende partners en in het verlengde van de structuurvisie aan een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende Randstad. De Structuurvisie Randstad 2040 geeft daarvoor – met de Nota Ruimte – de richting aan.

Om een aantal grote ruimtelijke opgaven voor de lange termijn geïntegreerd uit te voeren, is bovenop deze korte en middellange termijn-inspanningen een onderzoek naar de wenselijkheid van Randstad Sleutelprojecten voor na 2020 gestart. Aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie van de afgeronde en lopende sleutelprojecten<sup>1</sup> wordt gezien of het instrument sleutelprojecten doelmatig en effectief is en welke consequenties het heeft voor de bestuurlijke drukte of «slagvaardigheid». Op basis van de uitkomsten van het genoemde onderzoek zal het kabinet beslissen of het de verkenning daadwerkelijk start naar Randstad Sleutelprojecten (en «Groene Sleutelprojecten»). Ook via de onderwerpen die worden opgepakt in de Randstad 2040-uitvoeringsallianties wordt niet alleen gewerkt aan de korte en middellange termijn, maar ook aan de lange termijn. De Randstad in 2040: daaraan wordt nu gewerkt.

---

<sup>1</sup> Voorbeelden eerste generatie sleutelprojecten: Kop van Zuid Rotterdam, Oostelijk Havengebied, Amsterdam, Stationsgebied Amersfoort. Tweede generatie sleutelprojecten: Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal Station, Den Haag Nieuw Centraal, Stationsgebied Utrecht, Arnhem Centraal/Coehoorn en Stationskwartier Breda.

## 2. Proces

Aan de vaststelling van de Structuurvisie Randstad 2040 is een intensief traject voorafgegaan dat feitelijk startte na de vaststelling van de beide moties Lemstra in de Eerste Kamer<sup>1</sup>. De Structuurvisie Randstad 2040 is een antwoord op zowel die moties als op de moties Vermeij en Schouw<sup>2</sup>. In de eerste fase van dit traject zijn de lange termijnopgaven, bijbehorende dilemma's en eerste antwoorden daarop bepaald in de Startnotitie Randstad 2040. Op 22 juni 2007 werd deze in de Ministerraad vastgesteld. Het kabinet onderscheidde hierin als hoofdopgaven: een klimaatbestendige delta, bereikbaarheid en economische dynamiek en kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Deze Startnotitie heb ik met u besproken in het Algemeen Overleg over Randstad Urgent en Randstad 2040 van 6 september 2007.

Na de vaststelling van de Startnotitie Randstad 2040 startte de tweede fase van het traject, gericht op het maken van keuzes en vaststellen van de kabinetsvisie op de Randstad voor de lange termijn als onderdeel van het kabinetsprogramma Randstad Urgent. Uitgangspunt voor dit deel van het traject was om te komen tot een onderbouwde visie die tijdens het opstellen ervan al zou worden gevoed door inspirerende toekomstbeelden, professionele adviezen, maatschappelijk debat met inbreng van burgers en andere experts. In deze fase zorgde het zogenoemde Dialoogspoor, dat samen met de Vereniging De Publieke Zaak (wat betreft burgers) en het NIROV (wat betreft stakeholders) is vormgegeven, voor betrokkenheid van velen (alleen al op de internetenquête reageerden meer dan 13 500 mensen) en voor inhoudelijke signalen die op veel meer betrekking hadden dan alleen de ruimtelijke ordening van de Randstad. Burgers lieten vooral zorg blijken over de mentaliteit en het langs elkaar heen leven van bewoners, maar ook over de kwaliteit van de leefomgeving. In paragraaf 1.2. van de structuurvisie is een uitgebreidere toelichting opgenomen op deze vier sporen.

Ik kijk met veel genoegen terug op het constructieve overleg dat ik in deze fase heb gevoerd met de wethouders ruimtelijke ordening van Amsterdam en Den Haag (de heren Van Poelgeest en Norder) en de beide betrokken gedeputeerden van Noord- en Zuid-Holland (de heer Hooijmaijers en mevrouw Koop). In dit bestuurlijke kwintet is, met de Startnotitie als basis, gewerkt aan de lange termijnkeuzes voor de lange termijnontwikkeling van de Randstad en aan draagvlak daarvoor. Voor dit overleg hebben naast het rijk, de vier westelijke provincies, de vier stadsregio's, de vier grote steden en Almere informatie en bouwstenen aangeleverd. Voor deze bouwstenen verwijs ik u naar de website van het project Randstad 2040. Het draagvlak dat ik in de reacties op de structuurvisie bespeur, schrijf ik in belangrijke mate toe aan de grote inbreng van burgers en professionals in de vier sporen en aan de nauwe betrokkenheid en inzet van de regio-bestuurders.

Nu de opgaven in beeld zijn gebracht (in de Startnotitie) en de keuzes zijn gemaakt (in de structuurvisie) komt het aan op implementatie, doorwerking en uitvoering. Dat is de derde fase van het «Randstad 2040»-traject. Ook daarbij zal ik opnieuw een beroep doen op medeoverheden, marktpartijen, burgers en maatschappelijke organisaties om een bijdrage te leveren.

## 3. Duurzaam ruimtelijk ordenen als rijksopgave

Van diverse kanten is mij gevraagd op welke manier de nationale ruimtelijke ordening van betekenis is en welke positie de Structuurvisie Randstad 2040 daarin heeft. In antwoord daarop is het belangrijk vast te stellen

<sup>1</sup> Moties Lemstra: Eerste Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 29 435, D; Eerste Kamer, vergaderjaar 2004–2005, XXI, C.

<sup>2</sup> Motie Vermeij: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 200 XI, nr. 70; Motie Schouw: Eerste Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 30 938, G.

dat wie vooruitkijkt naar 2040 kan zien dat ons grote en complexe ruimtelijke opgaven wachten. Denk aan de grote vraag naar woningen, maar ook aan de gevolgen van de klimaatverandering voor onze waterhuishouding. Denk aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid per weg en openbaar vervoer, maar ook aan de behoefte aan toegankelijk en aantrekkelijk groen rondom de steden, aantrekkelijke steden, ruimte voor werklocaties en versterking van onze concurrentiepositie. In de structuurvisie is aan deze opgaven ook aandacht besteed (in hoofdstuk 2)<sup>1</sup>.

Zowel in kwantitatieve zin als in kwalitatieve zin geldt een grote opgave. Bewoners en bezoekers van ons land stellen steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de ruimte en de «leefomgeving». Deze eisen worden nog versterkt doordat onze samenleving intussen minder bepaald wordt door traditionele productie en distributie en meer door kennis, creativiteit en diensten. Tegelijkertijd blijven verschillende primaire vestigingsplaatsfactoren (zoals opleidingsniveau, arbeidsrust, fiscaal klimaat) natuurlijk ook van groot belang en houden Schiphol, onze twee grote havens, de kennisclusters en de (centrumfunctie van de) greenports een grote betekenis. Onze steden moeten meer en meer concurreren met die in het buitenland, bijvoorbeeld als het gaat om de vestiging van hoofdkantoren, de locatie van beurzen en congressen, stedelijk toerisme en innovatieve en creatieve activiteiten. Daarbij speelt ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en identiteit een steeds grotere rol<sup>2</sup>.

De opgave is om grote en complexe ruimtelijke opgaven op duurzame en aantrekkelijke wijze te ordenen en vorm te geven. Bovendien moeten wij de ruimtelijke dynamiek op duurzame wijze accommoderen opdat ook generaties na ons daarvan hun voordeel kunnen doen. Door de omvang en verscheidenheid aan opgaven voor stad en land is daarvoor een geïntegreerde, samenhangende aanpak noodzakelijk – dat wil zeggen, een aanpak op basis van een ruimtelijke visie. De forse opgaven vragen om een goede ruimtelijke ordening en een actieve rijksrol. Het kabinet – en ik als minister van ruimtelijke ordening in het bijzonder – wil deze rol op twee manieren inhoud geven. Ten eerste door invulling te geven aan «centraal wat moet» (naast «decentraal wat kan») en ten tweede door visie en uitvoering integraal én parallel vorm te geven. Op drie fronten wil ik hieraan gelijktijdig invulling geven, namelijk door te zorgen voor heldere kaders, richtinggevende visies en aansprekende projecten.

Allereerst de kaders. Aansluitend op de Nota Ruimte is de Wet ruimtelijke ordening vernieuwd met een scherper onderscheid in verantwoordelijkheden en een grotere slagkracht in de uitvoering van plannen. Als de bestuurlijke wil er is, zijn de instrumenten beschikbaar. In het verlengde van de nieuwe wet worden de rijksbelangen en de rijksinzet vertaald en vastgelegd in de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte. Met deze kaders van het rijk weten provincies, gemeenten en andere betrokkenen waar ze aan toe zijn, wat de spelregels zijn en wat de gewenste kwaliteit is. Daarmee kan iedereen aan de slag. De uitvoering van het ruimtelijk beleid blijft immers in veel opzichten een decentrale aangelegenheid. In de eerste tranche van de AMvB gaat het om het bestaande beleid uit de Nota Ruimte en andere PKB's (inclusief toepassing van de SER-ladder en de behouden van de snelwegpanorama's) dat doorwerking behoeft op bestemmingsplanniveau. De uitspraken uit de Structuurvisie Randstad 2040 kunnen doorwerken in de tweede tranche van de AMvB Ruimte, zeker waar deze visie aanvult op de Nota Ruimte en waar doorwerking naar decentrale overheden nodig is. Daarbij valt conform de uitspraken in de structuurvisie (p.99 en 124) te denken aan: transitie van het ruimtegebruik in relatie met een duurzame waterhuishouding (met name in het Groene Hart), metropolitane parken, de compensatie van groen door nieuwe verstedelijking, de bundelings- en verdichtingsopgave

<sup>1</sup> Zie voor de verkenning van ruimtelijke opgaven voor heel Nederland: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 200 XI, nr. 20.

<sup>2</sup> Zie ook p. 30 van de Structuurvisie Randstad 2040.



voor de steden en de intensiveringsopgave van de beide grote havens (Rotterdam en Amsterdam) voor in elk geval de periode tot 2020.

Met richtinggevende visies stelt het rijk zijn belangen veilig, niet in de vorm van een «blauwdruk voor alles», maar door selectief keuzes te maken voor alleen die onderwerpen die betrekking hebben op de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Uitgangspunt is om burgers en ondernemers de ruimte te geven voor eigen keuzes om in te kunnen spelen op trends en ontwikkelingen. Die individuele keuzevrijheid mag echter niet ten koste gaan van bijzondere waarden waar we allemaal wat aan hebben. Zo heb ik in de Structuurvisie «Zicht op mooi Nederland» negen nationale snelwegpanorama's aangewezen<sup>1</sup>. Hiermee wil ik de ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving verbeteren, de verrommeling verminderen en bijdragen aan een positieve beleving van het Nederlandse landschap, in het bijzonder van de nationale landschappen.

Richtinggevende visies met scherpe keuzes – zoals de Structuurvisie Randstad 2040 – zijn naar mijn mening belangrijk om richting te geven aan samenhang, maar ze zijn alleen onvoldoende om resultaten te halen. De WRR pleitte er al in 1998 voor om visie en uitvoering meer hand in hand te laten gaan. Mijn visie is ook: geen visie zonder projecten, maar ook geen projecten zonder visie. Zo wordt op dit moment uitvoering gegeven aan de Nota Ruimte met een Nota Ruimte Budget van circa 1 miljard euro. Financiële bijdragen aan een selectief aantal projecten helpen om de rijksdoelen in de regio te realiseren, geven partijen in de regio een zet in de rug en dragen bij aan versnelling van de besluitvorming. Het is een stap voorwaarts dat we – met een goede rijksinterne afstemming – in deze integrale projecten het nationaal ruimtelijk beleid concreet en zichtbaar vorm geven. Afstemming tussen visie en uitvoering blijkt ook uit het feit dat de Structuurvisie Randstad 2040 is opgesteld als onderdeel van het Programma Randstad Urgent dat de Minister van Verkeer en Waterstaat coördineert. Hiermee laat het kabinet niet alleen zien dat een langetermijnvisie nodig is als kader voor de projecten waaraan we vandaag werken, maar dat een visie ook tot nieuwe projecten kan leiden. De besluitvorming over het al dan niet opstarten van een nieuwe generatie «Randstad Sleutelprojecten» (en «Groene Sleutelprojecten») voor na 2020 – in het kader van de in het MIRT opgenomen verkenning – zou dat kunnen opleveren.

Met Minister Eurlings werk ik ook aan verdere integratie van integrale gebiedsontwikkeling in het nieuwe Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Een nieuw spelregelkader hiervoor hebt u recent ontvangen. Dit sluit aan bij de roep om een betere en meer integrale uitvoerings- en investeringsstrategie. Ik realiseer me dat we op dat punt nog belangrijke voortgang moeten boeken, maar stel met deze voorbeelden ook vast dat we de ruimtelijke ordening meer en meer van een concrete uitvoeringscomponent voorzien en tegelijkertijd de omvangrijke investeringen in de verkeers- en vervoersinfrastructuur onderdeel maken van een meer integrale aanpak. Natuurlijk leveren langetermijnvisies ook nieuwe kennisvragen op. Een aantal daarvan is opgenomen in het overzicht van activiteiten dat in de structuurvisie staat (in hoofdstuk 4). Een aantal andere wordt opgepakt door de verschillende ministeries in een strategische kennisagenda.

#### **4. «Krachten en opgaven»: reacties en antwoord**

##### *Hoofdlijn in Structuurvisie Randstad 2040*

De structuurvisie bevat een analyse van de opgaven voor de lange termijn. In paragraaf 3 van deze bijlage heb ik die kort geschetst.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 500, nr. 5.

## Reacties

Uit de ontvangen reacties op de Structuurvisie Randstad 2040 blijkt een brede instemming van de insprekers met de opgaven waarvoor de Randstad op weg naar 2040 staat. De analyse die aan de structuurvisie ten grondslag ligt wordt gedeeld. Diverse regio's grenzend aan de Randstad (provincie Gelderland, Stedelijk Netwerk WERV<sup>1</sup>, Stedelijk Netwerk Brabantstad) vragen naar de betekenis van deze visie voor de overige nationale stedelijke netwerken en zijn bevreesd dat te veel aandacht en rijksmiddelen alleen naar de Randstad zullen toevloeien.

## Antwoord

Ik ben verheugd dat de opgaven en dilemma's die in de Startnotitie Randstad 2040 al werden geagendeerd maatschappelijk breed worden gedeeld. Dit sluit ook aan bij de brede instemming die er in het Algemeen Overleg met u was over deze startnotitie.

Ten aanzien van de vragen over de «kijk op de Randstad» breng ik graag meer duidelijkheid. In de structuurvisie laat het kabinet zich nadrukkelijk niet beperken tot de bestuurlijke grenzen van West-Nederland wanneer de opgaven en het beleid daarom vragen. Het kabinet heeft meer dan ooit gekozen voor een functionele benadering van de Randstad (dus zonder «overall» gebiedsafbakening) waarbij elke opgave op het juiste schaalniveau, met de verantwoordelijke partijen en in samenhang met relevante andere gebieden moet worden aangepakt. Zo legt de Structuurvisie Randstad 2040 bijvoorbeeld enerzijds een belangrijke relatie met de ruimtelijk-economische dynamiek in de A2-zone (met onder meer luchthaven Eindhoven en brainport) en benadrukt ze het belang van verdere netwerkontwikkeling van de havens van Rotterdam en Amsterdam in samenhang met de andere Nederlandse havens en mogelijk op termijn Antwerpen<sup>2</sup>.

Anderzijds legt het kabinet de nadruk voor opgaven op het gebied van wonen, werken, recreëren op de vier stadsregio's en op de noordelijke (Amsterdam, Almere, Utrecht) respectievelijk de zuidelijke Randstad (Rotterdam, Den Haag). Daarbij gaat het er zowel in de noordelijke als in de zuidelijke Randstad om de nieuwe verstedelijking, herstructurering en transformatie van bestaande steden, verbetering van de bereikbaarheid via de weg en het openbaar vervoer en versterking van de kwaliteit van het groen in en in de nabijheid van de steden in sterkere samenhang te realiseren. Op termijn zou bij de verdere uitwerking van de Randstadvisie een verdere opschaling kunnen plaatsvinden. Daarbij zijn dan gebieden als het westen en zuidoosten van Noord-Brabant en de provincie Gelderland nadrukkelijk in beeld en niet alleen de vier westelijke provincies. Daarbij is tevens van belang dat we optimaal profiteren van de kracht van elke stad en regio en we daarbij verschillen durven maken en benoemen. De regio Amsterdam fungeert bijvoorbeeld in de Randstad vanuit internationale optiek tot zekere hoogte als metropolitane kern, waar Rotterdam, Den Haag en Utrecht een meer specifieke (internationale) kracht hebben (respectievelijk als wereldhaven, internationale stad van recht en vrede respectievelijk stad van kennis en cultuur). Zie verder hiervoor ook onder 4.3. Waar nodig worden zaken op Randstadniveau aangepakt, zoals met name de Zuidvleugel vraagt. Maar dat zal slechts voor een beperkt aantal onderwerpen de geëigende schaal zijn.

Wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Onder dit motto heeft het kabinet voorrang gegeven aan de visievorming voor de Randstad. Ook het Programma Randstad Urgent legt de focus – als het gaat om versnelling van de besluitvorming over projecten – op de Randstad. De

<sup>1</sup> Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal.

<sup>2</sup> In het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040 is een uitvoeringsalliantie gestart met de havens van Rotterdam en Amsterdam om de mogelijkheden van verdergaande samenwerking te onderzoeken. Zie ook de beleidsbrief Zeehavens als Draaischijven naar Duurzaamheid van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Tweede Kamer vergaderjaar 2008–2009, 29 862, nr. 10.

rechtvaardiging daarvoor ligt in de betekenis van de Randstad voor Nederland en voor haar internationale concurrentiepositie. Zo is de Randstad goed voor meer dan de helft van het totale BBP<sup>1</sup> en zijn de grote steden sterk (inter)nationaal geprofileerd<sup>2</sup>. Nederland is echter groter dan de Randstad. Er zijn ook nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. Deze netwerken hebben vooral een belangrijke regionale functie, maar er spelen wel degelijke nationale belangen en er zijn relaties met de Randstad die mogelijk sterker kunnen worden benut. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan de mogelijke ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven. Daarom ben ik – mede op uw eerdere verzoek en ter invulling van mijn toezegging op dat punt – eind 2008 gestart met het opstellen van een rijksagenda met inhoudelijke opgaven voor de lange termijn voor de vijf nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. Daarbij zal ik niet alleen de verschillende «ruimtelijke» bewindslieden betrekken, maar ook de regiobestuurders. Ik streef ernaar om dit voorjaar die rijksagenda voor de lange termijn per nationaal stedelijk netwerk gereed te hebben en heb datzelfde gecommuniceerd aan de bestuurders van Brabantstad. In de uitwerking van die agenda's zal worden gezien welke vervolgactie wenselijk is en welke rijksinzet daarbij past.

## **5. «Principes en keuzes»: reacties en antwoord**

### **5.1. Principe 1: Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta**

#### *Hoofdpijn in Structuurvisie Randstad 2040*

Op (inter)nationaal schaalniveau vraagt de klimaatverandering de komende jaren en ook op langere termijn investeringen in de veiligheid tegen overstromingen vanuit de rivieren en de kust. Het kabinet kiest ervoor om te blijven investeren in een delta waarin veilig geleefd en gewerkt kan worden, met een duurzame waterhuishouding die sterk sturend is voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een nieuwe balans tussen zoet en zout water en maatregelen om voor te sorteren op watertekorten geven nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. Voor het waarborgen van de veiligheid wordt ingezet op het drieluik van 1) preventieve maatregelen (investeren in waterkeringen en het watersysteem), 2) een duurzame ruimtelijke planning en 3) een verbeterde rampen-bestrijdingsorganisatie. Een robuustere, groenblauwe delta met grotere eenheden en beter onderling verbonden, zoals ook al wordt ontwikkeld met de Ecologische Hoofdstructuur, moet de ruimte bieden om deze opgaven mogelijk te maken, meer differentiatie en kwaliteit opleveren en meer bepalend zijn voor de verstedelijking.

#### *Reacties*

Anticiperen op de klimaatverandering is voor veel overheden, burgers en andere experts een basisvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de Randstad. Erkend wordt dat er op het schaalniveau van de delta een belangrijke opgave ligt voor het waterbeheer. Het huidige watersysteem volstaat niet langer voor de toekomstige klimaatverandering. Een nieuwe structuur en lange termijnrepen zijn noodzakelijk voor de veiligheid van onder meer de Randstad. Er bestaat veel instemming met de keuze van het kabinet voor een schaalessprong van het Groene Hart naar een Groenblauwe delta. Concrete suggesties zijn gedaan voor versterking van de verbindingen tussen het Groene Hart en daarbuiten gelegen gebieden (waaronder de kust). Het vigerende beleid uit de Nota Ruimte gericht op «migratiesaldo nul» in de nationale landschappen wordt door sommige gemeenten (De Ronde Venen, Wijdmeren, Nieuwkoop) en de

<sup>1</sup> BBP = Bruto Binnenlands Product.

<sup>2</sup> Zie hoofdstuk 2 uit de Structuurvisie Randstad 2040.

Vereniging Leefbare Venen ter discussie gesteld, terwijl milieu- en natuurorganisaties er juist voor pleiten om minder ruimte te bieden voor verdere bebouwing. Veel vragen worden gesteld over de mogelijkheden voor de landbouw in het Groene Hart. Blijven die bestaan of worden ze op termijn beperkt? Algemene lijn in de reacties is dat de landbouw als een belangrijke drager wordt gezien van de kernkwaliteiten en het landschapsbeeld van het Groene Hart.

#### *Antwoord*

Opschaling van het Groene Hart naar een Groenblauwe Delta biedt een wenkend perspectief voor kwaliteitsverbetering van de Randstad. De aanpak en invulling zullen door het kabinet verder worden uitgewerkt, waarbij de suggesties voor belangrijke verbindingen worden meegewogen. In de Structuurvisie Randstad 2040 is deze uitwerking al aangekondigd. Het Nota Ruimte beleid voor de veenweidegebieden wordt bevestigd in de Structuurvisie Randstad 2040. Tegelijkertijd maakt het kabinet duidelijk dat er daadwerkelijk werk moet worden gemaakt van vernatting. Inmiddels hebben de Groene Hart provincies dit vertaald in de visie «Voorloper Groene Hart», die dient als bouwsteen voor de drie afzonderlijke structuurvisies van die provincies. Het kabinet beschouwt dit als een goede doorwerking van de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040, maar wil ook dat dit in de praktijk tot resultaten leidt op het gebied van een duurzame waterhuishouding. Overigens: het moge duidelijk zijn dat een klimaatbestendige Randstad een bredere aanpak betekent dan alleen de vernatting van veenweidegebieden. Het gaat tevens om de verbetering van de kust, het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering in het stedelijk gebied en de afvoer van water via de rivieren. De adviezen van de commissie Veerman in deze betrek ik bij de verdere uitwerking van de relevante aspecten van Randstad 2040.

In de Structuurvisie Randstad 2040 is de grondgebonden landbouw genoemd als één van de economische dragers van de groenblauwe structuur en de cultuurhistorische identiteit («koeien in de wei»). Het is een belangrijke drager van het cultuurlandschap<sup>1</sup>. Dat wil niet zeggen dat het huidige landschapsbeeld overal ongewijzigd kan blijven. Het kabinet houdt er rekening mee dat de landbouwfunctie in delen van de veenweidegebieden op lange termijn moet wijzigen vanwege een combinatie van bodemdaling, klimaatverandering en de hoge kosten voor water- en landschapsbeheer die hieruit voortvloeien. Mede daarom kiest het kabinet ook voor meer diversiteit in het Groene Hart, waarbij natuur, landbouw, recreatie en waterberging worden gecombineerd. Het kabinet vindt het van belang om dit signaal – zeker in een langetermijnvisie voor 2040 – tijdig te geven omdat het nodig is dat hierop nu al door provincies, gemeenten, waterbeheerders en de landbouwsector wordt geanticipeerd.

In de Nota Ruimte is het beleid voor nationale landschappen geïntroduceerd. Als «bebouwingsplafond» wordt het instrument «migratiesaldo nul» daarbij gehanteerd. Binnen die kwantitatieve randvoorwaarden kan gebouwd worden als de kernkwaliteiten daarbij worden behouden of ontwikkeld. Dit beleid is in de Structuurvisie Randstad 2040 bevestigd, inclusief het migratiesaldo nul principe. Ik sta open voor een eventueel ander instrument, zoals gesuggereerd door gedeputeerde Krol van Utrecht en door de Stuurgroep Groene Hart, mits dat aantoonbaar niet tot een toename van de hoeveelheid bebouwing leidt ten opzichte van het huidige instrument en bijdraagt aan kwaliteitsverbetering van het gebied. In algemene zin sta ik open voor innovaties op het gebied van landbouw, water, wonen en werken in het Groene Hart, zeker als deze «bottom-up» tot stand komen. Deze kunnen, mits goed onderbouwd, het kabinetsbeleid versterken en zodoende eraan bijdragen het Groene Hart onderdeel te

---

<sup>1</sup> Nota Ruimte, paragraaf 3.4.3., p. 120.

maken van een Groenblauwe Delta en de landschappelijke diversiteit en aantrekkelijkheid te vergroten.

## **5.2. Principe 2: Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood**

### *Hoofdpijn in Structuurvisie Randstad 2040*

Op regionaal schaalniveau bestaat de uitdaging om juist door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken bij te dragen aan meer diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus. De ligging van de Randstad in de Nederlandse delta is een uniek kenmerk dat kansen biedt om de economische kracht en aantrekkelijkheid van de Randstad internationaal te versterken. Het «verborgen kapitaal» in onze landschappen en cultuurhistorie en in de historie van onze steden kan veel sterker worden benut om te zorgen voor aantrekkelijke plekken. De Nederlandse delta is door mensen gemaakt; hij kan ook door mensen worden aangepast om meer kwaliteit te maken. Speerpunten liggen in het versterken van landschappelijke kwaliteit en contrasten en in het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteiten in de omgeving van de grote steden.

### *Reacties*

Het streven naar ruimtelijke differentiatie binnen de Randstad klinkt door in verschillende reacties op de structuurvisie. Dit betekent dat in vele reacties wordt gekozen voor behoud van een open en «weids» platteland buiten de steden en tegelijkertijd voor efficiënter ruimtegebruik in de steden. Tegen deze achtergrond vragen veel partijen om meer duidelijkheid over het nieuwe concept «metropolitane parken». De verwijzingen naar «Hyde Park» en «Central Park» worden niet altijd als verhelderend ervaren en sommigen noemen het concept «metropolitaan landschap» uit de langetermijnvisie van de metropoolregio Amsterdam meer aansprekend. Bij velen bestaat de vrees dat er te veel ruimte wordt geboden voor nieuwbouw, bijvoorbeeld in de vorm van groene woon- en werkmilieus of intensieve recreatie, en dat waardevolle cultuurlandschappen worden aangetast. Verschillende reacties zijn er op de in de structuurvisie aangegeven gebieden die in aanmerking zouden kunnen komen voor de ontwikkeling van een metropolitaan park. Zo worden het Stadslandschap Haarlemmermeer en de Hoeksche Waard in de reacties aangedragen als mogelijke nieuwe locaties en worden bezwaren geuit tegen Waterland (door Staatsbosbeheer en de Stichting Behoud Waterland) en Deltapoort (door een bewonersgroepering). Ook worden veel vragen gesteld over de conceptuitwerking, uitvoering en financiering van metropolitane parken. De Groene Hartprovincies bieden aan het ruimtelijk concept van metropolitane parken verder uit te werken.

### *Antwoord*

Ik vind het verheugend dat het streven naar ruimtelijke differentiatie binnen de Randstad in heel wat reacties wordt onderschreven. Dit sluit ook aan bij de resultaten van de eerdere dialoog met professionals en burgers. Naast het versterken van specifieke eigen identiteiten en kwaliteiten van de steden van de Randstad, draagt het behoud en ontwikkeling van verschillende typen landschappen en leefmilieus bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid en kwaliteit van de gehele Randstad. Belangrijk daarbij is het creëren van scherpere contrasten tussen stad en land opdat ook op lange termijn de ruimtelijke diversiteit van de Randstad en de afwisseling stad-land blijft bestaan. In het verlengde daarvan wordt in veel reacties het belang van de relatie stad-land onderschreven.

Ik constateer dat er nog wel vragen zijn over de invulling van het begrip «metropolitane parken» en hoe die zich verhouden tot in de Nota Ruimte aangekondigde omvorming van de rijksbufferzones tot gebieden met een belangrijke dagrecreatieve functie. Belangrijk is dat er bij alle steden groene recreatiemogelijkheden zijn. Bestaande cultuurhistorische elementen, landschappelijke kwaliteiten en rijksbufferzones kunnen daarvoor een belangrijke basis zijn. Een aantal van deze gebieden kunnen mogelijk zo'n hoge kwaliteit en aantrekkingskracht krijgen dat ze bewoners en bezoekers van verre aantrekken. Dat is wat het kabinet beoogt met «metropolitane parken». Kerngedachte van het concept metropolitaan park is om een excellente kwaliteit te realiseren (van overwegend groenblauw in combinatie met rood), die bovendien zo'n sterk maatschappelijk draagvlak genereert dat hierdoor weerstand wordt geboden tegen de voortschrijdende verstedelijkingsdruk en verrommeling van het buitengebied. Op deze manier kan de ontwikkeling juist bijdragen aan bescherming van waardevolle cultuurlandschappen nabij de steden<sup>1</sup>. De gebruikte referenties, zoals Central Park, zijn ook niet bedoeld als voorbeeld van een mogelijke *inrichting*, maar als voorbeeld van een *kwaliteitsniveau* en van *de functie* die zo'n park voor de stad heeft. Op de overgang van stad en land is er vaak een hoge verstedelijkingsdruk en een grote recreatiebehoefte vanuit de stad. Mede hierom heeft het kabinet in de structuurvisie gekozen voor een ontwikkelingsgerichte benadering waarin diversiteit en kwaliteit centraal staan.

Het was een bewuste keuze om het concept niet al in de structuurvisie als een blauwdruk uit te werken. De mogelijke variëteit wat betreft concept, inrichtingsvarianten en functiecombinaties is daarvoor te groot. Bovendien moet dit in nauwe samenhang worden uitgewerkt met de omvorming van de rijksbufferzones. Het kabinet kijkt dan ook uit naar innovatieve en creatieve ideeën van publieke en private partijen, die invulling kunnen geven aan het vereiste «excellente» kwaliteitsniveau en de benodigde recreatieve impuls. Uitgangspunten waaraan een eventuele rijksinzet getoetst zal worden zijn de druk op het stedelijk groen door stedelijke nabijheid (en dynamiek), de kansen voor een excellent kwaliteitsniveau, de ligging nabij de steden in een gebied met hoge verstedelijkingsdruk en een goede ontsluiting en toegankelijkheid vanuit de steden.

Op de kaart in de structuurvisie zijn kansrijke zoekgebieden aangegeven nabij Rotterdam, Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam en Utrecht. Deze zoekgebieden zijn indicatief (en niet limitatief). Het kabinet ziet daarom geen aanleiding om de kaart met zoekgebieden aan te passen. Op gezamenlijk initiatief van mijn collega Verburg en mij is al tijdens het opstellen van de structuurvisie een «Randstad 2040-Uitvoeringsalliantie Metropolitane Parken» van start gegaan. Op basis van de ervaringen in de pilots Deltapoort en Delfland, een nadere analyse van de zoekgebieden en van binnengekomen reacties en afhankelijk van de initiatieven van de Groene Hart provincies en van eventuele andere initiatieven zal het kabinet een nadere omschrijving uitwerken van het concept en de mogelijke aanpak voor de ontwikkeling van metropolitane parken. Het kabinet wil, afhankelijk van de uitkomsten van het (evaluatie)onderzoek van de huidige en afgeronde sleutelprojecten en de besluitvorming in het kader van de MIRT-verkenning naar Randstad Sleutelprojecten, zowel «Randstad Sleutelprojecten» als «Groene Sleutelprojecten» verkennen voor de lange termijn. De mogelijke «Groene Sleutelprojecten» zouden «gevestigd kunnen worden» in die gebieden waar een grote stapeling is van ruimtelijke opgaven, de ruimtelijke dynamiek hoog is en de verrommeling hoog. Deze eventuele projecten zullen dan overigens een andere focus krijgen dan de Randstad Sleutelprojecten en zullen specifiek worden gericht op het versterken van groene waarden, de sanering van verrommeling, de vergroting van de recreatieve betekenis en het

<sup>1</sup> Dit past bij het architectuur- en belvederebeleid van het kabinet dat gericht is op Versterken van de cultuur als eigenstandig belang en bijdragen aan de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting, door het ruimtelijk ontwerp en de cultuurhistorie daarin effectief te positioneren (als integraal onderdeel van het kabinetsbeleid voor de duurzame leefomgeving); Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 535, nrs. 1 en 4.

verbeteren van de toegankelijkheid en de bereikbaarheid vanuit de stad. Dit zou bij kunnen dragen bij aan een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat, ook voor nieuwe bedrijfsvestiging (bedrijven in het groen)<sup>1</sup>.

### **5.3. Principe 3: Wat internationaal sterk is, sterker maken**

#### *Hoofdpijn in Structuurvisie Randstad 2040*

Met dit principe legt het kabinet de focus op het versterken van de internationale krachten van de Randstad. Daarmee werkt het kabinet de filosofie uit «Pieken in de delta» verder uit voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad. Daarbij gaat het om het benutten en versterken van de al bestaande economisch krachtige sectoren en internationale topfuncties in de steden in relatie met de hiermee direct samenhangende potenties. De regio Amsterdam – met Schiphol als één van de grootste luchthavens van Europa en de Zuidas als internationale toplocatie – bekleedt in internationaal opzicht een topospositie door zijn meest veelzijdige economische profiel en metropolitane karakter. Rotterdam heeft een wereldhaven met een maritiem cluster dat het grootste is in Europa. De greenports zijn internationaal marktleider rond de productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationaal recht, vrede en veiligheid. De Utrechtse regio biedt een aantrekkelijke leefomgeving, een creatief kennisklimaat en profiteert van zijn centrale ligging in Nederland te midden van aantrekkelijke landschappen en dichtbij Amsterdam, Eindhoven, Wageningen en Arnhem. De opgave is om al deze internationale krachten te versterken ter verbetering van de Nederlandse concurrentiepositie en gericht op vergroting van de toegevoegde waarde en duurzame groei. Nieuwe potenties die ontstaan door de relaties tussen de internationale krachten te versterken, kunnen daaraan ook bijdragen. Steden en stedelijke regio's moeten daarvoor hun eigen kracht zoeken, zich daarin versterken en specialiseren en zo hun bijdrage leveren aan de economische kracht van de Randstad als geheel.

#### *Reacties*

De keuze van het kabinet om «wat internationaal sterk is, sterker te maken», wordt door velen ondersteund. Het brede internationale profiel en de internationale aantrekkingskracht van de regio Amsterdam is een kans voor de Randstad om zich breed internationaal te profileren en op de kaart te zetten. Velen zien het als een uitdaging dat zo te doen dat de gehele Randstad daarvan meeprofiteert. Tegelijkertijd wordt benadrukt dat er ook elders specifieke «topassets» in de Randstad te vinden zijn (bijvoorbeeld de greenports, de Rotterdamse haven en Den Haag als internationale stad van recht en vrede) die ook aan de aantrekkingskracht van de Randstad voor de lange termijn kunnen bijdragen. De partners in de Zuidvleugel vinden dat hun eigen krachten en potenties onvoldoende worden belicht. Zij bepleiten een benadering die uitgaat van een internationale profilering van de Randstad als geheel en vinden dat (de regio) Amsterdam een te nadrukkelijke positie heeft gekregen. Anderen geven – net als eerder het NIROV in zijn weergave van de resultaten van de dialoogweek – aan het te waarderen dat kabinet heeft durven kiezen voor kracht en daarbij niet uitgegaan is van traditionele verdeelmechanismes maar van inhoudelijke onderzoeken en de filosofie van «Pieken in de Delta». Aangegeven wordt dat het belangrijk is gebruik te maken van de grote ruimtelijk-economische dynamiek die naar verwachting plaats vindt in de zone Amsterdam–Utrecht en verder richting Eindhoven en Wageningen en ook dat het belangrijk is dat de ruimtelijke kwaliteiten in deze zones worden gewaarborgd. Het stedelijk netwerk Brabantstad benadrukt de sterke functionele samenhang tussen Brabantstad en de Randstad en pleit voor

<sup>1</sup> Brief van 25 november 2008 van de ministers van LNV en VROM. Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 253, nr. 7 (Landschapsontwikkeling en Agenda Landschap, Landschappelijk verantwoord ondernemen voor iedereen).

een benadering die uitgaat van complementariteit tussen beide nationale stedelijke netwerken. Ook is in verschillende reacties verbetering van de bereikbaarheid aan de orde gesteld.

De gemeenten in de greenport West- en Oostland zijn samen met de tuinbouwsector van mening dat er recht wordt gedaan aan het (inter)nationale belang van de greenports. De structuurvisie roept bij deze partijen wel het beeld op dat het kabinet kiest voor (grootschalige) uitplaatsing van de productiefunctie. Partijen vragen ook aandacht voor de bereikbaarheid, zoetwatervoorziening en beschikbaarheid van FES-middelen ter versterking van de greenportfunctie.

### **Antwoord**

Het kabinet streeft naar een goede concurrentiepositie voor ons land in internationaal perspectief. Daartoe is het van belang onze internationale krachten te kennen en te benutten. Vooral in de Randstad zijn veel van deze krachten te vinden. Binnen de Randstad blijkt een relatief groot en divers aantal van deze internationale functies in (de regio) Amsterdam te zijn gelokaliseerd. In internationaal perspectief is specifieke kracht te vinden in Rotterdam (als innovatieve wereldhaven), Den Haag (als internationale stad van recht en vrede), Utrecht (stad van kennis en cultuur), de greenports en onze kennisclusters. Deze steden hebben naast hun specifieke internationale kracht een divers aanbod van meer nationaal of regionaal georiënteerde activiteiten en functies. Ik acht het van groot belang de gesignaleerde concentratie van metropoolfuncties in (de regio) Amsterdam serieus te nemen en gelijktijdig andere internationale potenties en «topassets» te benutten, hoogwaardiger te maken en te zorgen voor meer toegevoegde waarde, innovatie en werkgelegenheid gerelateerd aan die specialisaties. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de kracht van de Rotterdamse haven en daaraan te relateren functies die Rotterdam een krachtige en gespecialiseerde functie in internationaal perspectief kunnen bieden met meerwaarde voor de Randstad als geheel. Iets vergelijkbaars geldt mijns inziens voor Den Haag als internationale stad van recht, vrede en bestuur.

Aangezien het erop lijkt dat internationale functies zich ook in Europa meer en meer clusteren in een beperkt aantal steden, is het van grote betekenis voor de Randstad de bestaande topposities te benutten en verder uit te bouwen. Deze functies vestigen zich met name in de steden van de Randstad. De ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas tot toplocatie voor internationale hoofdkantoren is een voorbeeld van de al in de Nota Ruimte vastgelegde inzet van rijk en regio. Dit past bij de magneetfunctie die de Amsterdamse regio volgens het (voormalige) Ruimtelijk Planbureau in verschillende opzichten heeft. Het is zaak alle internationale topfuncties in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag te benutten. Utrecht is een krachtige en innovatieve regio die in brede zin bijdraagt aan de kracht van de (noordelijke) Randstad. Op die manier wordt de positie van de Randstad als geheel versterkt. Binnen de Randstad ontwikkelt zich een noordelijk deel met onder meer een breed en internationaal geprofileerd Amsterdam en een meer nationaal geprofileerd Utrecht. De potenties van Amsterdam zijn terug te voeren op onder andere de nabijheid van Schiphol, een internationale toplocatie als de Zuidas, de vestiging van een aantal Europese hoofdkantoren en internationale organisaties (Amnesty International, Greenpeace) en een breed kunst- en cultuuraanbod en een aantrekkelijk leefklimaat. In de zuidelijke Randstad hebben Rotterdam en Den Haag specifieke internationale functies en aantrekkingskracht, naast de Noordzeekust (die zich overigens niet beperkt tot dit deel van Nederland) en oude steden als Leiden, Delft en Dordrecht en verschillende culturele voorzieningen. Sterke punten van deze steden en hun omgeving zijn de aanwezigheid van respectievelijk de



haven van Rotterdam (en het water- en maritieme cluster in de brede zin van het woord) en een breed scala aan internationale organisaties (VN, ambassades, Europees Octrooibureau, hoofdkantoren van multinationals) in Den Haag.

Het kabinet heeft zich op diverse rapporten gebaseerd bij het vaststellen van de internationale krachten en daarnaar ook verwezen in de structuurvisie. De eerste resultaten van het in de structuurvisie aangekondigde aanvullend onderzoek naar de operationalisatie van dit «principe 3» uit de structuurvisie bevestigen de kabinetskeuze<sup>1</sup>. Het rapport zal deze maand nog worden afgerond. Ik zal het als publicatie ter beschikking stellen op [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040). Naar verwachting laat dit rapport zien dat er nader ingezoomd moet worden om optimaal te kunnen profiteren van de benoemde krachten en dat er niet één «governancemodel» past om de benoemde krachten te benutten, maar dat de aansturing verschilt per functie en bijbehorend schaalniveau. Dat is soms in steden en hun directe omgeving, maar meestal op het niveau van de Noordelijke of Zuidelijke Randstad en slechts incidenteel (verkeers- en vervoersinfrastructuur, greenports) op het niveau van de Randstad. Dat past bij de kijk van het kabinet op de Randstad en bij de wens een internationaal concurrerende, duurzame en aantrekkelijke Randstad te realiseren. Daarbij leggen we het accent op onze grote steden als motoren van de 21e-eeuwse economie. In het genoemde rapport zal naar verwachting aandacht zijn voor de benodigde focus bij de inzet op versterking en benutting van de internationale krachten. De erkenning van die krachten in de structuurvisie is een goede en noodzakelijke stap, maar op zichzelf nog niet voldoende om de Randstad duurzaam sterker te maken in de internationale competitie. Ik kijk uit naar de aanbevelingen van het rapport voor de lange termijn om deze – zo mogelijk – te betrekken bij het vervolg van het Programma Randstad Urgent.

Bij de ambities van het kabinet passen ook robuuste en goede internationale verbindingen over spoor en weg en verbetering van de regionale bereikbaarheid. In samenhang met de verstedelijking heeft de bereikbaarheid in de noordelijke en zuidelijke Randstad een aanpak nodig die meer gericht is op kwaliteit. Het beter functioneren van de woningmarkt en de bereikbaarheid behoren tot de grootste opgaven in de Randstad. Sterkere verdichting en centrumvorming moeten het mogelijk maken om het openbaar vervoer beter te benutten en te laten aansluiten op het autogebruik. Investeren in openbaar vervoer, in wegen en het bouwen bij stations hangen in de visie van het kabinet nauw met elkaar samen. In de regio's rond de steden zijn de problemen het grootst en verwacht het kabinet het grootste rendement van investeringen. Het kabinet wil op termijn vooral de verbindingen binnen de regio's Amsterdam–Almere–Utrecht en Rotterdam–Den Haag verbeteren, waardoor deze sterker als een geheel kunnen functioneren. Snellere en betere verbindingen maken meer interactie mogelijk tussen de diverse woon- en werkomgevingen en dat komt de dynamiek van economie van de Randstad ten goede. Het kabinet haalt hiervoor haar inspiratie uit projecten als Stedenbaan, Randstadrail en de Zuidtangent en zet onder meer in op realisatie van de A4 Delft–Schiedam en de verbinding tussen de A6 en de A9.

Daarnaast wil het kabinet inzetten op het verbeteren van de internationale verbindingen. Aandacht gaat uit naar een sterkere verankering in het internationale spoornetwerk. De Randstad mag in 2040 geen eindpunt zijn in het internationale netwerk van snelle treinen. Dat bedreigt de internationale concurrentiepositie. Het kabinet kiest voor goede robuuste nationale en internationale verbindingen (weg en spoor) met een focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten. Er zal binnen de vastgestelde kaders van het Infrafonds met name geïnvesteerd moeten worden

<sup>1</sup> Uitgevoerd door de RMNO in samenwerking met BCI. Zie desgewenst: [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040) (bij publicaties).

op of rondom de hoofdverbindingssassen in de Randstad en in de uitlopers van de Randstad en richting Zuid- en Oost-Nederland. Het kabinet geeft op het bestaande spoor zoveel mogelijk vrij pad aan de ICE van Amsterdam richting Keulen. Het zal op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen waarbij te denken valt aan een verbeterde goederenverbinding Rotterdam–Antwerpen (Robel) en een verbeterde internationale treindienst vanuit Amsterdam via Eindhoven in zuidoostelijke richting. Het kabinet wil de ruimtelijk-economische dynamiek en investeringen in bereikbaarheid goed op elkaar afstemmen met name in zuidwestelijke richting (de A4-zone Amsterdam–Antwerpen) en in zuidoostelijke richting (de A2-zone via Utrecht en Eindhoven naar Luik en via de A12 en A15 richting Arnhem en Nijmegen). Ook ziet het kabinet het versterken van Schiphol, als vitale internationale «hub», als een centrale opgave. In dat verband en gerelateerd aan de ruimtelijk-economische dynamiek brengt het kabinet in de Structuurvisie Randstad 2040 onder meer de mogelijkheden van de vliegvelden Lelystad en Eindhoven in beeld. Een besluit hierover volgt in de luchtvaartnota die binnenkort zal worden vastgesteld door het kabinet<sup>1</sup>.

Ten aanzien van de greenports heeft het kabinet het belang van deze hoogwaardige tuinbouwclusters in de structuurvisie onderstreept. Voor behoud en versterking van de internationale marktpositie gaat het vooral om de centrumfunctie, in termen van productontwikkeling (veredeling, tuinbouwtechniek), handel en logistieke dienstverlening. Het kabinet zet dan ook in op versterking van de centrumfunctie in de greenports. Voor de korte termijn heeft het kabinet hiertoe recent middelen uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld. Innovatieve en hoogwaardige greenports als centra in internationale ketens met mogelijkheden voor efficiënt geconditioneerd transport dragen bij aan de internationale profilering van Nederland. In welke mate de productiefunctie daar in ruimtelijke zin aan gekoppeld zal blijven, is voor de lange termijn de vraag. Mogelijk zal mede door de behoefte aan schaalvergroting een deel van de productiefunctie verplaatsen naar locaties buiten de Randstad. Als dit plaats vindt, wil het kabinet deze kansen (gebiedsgericht en integraal) benutten zoals aangegeven in de structuurvisie<sup>2</sup>. De totale ruimtebehoefte van de glastuinbouw neemt overigens volgens de planbureaus in hun lange termijnscenario's enigszins af. Het kabinet heeft van de verwachte autonome ontwikkelingen notie genomen en zal – zoals verwoord in hoofdstuk 4 van de Structuurvisie Randstad 2040 – een nader onderzoek doen naar de ruimtelijk-economische dynamiek van de tuinbouwsector en de ruimtebehoefte van de productiefunctie. Beleidsmatig zet het kabinet in de structuurvisie in op:

1. Opruimen van verspreid glas in landschappelijk waardevolle gebieden (Nationale Landschappen en Rijksbufferzones) zoals bijvoorbeeld aan de orde is in het Randstad Urgent-project Mooi en vitaal Delfland;
2. Benutten van de herstructurering van het areaal duurzaam glas (waaronder Westland-Oostland) om de schaalvergroting te combineren met kwaliteitsverbetering van het glastuinbouwgebied (innovatiekracht, toegevoegde waarde, duurzame energie, bereikbaarheid, groen en blauw).

Daarnaast blijft het kabinet inzetten op het tegengaan van «nieuwvestiging» en uitbreiding van verspreid glas via het Saneringsprogramma zoals aangekondigd in de Agenda Landschap. In dit verband wordt ook bekeken of de SER-ladder nieuwe verspreide ontwikkelingen buiten de concentratiegebieden kan beperken. Op grond van de Structuurvisie Randstad 2040 worden (delen van) de beperkingenzones rond Schiphol wel beschouwd als mogelijke locatie die voor vestiging in aanmerking kan komen. In de Structuurvisie Randstad 2040 en in het MIRT wordt tevens het belang van een goede bereikbaarheid van de greenports onderkend. In het ontwerp Nationaal Waterplan is aangekondigd dat voor 2015 een

<sup>1</sup> Zie p.9/10 van de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 305, nr. 80).

<sup>2</sup> Op p. 40 en p. 93 van de Structuurvisie Randstad 2040.

verkenning wordt gedaan naar de zoetwatervoorziening en een besluit wordt genomen over de lange termijn zoetwatervoorziening.

#### **5.4. Principe 4: Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid**

##### *Hoofdpijn in Structuurvisie Randstad 2040*

De ruimtevraag in de Randstad blijft ook in de periode 2020–2040 onverminderd hoog. Het accommoderen van die ruimtevraag is naast een kwantiteitsopgave vooral ook een kwaliteitsopgave. De eisen die burgers en bedrijven aan hun leef- en werkomgeving stellen, nemen namelijk sterk toe. De resultaten van de dialoog met burgers bevestigen dit. De steden en stedelijke regio's spelen een belangrijke rol bij de invulling van deze kwantiteits- en kwaliteitsopgave. Het kabinet kiest voor een «revival» van de stad op economisch, sociaal en cultureel gebied, en op alle schaal-niveaus. Daarbij hoort een ambitieuze, maar realistische verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen. Nagegaan moet worden hoe de ambities ingepast kunnen worden in de fysiek beschikbare ruimte, wat de kosten zijn en of het past bij de wensen van burgers. Bundeling, verdichting en keuze van nieuwe locaties voor de verstedelijking vinden plaats in de noordelijke en de zuidelijke Randstad: de twee stedelijke zwaartepunten. Die strategie gaat gepaard met een andere aanpak van de regionale bereikbaarheid op het niveau van de noordelijke en de zuidelijke Randstad. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid op het schaal-niveau van de vleugels biedt kansen voor opschaling van de woningmarkt en arbeidsmarkt en om agglomeratievoordelen beter te benutten. Om te voorzien in een breed aanbod aan woon- en werkmilieus wordt daarnaast op een beperkt aantal locaties ruimte geboden voor groene woon- en werkmilieus.

##### *Reacties*

Bereikbaarheid is volgens velen een belangrijke achilleshiel van de Randstad en volgens sommigen een reden dat de Randstad terrein verliest op andere grootstedelijke gebieden. Vele deelnemers aan de dialoog bij het opstellen van de structuurvisie vonden bereikbaarheid – met name tussen de steden en hun directe omgeving (stadsregio's en Randstadvleugels), maar ook van en naar de Randstad en tussen de grote steden van de Randstad – essentieel voor de ontwikkeling van de Randstad op korte en lange termijn. Een uiterste inspanning om de bereikbaarheid te verbeteren achten velen vereist, met name als het gaat om openbaar vervoer. Ten aanzien van de internationale bereikbaarheid wordt het door sommigen gewaardeerd dat het kabinet in de structuurvisie aangeeft dat de Randstad op de lange termijn geen eindpunt zou moeten zijn in het HSL-netwerk, maar wordt een vraagteken gezet bij de voorzichtige formulering van concrete acties op dit punt.

Er is veel steun voor de keuze gericht op bundeling en verdichting van de verstedelijking en herstructurering van verouderde woon- en werkgebieden in steden en van delen van de voormalige groeikernen. Efficiënter stedelijk ruimtegebruik wordt als cruciaal gezien voor de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de steden én voor het behoud van onze waardevolle landschappen, al vragen sommigen zich af of dit niet ten koste gaat van de groene kwaliteit in de steden. Kritiek is er met name op de financiële onderbouwing van de verdichtings- en herstructureringsopgave (zie verder paragraaf 5). Ook worden vraagtekens gezet bij het realiteitsgehalte van deze beleidskeuze. Sommigen denken dat het kabinet vooral hoogbouw wil in de steden en vragen zich af of dat past bij de woonvoorkeuren van mensen.

## Antwoord

In de MobiliteitsAanpak heeft het kabinet laten zien hoe het concrete stappen wil zetten om tot een betere bereikbaarheid te komen. Een belangrijk deel van de verwachte mobiliteitsgroei moet worden opgevangen in een slim samenhangend systeem van openbaar vervoer en weginfrastructuur, in nauwe afstemming met nieuwe verstedelijkingslocaties en knooppuntontwikkelingen. Vele professionals en burgers vinden dat voor het openbaar vervoer de voornaamste winst op lange termijn kan liggen in slimme investeringen in het openbaar vervoer in en tussen de stadsregio's en vleugels. Het gaat dan om hogere vervoersfrequenties, meer comfort en meer betrouwbaarheid op een uitgebreider en fijnmaziger vervoersnetwerk. Het beeld van een goed netwerk van bustangenten en waar mogelijk lightrail en metro's in en rond de grote steden en een verbeterd net tussen de grote steden (met een hogere frequentie, zodat reizen zonder spoorboekje mogelijk wordt) is als concreet toekomstbeeld naar voren gebracht, in samenhang met verstedelijking bij de diverse haltes en stations. Dat beeld spreekt het kabinet aan als eindbeeld. Aan de realisatie van dat eindbeeld wordt overigens door dit kabinet al invulling gegeven, onder meer door investering van 4,5 miljard euro in het verhogen van de frequenties van het treinverkeer in de brede Randstad. Voor het wegsysteem zet de MobiliteitsAanpak in op een vergroting van de robuustheid van het wegennetwerk onder meer door het onderliggende en hoofdwegennetwerk beter met elkaar te verbinden. In de MobiliteitsAanpak zijn concrete ideeën uitgewerkt voor de periode tot 2028. De uitvoeringsalliantie knooppunt- en centrumontwikkeling moet op basis van praktijkervaringen zoals bijvoorbeeld in de zuidelijke Randstad worden opgedaan met Stedenbaan meer zicht gaan bieden op de concrete randvoorwaarden om de gecombineerde ontwikkeling van ruimte en mobiliteit te realiseren. Daaraan draagt ook het vorig jaar gestarte vierjarige NWO-onderzoeksprogramma «duurzame bereikbaarheid Randstad» bij dat door de ministeries van VenW, VROM en EZ wordt gefinancierd.

Aangezien de ambitieuze verdichtingskeuze – en de bijbehorende transformatie- en herstructureringsopgave – wordt ondersteund, is het van belang deze op een kwalitatief goede manier vorm te gaan geven. Het is jammer dat efficiënt ruimtegebruik zich in de media lijkt te verengen tot «wel of geen hoogbouw». Uit de Structuurvisie Randstad 2040 – en de in lijn daarmee door mij opgestelde brief over hoogbouw<sup>1</sup> – blijkt dat de wenselijkheid van hoogbouw contextgebonden is en om lokaal en regionaal maatwerk vraagt die zowel de stedelijke als de meer landelijke kwaliteiten recht doet. Ik zou graag zien dat niet de vorm, maar het kwaliteitsniveau en het ruimtelijk ontwerp van de woon- en werkmilieus onderwerp van de meningsvorming zou zijn. Voorop staat voor het kabinet dat met behulp van de creativiteit van marktpartijen woonmilieus in hoge dichtheden gerealiseerd moeten worden waar een breed scala aan huishoudens wil wonen. Dit kan afhankelijk van de locatie hoogbouw, stapeling van functies (inclusief ondergronds bouwen van voorzieningen of parkeer-ruimte) of bouwen van woningen in hoge dichtheden zijn. Er zijn in Nederland enkele goede voorbeelden van geherstructureerde woon- en werkmilieus waarin verbetering van de kwaliteit (van bebouwing en buitenruimte) én een hogere dichtheid hand in hand zijn gegaan. Dat geldt ook voor de omvorming van verouderde haven- en bedrijventerreinen tot vitale stadswijken (met woonfuncties, werkfuncties en voorzieningen). Denk aan het Oostelijk Havengebied en de Noordelijke IJ-oeveren in Amsterdam, de Kop van Zuid in Rotterdam en het oude AZU-terrein in Utrecht. Deze voorbeelden laten zien dat er wel degelijk vraag is naar hoogstedelijk wonen. Bovendien kunnen aansprekende projecten de woonvoorkeuren van mensen ook beïnvloeden. Planners, ingenieurs,

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 435, nr. 217.

ontwerpers, projectontwikkelaars en gemeenten hebben hier een belangrijke opdracht om enerzijds efficiënt om te gaan met stedelijke ruimte en anderzijds deze op een duurzame wijze te combineren met de verbetering van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van onze leefomgeving. Inspiratie voor het kwaliteitsniveau van deze milieus met een relatief hoge bebouwingsdichtheid kan ook buiten Nederland worden opgedaan bijvoorbeeld in Europese steden als Barcelona, Parijs, Montpellier, Edinburgh, Hamburg en Kopenhagen.

## **6. «Agenda voor uitvoering»: reacties en antwoord**

### *Hoofdpijn in Structuurvisie Randstad 2040*

Of de Randstad zich ook werkelijk ontwikkelt tot Europese topregio zal sterk afhangen van de mate waarin het lukt om de dynamiek in de samenleving te benutten. Het kabinet wil beter inspelen op bestaande en nieuwe maatschappelijke initiatieven, ondernemerschap bevorderen en kennisontwikkeling en innovatie stimuleren in alle sectoren van onze economie. Dit zijn belangrijke succesfactoren voor een lange periode waarin nog veel onzeker is en voortdurend moet kunnen worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends in de samenleving. Het kabinet erkent de stuwende kracht achter de maatschappelijke en economische dynamiek en wil daarbij aansluiten. Dit vraagt een transitie in het overheidsbeleid. Het kabinet zal het goede voorbeeld geven en is bereid om beleid, instrumenten en procedures aan te passen en te vereenvoudigen wanneer dit in de praktijk nodig blijkt om de slagkracht van de overheid te vergroten. Dit sluit aan bij diverse adviezen, waaronder die van de OESO<sup>1</sup> en de Commissie Elverding. Het wil daarmee de voorwaarden creëren waarmee deze kracht op weg naar 2040 kan worden benut. Tegen deze achtergrond kiest het kabinet voor een robuuste vervolgaanpak waarmee het inhoudelijk richting geeft aan de rijksrol in de sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte «decentraal wat kan, centraal wat moet». Net als het opstellen van deze visie vindt ook de vervolgaanpak plaats in het kader van het Programma Randstad Urgent.

### *Reacties*

De meeste reacties op de structuurvisie hebben betrekking op de uitvoering, implementatie en doorwerking van de keuzes. Er is kritiek op de financiële onderbouwing van de nota («plan zonder geld») en dan met name van de ambitieuze herstructurerings-, transformatie- en verdichtingsopgave en van de groen/blauwe opgave. Volgens velen vraagt een structuurvisie volgens de nieuwe Wro om een meer concrete uitwerking met daarbij horende financiële middelen in de vorm van een uitvoerings- en investeringsagenda. Ten aanzien van de uitvoering worden ook kritische kanttekeningen geplaatst bij de realiteitswaarde van bepaalde keuzes.

### *Antwoord*

Ik deel de stelling niet dat de Structuurvisie Randstad 2040 een «plan zonder geld» zou zijn. Ik gaf in deze brief al aan dat de structuurvisie de ruimtelijke basis en het lange termijnkader is voor tal van uitvoeringsacties, verkenningen en projecten. Uiteraard is het wel zo dat niet vooruitgelopen kan worden op de budgettaire mogelijkheden van volgende kabinetten en dat de definitieve vaststelling van projecten altijd afhankelijk is van de besluitvorming door dit kabinet en volgende kabinetten. Definitieve vaststelling van projecten is derhalve altijd afhankelijk van besluitvorming door dit kabinet en volgende kabinetten.

---

<sup>1</sup> OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

In mijn visie op de rijksrol in de nationale ruimtelijke ordening in het begin van deze brief heb ik overigens gewezen op het belang van een sterke koppeling van visie én uitvoering. Die koppeling is ook gerealiseerd voor de Structuurvisie Randstad 2040, al moet voor een juist begrip wel onderscheid worden gemaakt tussen de korte en middellange termijn (tot 2020) en de lange termijn (2020–2040). Voor de korte en middellange termijn lopen al forse rijksinvesteringsprogramma's die passen bij en invulling geven aan de keuzes van het kabinet voor de lange termijnontwikkeling van de Randstad. Ik noem bijvoorbeeld het Programma Randstad Urgent, het Nota Ruimtebudget en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Daarnaast heeft het Rijk diverse middelen gedecentraliseerd aan decentrale overheden, zoals het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG, met middelen voor voltooiing van de Ecologische Hoofdstructuur) en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Zoals aangegeven in de reactie van mijn collega Van der Laan over de benodigde middelen voor de Verstedelijkingsafspraken 2010–2020 (zie de brief aan de Tweede Kamer van 21 november 2008 over Stedenbeleid na 2010<sup>1</sup>) zijn hiervoor aanvullende middelen bovenop de huidige trendlijn nodig. De verstedelijkingsafspraken worden momenteel samen met de regio's uitgewerkt. Ook hebben Minister Van der Hoeven en ik recent in het kader van het Programma Mooi Nederland extra middelen (400 miljoen euro) tot en met 2013 beschikbaar gesteld voor de herstructurering van 6500 hectare verouderde bedrijventerreinen. In het Programma Randstad Urgent wordt bovendien voor ruim dertig projecten gewerkt aan versneling van de uitvoering door intensivering van de afstemming, stroomlijning van procedures en bestuurlijke samenwerking.

Ook voor de lange termijn heeft het kabinet al initiatieven genomen. Zo ben ik in kader van het MIRT gestart met een onderzoek naar de wenselijkheid (en maatschappelijke meerwaarde) van een nieuwe generatie sleutelprojecten c.q. het inzetten van het instrument sleutelproject ten behoeve van een beperkt aantal eventuele Randstad Sleutelprojecten voor de periode na 2020. Daarmee zou concreet en integraal invulling kunnen worden gegeven aan de keuzes en prioriteiten in de Structuurvisie Randstad 2040. Ditzelfde geldt ook voor de eventuele Groene Sleutelprojecten. Ook zijn in het verlengde van de structuurvisie al diverse publiek-private uitvoeringsallianties van start gegaan. In deze Randstad 2040-uitvoeringsallianties wordt op een vernieuwende wijze uitvoering gegeven aan thema's uit de structuurvisie. In aansluiting op de vijf allianties die in de structuurvisie werden opgenomen, wordt ook gestart met een Randstad 2040-uitvoeringsalliantie «Economische structuurversterking Rotterdam 2040», gelet op de combinatie van sociaal-economische zorgen voor de lange termijn en economische kansen in (de regio) Rotterdam. Daarnaast verken ik een alliantie «Klimaatbestendige steden». Zowel de in het MIRT opgenomen verkenning naar Randstad Sleutelprojecten<sup>2</sup> voor na 2020 als de Randstad 2040-uitvoeringsallianties zijn als project opgenomen in het Programma Randstad Urgent<sup>3</sup>. Het derde deelproject in deze uitvoeringsfase van Randstad 2040 behelst de algehele implementatie en uitvoering van de visie. Daarbij zal ik mij er samen met de eerder ook betrokken regiobestuurders (het «kwintet») voor inzetten de juiste instrumenten te gebruiken om de visie in de praktijk tot resultaat te brengen en te laten doorwerken in regionale plannen. De acties die nodig zijn, zijn reeds in hoofdstuk 4 van de structuurvisie opgenomen. Daarmee voldoet de visie ook aan de eisen van de Wro. Het is belangrijk dat deze acties daadwerkelijk worden opgepakt. We zijn daar intussen rijksbreed – en samen met de regio – mee bezig.

Het in deze brief genoemde rapport van de RMNO zal ook aanbevelingen bevatten om na te denken over effectieve benutting van de internationale krachten in het licht van het vervolg van onder meer het Programma

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 757, nr. 2.

<sup>2</sup> De eigenlijke verkenning naar Randstad Sleutelprojecten voor na 2020, wordt voorafgegaan door een nader onderzoek naar de wenselijkheid van een dergelijke nieuwe generatie sleutelprojecten in termen van effectiviteit, doelmatigheid en bestuurlijke drukte en daadwerkelijk opgestart op basis van besluitvorming in het kader van de in het huidige MIRT opgenomen verkenning.

<sup>3</sup> In de brief van Minister Eurlings d.d. 27 november 2008 bent u reeds gewezen op de hiervoor opgestelde afspraken (met doel, scope, mijlpalen), Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 23.

Randstad Urgent. Er valt nog veel werk te doen om werkelijk van onze krachten optimaal te kunnen profiteren en daarvoor de goede ruimtelijke en niet-ruimtelijke randvoorwaarden te scheppen (zie ook paragraaf 4.3. van deze bijlage).

In december 2008 heeft u van Minister Eurlings en mij samen een voorstel voor een nieuw spelregelkader voor het MIRT ontvangen<sup>1</sup>, gericht op versterking van de samenhang van investeringen in het fysieke domein. Het gaat dan om integrale investeringen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur<sup>2</sup>. Tevens bereidt het kabinet een nieuwe FES-wet voor waarin een voorstel wordt uitgewerkt voor de voeding van het FES, waaruit investeringen die de economische structuur van Nederland versterken, gefinancierd kunnen worden<sup>3</sup>.

## **7. Eindadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

### *Reactie*

Op 3 december 2008 heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies uitgebracht over de plan-MER, die hoort bij de Structuurvisie Randstad 2040. De Commissie vindt dat de verschillende alternatieven die in de plan-MER zijn opgenomen (Wereldstad, Kuststad, Buitenstad die zijn ontwikkeld in de door Randstad 2040 georganiseerde ontwerpateliers en de visie van het kabinet) relevante keuzen op het gebied van de ruimtelijke ordening representeren. Door de modellen in het MER te vergelijken op hun gevolgen is bruikbare informatie beschikbaar gekomen voor de onderbouwing van de kabinetsvisie op de Randstad in 2040. In het plan-MER is volgens de Commissie m.e.r. op zinvolle wijze gebruik gemaakt van de Tweede Duurzaamheidsverkenning van het MNP. Uit de uitkomsten van deze «duurzaamheidstoets» wordt duidelijk dat er meer en ander dan ruimtelijk beleid nodig is om de duurzaamheidsdoelen voor het Randstadgebied daadwerkelijk te realiseren. De Commissie acht het overigens nog wel gewenst dat er nog een passende beoordeling op hoofdlijnen komt. Ook heeft zij gevraagd om per model na te gaan in welke mate het doel van economische topregio wordt gehaald.

### *Antwoord*

Het verheugt mij dat de Commissie m.e.r. van oordeel is dat in de plan-MER de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is. Ik zal ervoor zorgen dat de MER-informatie in het verdere planproces en in toekomstige afwegingen voor de Randstad wordt meegenomen. Tevens zullen de verschillende punten die de Commissie naar voren brengt over het verduidelijken en onderbouwen van bepaalde keuzes meegenomen worden bij de acties uit de Uitvoeringsagenda.

In de structuurvisie heeft het kabinet met name gelet op flexibiliteit ten aanzien van toekomstige onvoorziene ontwikkelingen. Hiermee kunnen we zo goed mogelijk inspelen op de veranderingen die ons de komende periode te wachten staan. De reactie van de Commissie bevestigt deze benadering. Uit de vergelijking is wel gebleken dat vooralsnog bij geen van de alternatieven het «gewenste niveau van duurzaamheid» wordt gerealiseerd. Dit is ook de reactie van Milieudefensie die blij is dat gekozen is voor een relatief duurzaam ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Naar het oordeel van Milieudefensie toont de plan-MER aan dat de structuurvisie door de keuze voor stedelijke concentratie en toepassing van de lagenbenadering leidt tot een groene Randstad waarin zuinig met ruimte wordt omgegaan en de behoefte aan verkeersbewegingen zoveel mogelijk wordt beperkt.

<sup>1</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 41.

<sup>3</sup> Zie ook p. 131 van de Structuurvisie Randstad 2040.

Toch wordt duurzaamheid nog niet op alle onderdelen bereikt. Ik ben het eens met de Commissie m.e.r. dat het nog niet mogelijk is om een uitspraak te kunnen doen over de Randstad als duurzame en economisch concurrerende Europese topregio, vanwege het stadium waarin we ons bevinden en het globale karakter waarin de modellen momenteel zijn weergegeven. Deze aspecten zullen tijdens het verdere proces c.q. de uitvoering natuurlijk mijn aandacht hebben. Onder andere werkk binnen de programma's Mooi Nederland en Schoon en Zuinig aan deze doelstelling. Met deze programma's werkt het kabinet aan concrete stappen naar een duurzame samenleving. Dit doet het kabinet door verantwoord en spaarzaam om te gaan met energie en grondstoffen, energieverbruik te verminderen en energiebronnen in te zetten die duurzamer zijn. Bijvoorbeeld in de gebouwde omgeving is het streven dat alle nieuwe woningen en bedrijfsgebouwen vanaf 2020 energieneutraal worden opgeleverd. In de nieuwbouw en bestaande bouw wordt ingezet op innovatie en op aanscherping van bestaande normen.

De Commissie stelt in haar analyse vragen over de mate waarin de modellen bijdragen aan het bereiken van een economische topregio. In welke mate wordt het doel van economische topregio gehaald? In het rapport «Referentiekader Randstad Holland» kwam al in 2005 naar voren dat de Randstad in het algemeen een subtopper is en op onderdelen tot de top behoort. Het lijkt er sterk op dat deze positie ook op langere termijn kan worden behouden en dat de kracht vooral in (de regio) Amsterdam, in een aantal opzichten in Rotterdam en in mindere mate in de greenports te vinden is.<sup>1</sup>

Hoewel voor een structuurvisie geen «passende beoordeling» nodig is op basis van de Natuurbeschermingswet, ben ik vanzelfsprekend bereid een passende beoordeling uit te voeren. Het is belangrijk om nu al waar mogelijk inzicht te bieden in de vraag of en waar de veranderingen in de Randstad invloed zullen hebben op de Natura 2000, het samenhangende netwerk van beschermde natuurgebieden. Mijn belang en dat van mijn collega van LNV is dat veranderingen op een duurzame manier gebeuren, waarbij de mogelijkheden die Natura 2000 daarvoor biedt maximaal dienen te worden benut. Om onnodige beperkingen voor te zijn heb ik een nader onderzoek geïnitieerd dat de betekenis van de klimaatverandering voor de opzet en systematiek van Natura 2000 scherper in beeld brengt. Het resultaat van dat onderzoek zal ik u vanzelfsprekend ter beschikking stellen zodra dat beschikbaar is.

## **8. Overige onderwerpen**

### *Reacties*

In veel inspraakreacties wordt waardering uitgesproken voor het gevolgde proces waarin de Structuurvisie Randstad 2040 tot stand is gekomen. Er zijn meer momenten en mogelijkheden geweest voor medeoverheden, burgers en maatschappelijke organisaties om ook al tijdens het opstellen van de visie een inbreng te leveren. Een enkele partij, bijvoorbeeld de Groene Hart gemeenten, geeft desondanks aan onvoldoende betrokken te zijn geweest bij het traject van visievorming.

Voor een aantal lokale onderwerpen wordt specifieke aandacht gevraagd: bijvoorbeeld een groen Valkenburg en de A4 Delft-Schiedam. Ten aanzien van het eerste wordt de in de structuurvisie (en in de Nota Ruimte) opgenomen woningbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg ter discussie gesteld en in plaats daarvan gepleit voor een groene kwaliteitsimpuls, in lijn met het concept metropolitane parken.

<sup>1</sup> Zie ook hoofdstuk 2 van de Structuurvisie Randstad 2040 en; BCI (2005)-Referentiekader Randstad Holland, Nijmegen; Ruimtelijk Planbureau (2006) Vele steden maken nog geen Randstad, Den Haag; Ruimtelijk Planbureau (2008). Bestuur en ruimte: de Randstad in internationaal perspectief, Den Haag en het deze maand gereedkomende onderzoek van de RMNO in samenwerking met BCI naar operationalisering van het principe 3 «Wat internationaal sterk is, sterker maken».



Naast de overwegend ruimtelijke inspraakreacties worden in de reacties ook nog diverse niet-ruimtelijke onderwerpen genoemd die relevant worden geacht voor een duurzame en concurrerende Randstad. Het gaat dan bijvoorbeeld om immigratie en emigratie, sociale samenhang, kennisinfrastructuur, opleidingsniveau, onderwijs, arbeidsmarkt, woningmarkt en energietransitie.

#### *Antwoord*

Ik ben blij met de positieve opmerkingen over het gevolgde proces. De vele, openbare discussiemomenten die er tijdens het opstellen van de visie zijn geweest, hebben in belangrijke mate bijgedragen aan het grote draagvlak dat ik bespeur voor de keuzes van het kabinet over de koers voor de Randstad op weg naar 2040. De nieuwe manier van bestuurlijke samenwerking in het kader van het Programma Randstad Urgent heeft daaraan ook bijgedragen. Ter vermindering van de bestuurlijke drukte is namelijk gekozen voor een lichte vorm van bestuurlijk overleg waarin rijk en regio in principe elk één bestuurlijk aanspreekpunt aanwijzen. Afgesproken is dat dit aanspreekpunt zorgt voor de noodzakelijke afstemming respectievelijk binnen het rijk en de regio. Voor het project Randstad 2040 is deze samenwerkingsvorm ingevuld door het eerder genoemde bestuurlijke kwintet. Ondanks dat de vele bestuurlijke partijen in de Randstad en de complexiteit van de materie het lastig maken iedereen daarbij steeds te betrekken, is in de terinzagelegging toch veel draagvlak gebleken. Het uitgebreide dialoogtraject droeg daaraan ook bij.

Ik zal overigens opnieuw de regiobestuurders uit het eerdere kwintet een rol geven bij de algehele implementatie en uitvoering van de visie.

Met de woningbouwontwikkeling op het voormalig vliegveld Valkenburg kiest het kabinet, net als de provincie Zuid-Holland, voor verstedelijking in de As Leiden-Katwijk om de openheid van andere groengebieden, zoals het nationaal landschap Groene Hart, te kunnen waarborgen. Deze keuze uit de structuurvisie ligt daarmee in lijn met de Nota Ruimte. Bij de uitwerking van de verstedelijkingslocatie Valkenburg wordt, zoals in de Nota Ruimte vastgelegd, rekening gehouden met het creëren van een ruime groene bufferzone die als ecologische verbindingzone tussen de duinen en het Groene Hart kan fungeren. Daarmee wordt invulling gegeven aan de keuzes uit de structuurvisie voor een hoge ruimtelijke kwaliteit en de ontwikkeling van een aantrekkelijk woonmilieu. Zoals ik eerder schreef, is het overigens niet aan het rijk om te bepalen waar wel en geen metropolitane parken mogen komen, maar aan publiek-private allianties (zie onder 3.2). Het project A4 Delft-Schiedam maakt onderdeel uit van het Programma Randstad Urgent. Voor dit project is de Minister van VenW verantwoordelijk, samen met Martin van Engelshoven – Huls, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. Over de voortgang van dit project wordt u in het kader van Randstad Urgent geïnformeerd.

Ik onderschrijf het belang van een integrale benadering van ruimtelijke en niet-ruimtelijke aspecten. In de structuurvisie is al aangegeven dat het accent in de visie primair ligt op de fysiek-ruimtelijke onderwerpen, en wordt een aantal niet-ruimtelijke onderwerpen geagendeerd voor parallelle rijkstrajecten. Zo werkt het kabinet onder meer in de Verstedelijkingsafspraken aan een sterkere koppeling van ruimtelijke en niet-ruimtelijke aspecten in beleid en uitvoering.

#### *Tenslotte*

Van de structuurvisie is een digitaal uitwisselbare versie («DURP»). Deze is vanaf begin maart in te zien via [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040). Hiermee wordt vooruitgelopen op de verplichting in de nieuwe Wet ruimtelijke

ordering om vanaf 1 juli 2009 alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal op te stellen en beschikbaar te stellen.

**BIJLAGE 2:****Lijst van reacties R2040**

1. Gemeente De Ronde Venen, Mijdrecht
2. Gemeente Pijnacker-Nootdorp, Pijnacker
3. Regionaal Stedelijk Netwerk WERV, gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal, Rhenen
4. Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp
5. Gemeente Lansingerland, Berkel en Rodenrijs
6. Provincie Gelderland, Arnhem
7. Provincie Noord-Holland, Haarlem
8. Gemeente Ouderkerk, Ouderkerk aan den IJssel
9. NV-Utrecht, Utrecht
10. Gemeente Alphen aan den Rijn, Alphen aan den Rijn
11. Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam
12. Gemeente Zeewolde, Zeewolde
13. Gemeente Haarlem, Haarlem
14. Zuidvleugelpartners, Den Haag
15. Gemeente Heemstede, Heemstede
16. Gemeente Westland, Naaldwijk
17. Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland, Purmerend
18. Provincie Flevoland, Lelystad
19. Stuurgroep Groene Hart, Utrecht
20. Gemeente Almere, Almere
21. Samenwerking Utrecht-West, Mijdrecht
22. Brabantstad, Den Bosch
23. Gemeente Wijdmeren, 's-Graveland
24. Gemeente Nieuwkoop, Ter Aar
25. Gemeente Zaanstad, Zaandam
26. Gemeente Bodegraven, Bodegraven
27. Gemeente Zoetermeer, Zoetermeer
28. Gemeente Lelystad, Lelystad
29. Gemeente Moerdijk, Zevenbergen
30. Commissie Hoeksche Waard, Klaaswaal
31. Greenport WestlandOostland, Pijnacker
32. Economische Stakeholders regio Rotterdam, Rotterdam
33. Kamer van Koophandel Den Haag mede namens Kamers van Koophandel Amsterdam, Gooi-, Eem- en Flevoland, Midden Nederland en Rotterdam, Den Haag
34. Stichting Valkenburg Groen, Wassenaar
35. DHVG, Schiedam
36. Milieudefensie, Amsterdam
37. Stichting Oude Kern Rijsoord, Ridderkerk
38. Natuurmonumenten, 's Graveland
37. Vesteda Groep, Maastricht
39. Werkgroep Milieu Infrastructuur en Ruimte CDJA
40. Stichting Horst en Voorde, Woudenberg
41. Stichting Behoud Waterland, Broek in Waterland
42. Algemene Vereniging voor Natuurbescherming 's Gravenhage en omstreken, Den Haag
43. Stichting Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid, Capelle aan den IJssel
44. Suikerunie, Oud Gastel
45. BMC advies management, Amersfoort
46. Gasunie N.V.
47. ANWB, Den Haag
48. Staatsbosbeheer Regio West, Amsterdam
49. NS Reizigers, Utrecht
50. Greenport(s) Nederland, Naaldwijk
51. Vereniging Leefbare Venen, Waverveen
52. Natuurlijk Platteland, Haarlem

53. J. C. de Jong-Boon
54. onbekend
55. onbekend
56. L. de Ridder
57. R. de Boer
58. H. F. Blom
59. P. Petit
60. H. Hofman
61. J. Gerardu
62. N. Leijendekker
63. W. Micke
64. R. J. M. Kortekaas, Kudelstaart
65. F. A. Poot, D66 raadslid gemeente De Bilt
66. P. Kulsen
67. W. J. van Erp
68. B. J. M. Smiet, Soest
69. S. Niessen, Asten
70. P. Kuijper
71. R. Schuring, Leiden
72. D. Vancraeynest
73. L. Hondius, Dronten
74. Stichting Perspectivo Spijkenisse I.o.
75. M. Feelders
76. J. Troost
77. F. Menger
78. S. Dembski
79. A. Groeneveld, Overdinkel
80. C. Boer, Maartensdijk
81. J. L. Twicler, Winschoten
82. J. W. Duijm, Apeldoorn
83. E. Stellingwerf, Rotterdam
84. B. K. van der Chijs, Delft
85. C. Floor, De Bilt
86. Fractie GemeenteBelangen Ronde Venen, Mijdrecht
87. P. Kelder, Haarlem
88. A. W. Pezaro
89. J. Noort