

stapel-stampner

**NOTITIE TEN BEHOEVE VAN HET  
BESTUURLIJK OVERLEG OVER DE  
VIERDE NOTA EXTRA (VINEX)  
MET MINISTER ALDERS OP  
16 FEBRUARI 1991 TE ARNHEM**

 Commissie voor de  
milieu-effectrapportage

**BIBLIOTHEEK**  
Postbus 2345, 3500 GH UTRECHT

### Thema 1 Doorwerking van beleid

- . intergemeentelijke samenwerking
- . verticale beleidsafstemming via de ro-lijn
- . stimuleringsmaatregelen

#### - Intergemeentelijke samenwerking

Ten aanzien van de doorwerking van het beleid vragen wij ons af hoe de rijksoverheid denkt het in de VINEX neergelegde beleid te realiseren. De VINEX is onduidelijk over de daarvoor beschikbare middelen. Een effectieve uitvoering zal echter staan of vallen met de nodige financiële middelen en de bereidheid van de provincies en gemeenten het rijksbeleid door te laten werken in hun eigen beleid.

In zijn algemeenheid zijn wij van mening dat de rol van de provincie met betrekking tot de uitvoering niet duidelijk is. In het bestuurlijk overleg zouden wij de de provinciale rol in het algemeen en meer specifiek, wat een en ander voor Gelderland inhoudt aan de orde willen stellen.

Enkele zaken willen wij hierbij onder uw aandacht brengen. Het bevorderen van intergemeentelijke samenwerking achten wij een goede zaak. Uit de VINEX maken wij op dat een aantal taken naar intergemeentelijke samenwerkingsverbanden zullen worden overgeheveld. Met verwijzing naar het bovenstaande zijn wij van mening dat duidelijkheid over de provinciale rol hierbij noodzakelijk is.

#### - Verticale beleidsafstemming via de RO-lijn

Wat de doorwerking van het beleid in de provinciale streekplannen en gemeentelijke beleidsplannen betreft (verticale beleidsafstemming) zijn wij van mening dat de rijksoverheid zich te centralistisch opstelt. In het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft de provincie echter haar eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

Doorwerking van het rijksbeleid in provinciale c.q. gemeentelijke plannen zal door middel van onderling overleg moeten worden geëffectueerd. Met name ten aanzien van de beleidsuitspraak om vigerende bestemmingsplannen die volgens het Rijk niet in overeenstemming met het mobiliteitsbeleid zijn, zullen aanzienlijk financiële rijksmiddelen gereserveerd moeten worden.

- Stimuleringsmaatregelen

Bij de uitvoering van het beleid ligt het accent bij de lagere overheden. De rijksoverheid heeft zelf een actieve stimulerende rol waar het gaat om projecten die een grote bijdrage leveren aan de uit ruimtelijk oogpunt strategisch geachte onderdelen van het rijksbeleid, de zogenaamde sleutelprojecten van de ruimtelijke inrichting. Het gaat hierbij om investeringsprojecten voor stedelijke gebieden en infrastructuur en de daarbij behorende milieutechnologie. Daarnaast neemt de rijksoverheid zich voor om de totstandkoming te bevorderen van enige voorbeeldplannen, waarin als uitgangspunt wordt gehanteerd de beperking van het autogebruik en de beperking van het ruimtebeslag door geparkeerde auto's.

Wij juichen deze actieve stimulerende opstelling van het Rijk toe, echter ook hierbij geldt de reeds geconstateerde onduidelijkheid over de beschikbare middelen. Duidelijkheid hierover is naar onze mening essentieel voor het welslagen van het beleid met betrekking tot deze sleutel- en voorbeeldprojecten.

Bijvoorbeeld: één van de door ons voorgestelde sleutelprojecten is het light-rail project Arnhem-Nijmegen. Een sprong over de Waal levert optimale uitgangspunten voor een goed regionale openbaar vervoerssysteem. Door bij de tracering van een light-rail systeem uit te gaan van een aantal potentiële B-locaties kan dit regionale openbaar-vervoerssysteem een belangrijke bijdrage leveren aan het mobiliteitsbeleid. De kosten van dit project bedragen ongeveer 600 à 700 miljoen gulden.

Onderhandelingspunten/voorstellen voor het bestuurlijk overleg

- 1 Er zal duidelijkheid moeten worden geboden ten aanzien van de wijze van uitvoering en fasering en de daarvoor beschikbare middelen.
- 2 Een actieve betrokkenheid van het Rijk in het kader van sleutelprojecten en voorbeeldprojecten met name in Gelderland. Wij stellen de volgende sleutelprojecten voor:
  - realisering Waalbrug;
  - light-rail Arnhem-Nijmegen;
  - aanpak optimalisering van enige hoogwaardige stedelijke openbaarvervoertrajecten in met name Arnhem, Nijmegen en Apeldoorn;
  - verhoging van de fietsinfrastructuur-subsidies voor de stedelijke gebieden;
  - bestuurlijke vernieuwing knooppunt Arnhem-Nijmegen, met name ten behoeve van het vormen van een vervoerregio;
  - extra realisatie-inspanning ten behoeve van de Rijkerswoerdse plassen, plassen Ede/Veenendaal en het behoud open zwemwater in stedelijke gebieden in het kader van het bevorderen van recreatiemogelijkheden bij de steden.

Deze voorstellen zijn in de bijlage nader gespecificeerd.

Als voorbeeldplannen stellen wij voor:

- locatie Duiven-Noord (kantoren) verleggen naar Duiven-Zuid aansluitend op het station;
- locatie Westervoort (NO) ontwikkelen aansluitend op een nieuw station aldaar;
- in het kader van ons fietsplan, dat spoort met bovengenoemde uitgangspunten, meewerken aan een project dat het fietsgebruik in Gelderland bevordert.

- Thema 2
- . Het verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid
  - . Het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen
  - . De positie van Apeldoorn

- Het verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid

Het verstedelijkingsbeleid van de VINEX kenmerkt zich door een versterkte concentratie van de ruimtelijke taakstellingen (wonen-werken-voorzieningen) binnen de stadsgewesten en regionale opvangkernen en een actief werend beleid van ongewenste ontwikkelingen elders. Voor Gelderland en met name het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen valt uit de VINEX niet duidelijk op te maken op welke wijze de cijfermatige vertaling van het aldus de regering op zich ongewijzigde rijksbeleid ten aanzien van de bevolkings- en woningbouwspreiding plaatsvindt.

In het algemeen wordt de versterkte concentratie binnen de stadsgewesten en de regionale opvangkernen positief gewaardeerd. Uit recent Gelderse onderzoek blijkt dat er ten aanzien van de grotere concentratiegemeenten (met name is dit het geval in Arnhem en Nijmegen) sprake is van een onevenwichtigheid in de ontwikkeling van wonen en werken. Dit manifesteert zich in een aanzienlijke lange afstandspendel. Randvoorwaarde voor het verscherpen van het verstedelijkingsbeleid, zoals voorgesteld in de VINEX is voor ons echter dat dit in geen geval tot onaanvaardbare consequenties voor de leefbaarheid in de niet stedelijke gebieden waaruit Gelderland in aanzienlijke mate bestaat, mag leiden.

Gelderland en met name Midden-Gelderland als meest verstedelijkt deel van onze provincie kent de congestie- en bereikbaarheidsproblemen zoals die zich momenteel in de Randstad voordoen (nog) niet. In die zin heeft Midden-Gelderland nu nog een voorsprong ten opzichte van de Randstad die naar onze mening behouden moet blijven.

Gezien de zeer grote prioriteit die de rijksinvesteringsprogramma's (SVV II/VINEX) aan de randstedelijke problemen toekennen en de beperkte aandacht voor overig Nederland, vrezen wij dat indien in deze prioriteitstelling geen verandering aangebracht wordt, genoemde voorsprong binnen afzienbare tijd verloren gaan zal zijn. Dit lijkt ons zeer ongewenst.

Onderhandelingspunten/voorstellen:

- 1 Samen met het Rijk het versterkte concentratiebeleid voor wonen en werken in de Gelderse stadsgewesten en regionale opvangkernen concreet uitwerken in woningbouw- en bevolkingstaakstellingen voor de komende jaren.  
Hierbij zullen wij de volgende uitgangspunten hanteren:
  - De leefbaarheid van het niet verstedelijkte deel van Gelderland mag niet verder uitgehold worden door het versterkte concentratiebeleid in de stadsgewesten en regionale opvangkernen.
  - Als opvang van de Randstad door Gelderland dient te geschieden, dan zal dat in de eerste plaats gebeuren in Midden-Gelderland.
  - Een feitelijke bevolkingsopvang in Midden-Gelderland resulterend in een positief migratiesaldo als gevolg van een verdere economische opbloei van het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen dan wel als gevolg van een onvoldoende functionerend VINEX-beleid voor de Randstad mag niet ten koste gaan van het huidige migratiesaldo-nulbeleid voor de overige drie Gelderse streekplangebieden.
  
- 2 Samen met het Rijk en de betrokken gemeente(n) op projectmatige basis voor een aantal nieuwe B-locaties uit de op dit moment in produktie zijnde provinciale nota Bedrijfs-terreinen "Ruimte voor kantoren en bedrijven" de intentie en de praktische mogelijkheden van het Werkdocument locatiebeleid uitwerken.
  
- 3 Het Rijk zou op korte termijn en bij voorkeur in het kader van de toekomstige vervoerregio stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen een sleutelproject "Studie naar een regionaal openbaar light-rail vervoersysteem" moeten starten.

Uit de VINEX-tekst ontstaat een beeld van meer gedetailleerd beleid voor het stedelijk gebied en globaler beleid voor het landelijk gebied. Het beleid voor het stedelijk gebied heeft op meerdere plaatsen een wat centralistische toonzetting. Dit staat, gezien de complexiteit en de omvang van de problemen (geconcentreerde verstedelijking, mobiliteitsbeleid, vervoerregio's) op gespannen voet met de wens om gezamenlijk (Rijk, provincie en Gemeenten) oplossingsrichtingen voor deze problemen te vinden. Bovendien wordt door deze benadering, de positie van het streekplan als integraal regionaal ruimtelijk kader bemoeilijkt, terwijl de voorgestelde intergemeentelijke afstemming juist een regionaal kader vooronderstelt.

De passages inzake de strikte handhaving van het rijksbeleid op gemeentelijk niveau inclusief het gestelde inzake het terugdraaien van ongewenste ontwikkelingen in vigerende bestemmingsplannen getuigen van een ontbreken van realiteitszin en sluiten bovendien niet aan bij het pleidooi van de regering om gezamenlijk het voorgestane beleid gestalte te geven. Zo kan een beleid gericht op het in de toekomst voorkomen van de verdere groei van de automobiliteit door een gericht lokaal-regionaal beleid slechts dan succes hebben als een brede consensus in regionaal verband bereikt kan worden.

Het streekplan is, naast toekomstige vervoerregio's, hier bij uitstek een kader voor.

Onderhandelingspunten/voorstellen:

- 1 Het Rijk dient op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over de prioriteit die zij toekent aan het mobiliteitsbeleid, de wijze van uitvoering en de rijkstaakstellingen in deze, de inzet van rijksinstrumentarium inclusief de financiële middelen (concreet) en de positie en taak van provincie en gemeenten in dit geheel.

- Het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen

Uit de VINEX-tekst ten aanzien van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen valt af te leiden dat de regering met betrekking tot een Waalsprongkeuze wacht op een studie naar de nieuwe ontwikkelingsrichtingen tegenover de mogelijkheden om op de bestaande ontwikkelingsrichtingen door te gaan. Voor deze studie worden een aantal randvoorwaarden genoemd (pagina 31/32). Het is van belang dat in deel 3 (het Kabinetsstandpunt) een duidelijke tekst inzake de Waalsprong komt. Met name zal er van rijkszijde duidelijkheid moeten komen over de bereidheid bij te dragen aan het realiseren van de voorwaarden (2e Waalbrug, Subsidie Grote Bouwlocaties, sanering glastuinbouw) die Provinciale Staten verbonden hebben aan de keuze voor een Waalsprong. Hier zal tevens de positie van de Over-Betuwe bij betrokken moeten worden, omdat deze nu deel uitmaakt van de open ruimte, iets wat niet goed past bij de keuze voor een Waalsprong en de hierbij behorende herinrichting van de Over-Betuwe.

De VINEX stelt, dat de regering bereid is een extra inspanning te leveren om het voorgestane beleid actief uit te voeren. Echter, het instrument sleutelproject dat zij ten behoeve hiervan presenteert, wordt nogal spaarzaam ingezet.

Onderhandelingspunten/voorstellen:

- 1 Gezien de omvang en de complexiteit van de Waalsprongproblematiek, de nationale belangen in dezen en de nadrukkelijke optie van het Waalsprongmodel voor een maximale openbaar vervoersontsluiting lijkt het alleszins reëel dat de regering hier een extra inspanning levert. Bijvoorbeeld in de vorm van een sleutelproject dat aansluit op de door Provinciale Staten geformuleerde randvoorwaarden voor een Waalsprong.

- 2 Voor wat betreft Arnhem komt het project Rijn-city Arnhem in aanmerking om aangewezen te worden als sleutelproject. Met dit project wordt middels het versterken van het Stationsgebied met kantoren, het benutten van de Rijn-oevers voor woon-, werk-, toeristische en ecologische functies en het verbeteren van de relatie Stationsgebied - Binnenstad Rijn-oevers een belangrijke kwalitatieve verbetering van het Arnhems deel van het knooppunt gerealiseerd.

- De positie van Apeldoorn

Zowel in de Gelderse reactie op de Structuurschets voor de Stedelijke Gebieden (1985) als in onze reactie op de Vierde Nota (1988) hebben wij er bij de Regering op aangedrongen dat aan de gemeente Apeldoorn een stadsgewestelijke status wordt toegekend. Aangezien wij nog steeds van mening zijn, dat de gemeente deze status ten onrechte wordt onthouden, terwijl zij de aan deze status verbonden ruimere (financiële) mogelijkheden absoluut nodig heeft om zich verder te kunnen ontwikkelen als gemeente waar de concentratie van wonen en werken voor het Veluwebeleid plaatsvindt, willen wij de belangrijkste argumenten voor het toekennen van deze status aan Apeldoorn nogmaals kort aangeven. Volledigheidshalve verwijzen wij tevens naar de reactie van de gemeente zelf waarin een aantal argumenten meer uitvoerig verwoord worden en waarin wij ons goed kunnen vinden.

- Apeldoorn vervult een centrale rol in het ruimtelijke beleid voor de Veluwe. Wil de gemeente deze rol ook in de toekomst naar behoren kunnen vervullen dan is een verdere ontwikkeling van de stad essentieel. Hiertoe is de gemeente zonder de aan de stadsgewestelijke status verbonden ruimere mogelijkheden niet meer in staat.
- De huidige situatie in de gemeente waarbij de woon- en werkfunctie (waardoor een groot deel van de mobiliteit ontstaat) nog niet zo sterk uit elkaar zijn gegroeid zou naar onze mening als een geslaagd stukje mobiliteitsbeleid à la het Werkdocument beschouwd kunnen worden. In relatie tot de omvang en de economische betekenis van de gemeente is het pendelsaldo bescheiden te noemen. Het komt ons dan ook ietwat vreemd voor dat de gemeente door het meer benadrukken van het pendelcriterium en het koppelen van dit criterium aan een minimumomvang, zoals nu in de VINEX plaatsvindt "bestraft" wordt voor een situatie die vanuit het mobiliteitsbeleid gezien als positief te duiden is.

### Thema 3 Landelijk Gebied

- . De Koersen
- . De ruimtelijke vertaling van de koersen
- . ROM-project Gelderse Vallei
- . ROM-status Grote Agrarische Enclave binnen het Nationaal Landschap Veluwe
- . Verbrede plattelandseconomie en handhaven leefbaarheid plattelandskernen
- . Strategische watervoorraad Veluwe.

#### De koersen:

Wij staan positief tegenover de nieuwe verbrede benadering van het landelijk gebied. De uitgezette koersen sporen met de intenties van onze streekplannen. Wij zullen bij de verdere ontwikkeling van ons beleid hieraan nadere uitwerking en invulling geven.

#### Onderhandelingspunt/voorstel:

- 1 Ten einde duidelijkheid te hebben over de essentie van de koersen is het van belang de ecologische hoofdstructuur herkenbaar op de koersenkaart aan te geven. Daarnaast zouden meer en concretere gebiedsgerichte uitspraken gedaan kunnen worden. Met name geldt dit voor de Achterhoek, de IJsselvallei en het Rivierengebied.
- 2 Teneinde nader te bezien hoe uitwerking van de huidige vier koersen uit de VINEX kan plaatsvinden, zij wij bereid om samen met het Rijk een planstudie in een deel van Oost-Gelderland uit te voeren.

#### De ruimtelijke vertaling van de koersen:

Ten aanzien van de groene koers wordt geconstateerd dat als basis hiervoor kennelijk alleen het natuurbeleidsplan (NBP) gehanteerd is dit lijkt ons wat te beperkt. Het structuurschema openluchtrecreatie, het meerjarenprogramma bosbouw en de structuurnota Landbouw zijn hier eveneens van belang. De aanleg van nieuwe en de herinrichting van bestaande militaire oefenterreinen in groen koersgebieden zoals bijvoorbeeld de Veluwe, zijn naar onze mening in strijd met deze koers.

De ruimtelijke vertaling van de vier koersen voor landelijk gebied roept een aantal suggesties op om voor bepaalde gebieden een andere koers te hanteren. Dit betreft onder meer de Stuwval Nijmegen, het Montferland en een deel van De Graafschap.

#### ROM-project Gelderse Vallei

In de in juli 1989 tussen drie ministeries en de twee provincies gesloten bestuursovereenkomst ROM-project Gelderse Vallei is aangegeven op welke basis en vanuit welke doelstellingen de vernieuwing van de ruimtelijke structuur gestalte krijgt. In deze overeenkomst staat niets over koersen zoals deze nu in VINEX staan. Van belang is, dat het beleid opgehangen aan de koersen geen obstakel kan gaan vormen bij de opstelling van een plan van aanpak voor de Gelderse Vallei in de loop van 1991.



Onderhandelingspunt/voorstel:

PKB-tekst zodanig redigeren dat geen eventuele stijgheden tussen VINEX en bestuursovereenkomst ontstaat (dit kan door pagina 176 punt e. eerste regel: "als uitwerking van de koersbepaling landelijke gebieden" te schrappen).

ROM-status Grote Agrarische Enclave binnen het Nationaal Landschap Veluwe

Binnen de grenzen van het Nationaal Landschap Veluwe ligt de agrarische enclave Uddel-Elspeet-Garderen. Voor dit deelgebied zijn wij doende met een uitwerking van het Streekplan Veluwe. In dit gebied zijn de ruimtelijke-, natuur- en milieuproblemen van een dusdanige aard dat wij vinden dat een ROM-status voor dit gebied een belangrijke aanvulling zou zijn en ten zeerste gewenst is. Recentelijk hebben wij dit in een schrijven aan de minister van VROM kenbaar gemaakt.

Verbrede plattelandseconomie en handhaven leefbaarheid plattelandskernen

Met aandacht hebben wij de passages over het "economiseren van landelijke gebiedsfuncties" gelezen. Het idee achter deze benadering spreekt ons aan. Wil deze benadering echter kans van slagen hebben, dan zal meer inhoud gegeven moeten worden aan de verbrede plattelandseconomie. Het lijkt ons, dat hier ook verbanden (dienen te) liggen met het beleid inzake de leefbaarheid van plattelandskernen. Wat betreft dit laatste zouden wij nadrukkelijk willen bepleiten zowel delen van Rivierenland als van Oost-Gelderland nu reeds als aandachtsgebieden in de VINEX op te nemen en niet ter zijner tijd als hier de leefbaarheidsproblematiek zich nadrukkelijk aandient. Te meer, daar wij de indruk krijgen, dat de versterkte concentratie van de bevolkings- en woningbouwtaakstellingen in stedelijk gebied het landelijk gebied niet onberoerd zullen laten.

Onderhandelingspunt/voorstel

Het Rijk zou het idee om uit functies als natuur, recreatie, landschap, water(beheer) etc. inkomsten voor agrariërs te genereren meer inhoud moeten geven.

Wij zijn bereid om actief mee te denken over de wijze waarop en de mate waarin inkomsten uit landelijk gebiedfuncties kunnen voorkomen. Tevens moeten hierbij de mogelijke (ruimtelijke) neveneffecten die kunnen optreden bestudeerd worden.

Strategische watervoorraad Veluwe

Wij wijzen erop dat het toekomstige reserveringsgebied voor de drinkwaterwinning in het provinciale Waterhuishoudingsplan niet op de Veluwe gelokaliseerd is, maar in het Rivierengebied.

Het gebied op de Zuidoost-Veluwe is een reserveringsgebied voor uiterst bedreigende omstandigheden. Dit laat onverlet dat de Veluwe als strategische watervoorraad in de toekomst zou kunnen worden aangemerkt.

In dit geval is het volgende van belang:  
ten gevolge van de zandige bodemopbouw van de Veluwe verspreiden verontreinigingen eenvoudig en snel in het grondwater. Om de kwaliteit van de van nationaal belang zijnde strategische watervoorraad te waarborgen dienen bestaande bodemverontreinigingen gesaneerd te worden. Dit betekent dat er extra financiële middelen voor bodemsanering op de Veluwe benodigd zijn opdat de bodemsaneringsoperatie kan worden geïntensiveerd.

Arnhem, 11 februari 1991/3/ek/ys/7344V

## BIJLAGE

AANDACHTSPUNTEN DIE NIET DIRECT GESCHIKT ZIJN VOOR EEN BESTUURLIJK  
OVERLEG MAAR WEL DE AANDACHT VAN HET RIJK BEHOEVEN

### Het verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid

Voor wat betreft de ruimtelijke hoofdstructuur vermeldt de ontwerp-PKB op blz. 138 de volgende passage:

"In het ruimtelijk beleid wordt niet gestreefd naar wijzigingen van betekenis in de verdeling van de bevolking over het land."

Dit beleidsuitgangspunt is niet nieuw. Ook in de Vierde Nota RO en in de Structuurschets Landelijke en Stedelijke Gebieden (SLSG) komen we ditzelfde beleidsuitgangspunt reeds tegen. In de SLSG werd dit beleidsuitgangspunt cijfermatig vertaald in termen van een binnenlands migratiesaldo nul voor de provincie Gelderland als geheel. Dit uitgangspunt is ook overgenomen in de momenteel geldende Gelderse streekplannen.

Uit de VINEX valt evenwel niet meer duidelijk op te maken op welke wijze de cijfermatige vertaling van het - op zichzelf ongewijzigde Rijksbeleid ten aanzien van de bevolkings- en woningbouwspreiding - nu concreet plaatsvindt. De enige aanwijzing in deze richting treffen we aan op blz. 25 van de VINEX. In paragraaf 2.3.1., die handelt over de kwantitatieve opgave, wordt voor de provincies Gelderland en Noord-Brabant samen een woningbouwcijfer van 240.000 woningen genoemd voor de periode 1995 t/m 2014. Voor wat betreft de aan dit cijfer ten grondslag liggende aannames en veronderstellingen ten aanzien van bijvoorbeeld de binnenlandse en de buitenlandse migratiesaldi wordt volstaan met de navolgende passage:

"In de berekeningen is ervan uitgegaan dat de bevolkingsverdeling over de landsdelen niet wezenlijk verandert als gevolg van de binnenlandse migratie".

Deze passage biedt ons onvoldoende houvast om de in de VINEX gerepresenteerde woningbouwcijfers goed te kunnen beoordelen.

Inmiddels hebben wij uit ambtelijke contacten met de RPD wat meer inzicht verkregen in de cijfers. Het betreft de uitsplitsing Gelderland en Brabant enerzijds en de fasering van de woningbouw binnen de periode 1995 t/m 2014 anderzijds. Ook is ons uit de nadere toelichting van RPD-zijde gebleken dat de berekeningen voor de provincie Gelderland als geheel gebaseerd zijn op een trendmatige benadering van de binnenlandse migratie en dat dit - uitgaande van de onzes inziens enigszins verouderde trendcijfers over de jaren t/m 1988 - leidt tot een structureel binnenlands vestigingsoverschot voor de provincie Gelderland. Wij vragen ons af hoe dit uitgangspunt

voor de berekeningen zich verhoudt tot het in de VINEX weergegeven algemene spreidingsbeleid, waarin het handhaven van de huidige bevolkingsverdeling over de landsdelen centraal staat. Duidelijkheid over de vraag of Gelderland (al dan niet samen met Noord-Brabant) op grond van het in de VINEX uitgestippelde beleid al dan niet een overloopfunctie dient te vervullen ten behoeve van de Randstad en op welke wijze dit doorwerkt in de woningbouwcijfers achten wij absoluut noodzakelijk.

Ten aanzien van Flexibiliteit woningbouwcijfers planning van locaties e.d. merken wij het volgende op:

De inhoud en strekking van paragraaf 2.3.2. op blz. 26 uit de VINEX wordt door ons ten volle onderschreven. Met de regering zijn wij van mening dat de lange termijnplanning en -prognoses per definitie omgeven zijn met onzekerheden en dat er te allen tijde voldoende flexibiliteit in de plannen en in de cijfers moet zitten om zowel in boven- als in benedenwaartse richting te kunnen bijsturen zonder dat dit tot aantasting van de (samenhang in de) ruimtelijke structuur en de ruimtelijke kwaliteit leidt.

Uit de teksten op blz. 138 en 139 van de ontwerp-PKB, waar het restrictieve beleid ten aanzien van de open ruimten wordt geformuleerd, valt op te maken dat niet langer bevolkingstermen c.q. begrippen als migratiesaldi e.d. als ingang voor dit restrictieve beleid dienen te worden gehanteerd, maar dat het beter wordt geacht om voortaan het beleid rechtstreeks in termen van ruimtebeslag te definiëren. Voor de argumentatie, die aan deze wijziging ten grondslag ligt, wordt terugverwezen naar de Evaluatienota SLSG. De in deze nota aangegeven argumentatie overtuigt ons evenwel niet. Wanneer in de praktijk blijkt dat het restrictieve beleid onvoldoende wordt gerealiseerd, dan liggen hieraan naar onze overtuiging heel andere factoren ten grondslag dan de ingang voor de berekeningen.

Veeleer zijn dan zaken aan de orde als het gemeentelijke woningtoewijzingsbeleid i.c. de regelingen ter beperking van (ongewenste) vestiging (met name waar het gaat om vestiging in de bestaande woningvoorraad), de mate waarin het nieuwbouwprogramma van gemeenten c.q. regio's qua samenstelling is afgestemd op de lokale behoefte, enz. Tegen deze achtergrond betwijfelen wij of de overstap van bevolkingstermen naar ruimtebeslag inderdaad zal leiden tot een effectiever ruimtelijk beleid. Bovendien signaleren wij als probleem dat het begrip ruimtebeslag voor woningbouw sterk conjunctuurgevoelig is en dat er geen directe relatie meer gelegd kan worden met begrippen als de "eigen c.q. plaatsgebonden" woningbehoefte. Vooral dit laatste zien wij als een groot bezwaar.

Overigens stellen wij vast dat in de Gelderse situatie, waarin het beleid inderdaad in bevolkingstermen wordt uitgewerkt, door de bank genomen sprake is van een steeds betere realisatie, met andere woorden de discrepanties tussen de feitelijke en de gewenste bevolkingsgroei en -spreiding nemen over het algemeen af ook en vooral op de Veluwe. Voor een (drastische) ombuiging van de manier, waarop het beleid wordt gedefinieerd c.q. uitgewerkt, zien wij op dit moment geen c.q. onvoldoende aanleiding.

In de VINEX wordt een sterk accent gelegd op de uitvoerbaarheid c.q. de uitvoeringsgerichtheid van het beleid. Wij achten dit een goede zaak. Tegelijkertijd moeten wij evenwel constateren dat er op dit punt in de VINEX naar onze smaak nog een aantal leemtes zit. De belangrijkste drie willen wij in het hiernavolgende graag onder de aandacht brengen. Het gaat om:

1. de doorwerking van de VINEX richting contingentering;
2. de (regelmatige) actualisering van de woningbouwcijfers;
3. het aangeven van bandbreedtes in de prognoses als gevolg van de onzekerheden.

Ad 1

Doorwerking VINEX richting contingentering

In de VINEX wordt nergens duidelijk gemaakt op welke wijze het nationale spreidings- en verstedelijkingsbeleid en de cijfermatige vertaling hiervan (woningbouwcijfers) doorwerkt in de jaarlijkse verdeling van de contingenten voor gesubsidieerde nieuwbouwwoningen over de provincies. Op dit punt verwachten wij van het Rijk een nadere verduidelijking.

Ad 2

Regelmatige actualisering (bevolkings- en) woningbouwcijfers

In verband met de uitvoeringsgerichtheid achten wij het van groot belang dat de woningbouwcijfers uit de VINEX regelmatig worden geactualiseerd. Hieromtrent hebben wij in de VINEX evenwel niets aangetroffen. Ook op dit punt verwachten wij van het Rijk een nadere verduidelijking.

Ad 3

Bandbreedte prognoses

Gelet op de onzekerheden die nu eenmaal onlosmakelijk verbonden zijn met het opstellen van bevolkings- en woningbehoefteprognoses voor de lange(re) termijn, achten wij het van groot belang dat er in de VINEX ten aanzien van de toekomstige woningbouw niet wordt volstaan met het vermelden van één enkele prognose-uitkomst, maar dat er consequent een bandbreedte in beeld dient te worden gebracht, waarbinnen zich naar alle waarschijnlijkheid de ontwikkelingen zullen afspelen ten aanzien van bevolkingsgroei en woningbehoefte c.q. woningbouw.

Ten aanzien van de beperking van de mobiliteit merken we het volgende op:

Een belangrijk element uit de VINEX vormt de gedachte dat ook het RO-beleid ten aanzien van de verstedelijking een bijdrage kan en moet leveren aan de beperking van de (groei van de) mobiliteit. Deze gedachte spreekt ons aan en sluit ook goed aan bij de resultaten van een onlangs door onze dienst Ruimte, Wonen en Groen uitgevoerd onderzoek naar de positie van de concentratie- en centrumgemeenten in Gelderland. Uit dit onderzoek is onder meer naar voren gekomen dat er ten aanzien van de grotere concentratiegemeenten, waaronder met name ook de knooppuntgemeenten Arnhem en Nijmegen, sprake is van een zekere onevenwichtigheid ten aanzien van de ontwikkeling van het

wonen en het werken. De groei van de bevolking en de woningbouw is ten opzichte van de groei van de werkgelegenheid - relatief gezien - enigszins achtergebleven. Een en ander manifesteert zich onder meer in een aanzienlijke lange afstandspendel. Momenteel beraden wij ons over de mogelijkheden om via een beperkte aanscherping van het in onze streekplannen neergelegde verstedelijkings- en bundelingsbeleid tot een zekere inperking van de bovengenoemde lange afstandspendel te komen. Randvoorwaarde voor ons bij een eventuele aanscherping van het verstedelijkingsbeleid is overigens dat dit in geen geval tot onaanvaardbare konsekwenties mag leiden voor de leefbaarheid in die gemeenten, waarvoor ook nu reeds een restrictief beleid ten aanzien van bevolking en wonen geldt. Deze randvoorwaarde sluit naar onze mening goed aan bij het beleid, zoals dit in de VINEX ten aanzien van de leefbaarheid is geformuleerd.

Wij juichen de toevoeging van de bereikbaarheid met de fiets, als additioneel locatiecriterium, toe. Dit is volkomen terecht en van groot belang. Dit element is een uitermate belangrijke aanvulling op de gedachten zoals die vertolkt zijn in het Werkdocument.

Als sleutelproject wordt in dit het kader van de beperking van de mobiliteit voorgesteld:

- Realisatie Waalbrug  
(zonder Waalbrug is het beleid uit OVx2 alsmede de Waalsprong niet optimaal uit te voeren. Als extra argument kan gehanteerd worden, dat - zonder de Waalbrug - de brug bij Ewijk de toeleidende wegen (reconstructie knooppunt Valburg) op termijn nodig zijn (gepland zijn). Een aanleg van de Waalbrug is voordelig, omdat deze uitgaven dan kunnen vervallen en er een gunstige locatie mee tot ontwikkeling kan worden gebracht. (Gedeeld belang voor Verkeer en Waterstaat en VROM).
- Aanpak light-rail (agglo-rail) Arnhem-Nijmegen. (Ontsluiting vele "oude" locaties, ontwikkeling locaties Driel Oost-Waalsprong-Elst Noordoost o.a.).
- Aanpak optimaliseren van enige hoogwaardige stedelijke ov-trajecten in met name Arnhem-Nijmegen ("zie Arnhem-Nijmegen ligt goed") en Apeldoorn. (Probleem: een en ander moet nog nader bepaald worden in overleg met gemeenten voortouw ligt daar).
- Verhoging fiets-infrastructuur-subsidies stedelijke gebieden (minder relevant in VINEX-kader?).  
(Fietsbruggen in Arnhem en Nijmegen?).
- In het kader van ons fietsplan willen wij graag meewerken aan een project dat het fietsgebruik in Gelderland bevordert.

Het beleid ten aanzien van de geleiding van de mobiliteit verdient naar onze mening nuancering en in ieder geval een werkbare regionale vertaling.

In Gelderland vindt dit momenteel plaats in de Gelderse nota Bedrijfterreinen; Ruimte voor kantoren en bedrijven.

Wij plaatsen een vraagteken bij het beleidsvoornemen waar gesteld wordt dat ook bestaande bestemmingsplannen zouden moeten worden gewijzigd, indien die mogelijkheden voor bedrijfsvestiging mogelijk maken, welke strijdig zijn met het nu voorgenomen - aangescherpte - mobiliteitsbeleid.

In de tekst wordt niet gerept over de kosten die dit beleid voor de gemeenten met zich meebrengen. De financiële consequenties voor de gemeenten kunnen namelijk zeer groot zijn aangezien de verkoopbaarheid van het industrieterrein drastisch kan afnemen, terwijl de investeringen voor het terrein reeds zijn gedaan. Terwijl het (rijks)-prijskaartje ontbreekt.

Als voorbeeldprojecten worden in dit kader voorgesteld:

- Locatie Duiven-Noord (kantoren) verleggen naar Duiven-Zuid aansluitend op station. (Nodig: bestemmingsplanwijziging Duiven-Zuid: geen extensieve woningbouw, maar kantoorbestemming).
- Locatie Westervoort (NO) ontwikkelen aansluiten op nieuw station aldaar (inleveren bufferfunctie).

Tot slot merken wij bij het onderdeel regionale beleidsuitspraken ten aanzien van Overijssel en Gelderland op dat:

Op blz. 175 van de VINEX (ontwerp-PKB) bij de beschrijving van het beleid voor de open ruimten het Rivierengebied wordt genoemd. Expliciet wordt aangegeven dat tot het Rivierengebied als open ruimte ook het gebied tussen Arnhem en Nijmegen dient te worden gerekend. Gelet op de ontwikkelingen met betrekking tot het knooppunt Arnhem-Nijmegen en de rol, die in dit verband aan de Over-Betuwe wordt toebedacht, achten wij een bijstelling op dit punt gewenst.

- Nederland-internationaal

Als gevolg van de veranderingen in Oost-Europa onderkennen wij de toenemende betekenis van met name de relaties met het oosten van Duitsland (Berlijn).

In dit licht bezien willen wij het belang (de mogelijkheden) van een hoofdtransportas voor het reizigersvervoer per spoor op de relatie Utrecht-Arnhem-Zutphen-Hengelo (en verder naar Berlijn) hier nog eens benadrukken. Voor het goederenvervoer per spoor dient in dit kader een vervolg van de Betuwelijn in noordoostelijke richting (via Twente naar Berlijn) in de beschouwingen te worden betrokken.

## 1 Landelijk gebied

Ten aanzien van de in de ruimtelijke hoofdstructuur (II.2) en het beleid landelijk gebied (4) uitgewerkte koersbepaling voor het landelijke gebied stellen wij voor enige gebieden waaronder Stuwval Nijmegen, het Monterland en een deel van De Graafschap, een koers voor die meer overeenkomt met de specifieke situatie c.q. het vigerende rijks- en provinciaal beleid. Dit zouden wij gaarne in een ambtelijk overleg nader willen expliciteren.

Wat betreft de gewenste ontwikkelingsrichting per koers brengen wij het volgende onder uw aandacht:

Wij zijn van mening dat de aanleg van nieuwe en de herinrichting van bestaande COT'en en EOT'en zich niet verdraagt met de filosofie achter de groene koers.

Wij zijn verder van mening dat bij de "groene koers" de gewenste ontwikkelingsrichting dient te worden aangevuld met "de realisering van de ecologische hoofdstructuur".

Ten aanzien van de gele koers wordt het streven naar concentratie intensieve veehouderij via het bieden van voorzieningen onderschreven. Vragen die hierbij kunnen worden gesteld zijn:

- 1 Hoe verhoudt zich deze beleidslijn met de gestelde depositie-doelstellingen.
- 2 Binnen deze koers wordt scheiding van functies nagestreefd. Dit betekent mogelijk ook sanering (verplaatsing) van kleine natuurelementen?

Een flexibele benadering achten wij nodig voor individuele bedrijven met het oog op het bereiken van een duurzame landbouw. Aan de landbouw worden in alle koersen milieuhygiënische eisen gesteld. Individuele (milieu)vergunningaanvragen worden getoetst aan de daar gestelde milieuhygiënische normen. Dit biedt de mogelijkheid voor het leveren van "maatwerk". Ook kunnen voorwaarden (treffen van bepaalde voorzieningen bijv.) aan de vergunning worden verbonden.

Met betrekking tot het beleid ten aanzien van de Bosbouw (4.11) wordt een passage gemist over de verhoging van de zelfvoorzieningsgraad aan hout van 8% nu tot 17% in 2050 (kamerstandpunt) waarin ook de bestaande bossen ten dele een rol moeten spelen alsmede de doorwerking hiervan in het structuurschema LNO.

Aan hetgeen ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en inrichtingsactiviteiten in 4.13 wordt gesteld, zou naar onze mening moeten worden toegevoegd (overeenkomstig het bosbeleid) dat ruimtelijke ingrepen en inrichtingsactiviteiten die het algehele karakter, de wezenlijke kenmerken en de samenhang en waarde van ntuurgebieden en karakteristieke landschappen kunnen schaden in geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen alleen in uitvoering worden genomen indien is voorzien in een gelijkwaardige compensatie.

Ten aanzien van het thema Nederland-Waterland (5), wordt de aandacht gevraagd ten aanzien van de totstandkoming van een aaneengesloten recreatietoevaartnet voor een verbinding tussen Maas en IJssel in verband met conflicten toervaart en beroepsvaart.

Ten aanzien van de regionale beleidsuitspraken (V) willen wij allereerst de aandacht vragen voor de mogelijkheden in de provincie Gelderland als overloopgebied voor de glastuinbouw uit West-Nederland.



De PKB-tekst met betrekking tot open ruimten in Gelderland stelt dat alleen voor het CVN de meest restrictieve variant geldt. De kaart op pag. 178 in PKB en de kaart op pag. 116 van de toelichting geeft dit restrictieve beleid echter ook aan voor het zuidelijk deel van de Gelderse Vallei en verbindt daarmee het CVN en de Utrechtse Heuvelrug. Wij achten duidelijkheid over de begrenzing van het gebied waarvoor het restrictieve beleid geldt gewenst.

Ten aanzien van de Gelderse Vallei zijn door de rijksoverheid en de provincies Utrecht en Gelderland bij de ondertekening van het startconvenant voor het ROM-project Gelderse Vallei in juli 1989 afspraken gemaakt over structuur en organisatie van het project met een centrale rol voor de ingestelde Valleicommissie. Wij zouden dit graag in de PKB-tekst zien verwoord. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn stellen wij de volgende redactionele aanpassing van de tekst op pagina 176 punt e. 2e alinea voor: "De Rijksoverheid zal samen met de provincies Utrecht en Gelderland bevorderen dat.....en plan van aanpak.....wordt opgesteld".

Verder zijn wij van mening dat op pagina 176 punt e. de volgende zinsnede dient te worden geschrapt:

2e alinea (Plan van Aanpak is onder meer gericht op) "terugdringing van niet in het buitengebied gebonden activiteiten"

In het kader van het ROM-project wordt tevens bezien in hoeverre andere, niet-agrarische functies een bijdrage kunnen leveren aan een oplossingsstrategie voor de Vallei:

- Als "economische dragers" van een oplossingsstrategie.
- Als "functionele dragers" van een nieuwe ruimtelijke structuur.
- Als directe - en vaak gerichte - bijdrage aan vermindering van de milieubelasting in (delen van) de Vallei.

Met andere woorden: bedoelde functies/activiteiten kunnen een belangrijke rol spelen om ROM-doelstellingen met betrekking tot milieu en een nieuwe ruimtelijke structuur met kwaliteit te realiseren. Een benadering die het Rijk zelf ook voorstaat bij de "blauwe koers"; de PKB-tekst (pag. 154/155) spreekt over de mogelijkheid van inpassing van bepaalde woonvormen en vormen van bedrijvigheid in het landelijk gebied.

VINEX geeft ook een deel van de Vallei als blauwe koers aan; hier zit dus, gelet op de uitspraak van "terugdringing van niet aan het buitengebied gebonden activiteiten" op zijn minst de nodige spanning. Overigens geldt voor de geografische begrenzing van blauwe koersgebieden maar zeker ook de andere koersgebieden binnen de Gelderse Vallei dat deze als kader voor het ROM-project prematuur zijn.

Wij zijn van mening dat de door het Rijk met de provincies gesloten bestuursovereenkomst de basis dient te zijn voor dit ROM-project en dat dit project derhalve niet formeel ingekaderd dient te worden in de koersbepaling voor het landelijk gebied.

Hoewel niet in de PKB aangegeven, constateren we toch enige wijzigingen in het beleid voor het Rivierengebied onder meer dat het beleidsplan Uiterwaarden niet meer wordt genoemd als bouwsteen voor de verdere uitwerking Rivierengebied.

We missen verder de Bergboerenregeling en de Relatienota. Deze worden wel in de regeringsbeslissing over de Vierde Nota opgenomen.

Tot slot constateren wij ten aanzien van het Rivierengebied dat het gebied de Gelderse Poort veel ruimer wordt aangegeven dan in onze beleidsnota Uiterwaarden. Wij zijn van mening dat het gebied de Gelderse Poort een begrenzing conform ons beleidsplan Uiterwaarden dient te hebben.

Het Structuurschema LNO wordt uitsluitend bij de beschrijving van noord en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland aangehaald en in relatie tot de Randstad-groenstructuur.

Omdat wij ervan uitgaan dat het SLNO verder gaat dan alleen de Randstad en omdat er dan ook tevens uitspraken voor de regio Overijssel/Gelderland zullen worden gedaan, dient bij deze regiobeschrijving daaraan eveneens aandacht te worden besteed.

Tot slot vragen wij nog uw aandacht voor de volgende opmerkingen ten aanzien van de regiobeschrijving Overijssel/Gelderland:

Veluwe: Toevoegen dat recreatieve ontwikkelingen worden tot stand gebracht door middel van een zonering in het kader van de deelplannen Nationaal Landschap Veluwe.

Gelderse Vallei: Gemist wordt dat in het zuidelijk deel een recreatieproject, in relatie tot de aanleg van de A-30, zal worden gerealiseerd.

Gelderse Poort: Toevoegen de ontwikkelingen van extensieve vormen van recreatie.

Arnhem, 11 februari 1990/3/ek/ys/7345V



Bezoekadres  
Markt 11  
Arnhem

Postadres  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem

telefoon (085) 59 91 11  
telex 45 569 pbgl  
telefax 085-59 94 80

De minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

datum  
5 februari 1991

nummer  
RG91.386-RWG/R3302

onderwerp  
Regionale plannen

Hierbij ontvangt u in de vorm van een tweetal notities onze reactie op deel 1: ontwerp-planologische kernbeslissing van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.

Ten eerste een notitie met een drietal gespreksthemata ten behoeve van het bestuurlijk overleg dat u voornemens bent met ons college te voeren.

Het gaat hierbij om de thema's:

- 1 Doorwerking van beleid:
  - intergemeentelijke samenwerking;
  - verticale beleidsafstemming via de RO-lijn;
  - stimuleringsmaatregelen.
  
- 2 Het verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid in het algemeen en meer in het bijzonder:
  - het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen;
  - de positie van Apeldoorn.
  
- 3 Het landelijk gebied in het algemeen en in het bijzonder:
  - de koersen;
  - de ruimtelijke vertaling van de koersen;
  - ROM-project Gelderse Vallei;
  - ROM-status Grote Agrarische Enclave binnen het Nationaal Landschap Veluwe;
  - verbrede plattelandseconomie en handhaven leefbaarheid plattelandskernen;
  - Strategische watervoorraad Veluwe.

Ten tweede is bijgevoegd een notitie waarin opmerkingen zijn verwerkt die niet in een bestuurlijk overleg aan de orde behoeven te komen, maar die wij van belang achten om onder uw aandacht te brengen.

Inlichtingen bij Van Dalen

verzonden 12 FEB. 1991



599774  
doorkiesnr.

postgirorekening 86 97 62  
ABN Arnhem, rek nr 53 50 26 463  
BNG 's-Gravenhage, rek nr 28 50 10 824

Zoals in de ontwerp-PKB is voorgesteld richten wij ons in belangrijke mate op de gewijzigde en nieuwe beleidsuitspraken. (De "vetgedrukte" passages in de ontwerp-PKB.)

Wij wachten uw uitnodiging voor bestuurlijk overleg af.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

*H. van den Broek*

wnd.

voorzitter

*V. J.*

griffier

bijlagen

coll. *JH.*

code: ek/8268T