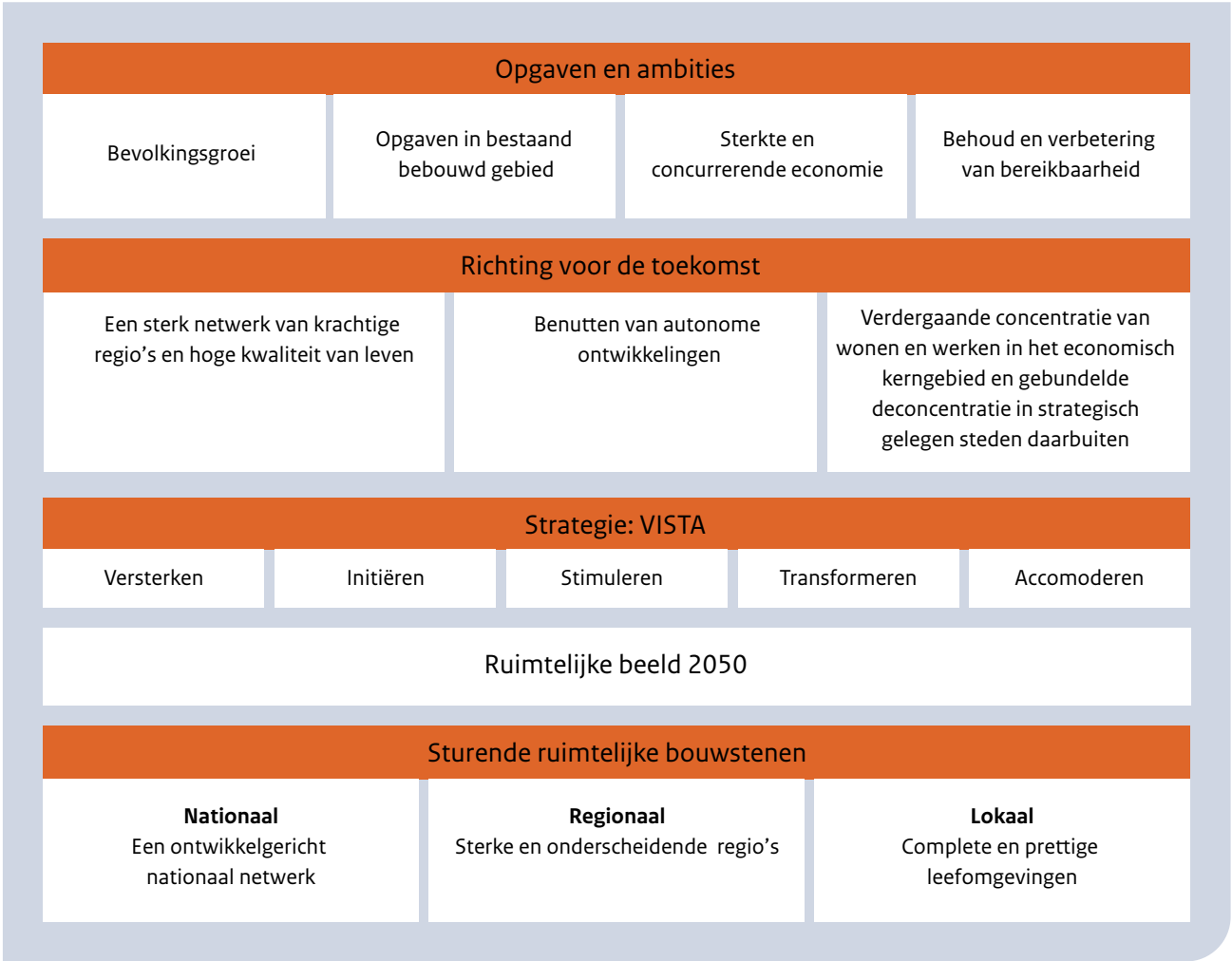


Hoofdstuk 9

Wonen, werken en bereikbaarheid



Wonen, werken en bereikbaarheid



Structuur van het hoofdstuk over het integrale thema Wonen, werken en bereikbaarheid

9.1 Opgaven en ambitie

9.1.1 Opgaven

Nederland telt op dit moment meer dan achttien miljoen inwoners. Dat zijn er een 1,3 miljoen meer dan tien jaar geleden. De woningvoorraad, werklocaties, nutsvoorzieningen en infrastructuur zijn niet in gelijke mate meegegroeid. Alleen al het woningtekort is nu ongeveer 400.000. Als Nederland tot 2050 gematigd doorgroeit naar twintig miljoen inwoners, zijn er tot 2050 ongeveer van 1,65 miljoen extra woningen nodig. Dat betekent een toevoeging van twintig procent bovenop de acht miljoen woningen die er nu zijn in ons land. De groei van de bevolking betekent ook een vraag naar meer ruimte voor werken, voorzieningen, sport en groene, toegankelijke plekken voor recreatie en natuurbeleving. En om het meegroeien van de infrastructuur voor mobiliteit, energie en drinkwater. Dit in 30 jaar tijd voor elkaar krijgen, behelst de grootste ontwikkelopgave in de Nederlandse geschiedenis.

De opgaven zijn bovendien anders dan voorheen. We kunnen niet zomaar terugvallen op beproefde concepten en oplossingen. In 2050 maken bijvoorbeeld ouderen en jongere alleenstaanden een nog groter deel uit van de bevolking dan nu al het geval is. Deze ontwikkeling stelt andere eisen aan de woningvoorraad, het voorzieningenaanbod en de inrichting en het gebruik van de leefomgeving. Het tekort aan betaalbare woningen op de juiste plaats zorgt er nu al voor dat grote groepen mensen geen geschikte woning kunnen vinden. Daarnaast hebben alle regio's een opgave in bestaande woningvoorraad: deze voldoet niet altijd aan de vraag en is vaak ook anderszins verouderd. Ruimte vinden voor zoveel nieuwe woningen, werken en infrastructuur, en voor voorzieningen en groen, lukt alleen als elke regio zijn aandeel neemt. En als we lokaal durven te kiezen voor vernieuwende oplossingen.

Ook de vestigingsvoorwaarden voor de economie veranderen deels. Een sterk en concurrerend bedrijfsleven is nodig om onze collectieve voorzieningen in stand te houden, het welvaarniveau te garanderen en om de transities en aanpassingen aan een veranderend klimaat te realiseren. Nieuwe economische groeisectoren, zoals de digitale economie en hightechindustrie stellen heel specifieke vestigingsvoorwaarden, ook voor het behouden en aantrekken van talent. Sommige economische sectoren, waar Nederland en Europa van oudsher sterk in zijn en waar we nu ons geld mee verdienen, staan onder druk. Het is belangrijk dat we ruimte vinden voor bedrijven en hun werknemers, maar ruimte wordt schaarser en de vraag ernaar neemt alleen maar toe. Om een goed vestigingsklimaat en het toekomstig verdienvermogen van Nederland te garanderen, moeten we voorzien in de ruimtelijke condities voor een innovatieve, duurzame en weerbare economie, waarvan de hele samenleving profiteert. Daarbij gaat het naast bedrijventerreinen en gemengde stedelijke plekken ook om innovatiemilieus, waaronder scienceparken, innovatiedistricten en in het bijzonder campussen als plekken voor innovatie.

Onze steden en regio's kunnen alleen als samenhangend geheel functioneren dankzij nationale netwerken over weg en spoor. Door de bevolkingstoename en toegenomen verplaatsingen ontstaan mobiliteitsknelpunten. Op deze plekken is er sprake van meer reizigers en goederentransport dan de infrastructuur aankan, met veiligheidsrisico's en vertragingen als gevolg. Elders staat de nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen als zorg, onderwijs en cultuur onder druk door afnemend aanbod van openbaar vervoerverbindingen, maar ook door toenemende kosten van mobiliteit. Dit speelt in landelijke gebieden en kleinere kernen, waar de afstand tot voorzieningen zo groot is, dat een auto vereist is om je dagelijkse bestemmingen te bereiken. In de steeds drukker steden wordt intussen gekozen voor ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit: fiets en openbaar vervoer (ov). Hierdoor ontstaat er een mobiliteitsmismatch: een steeds slechtere aansluiting van auto-afhankelijke gebieden waar veel mensen wonen, en autoluwe stedelijke gebieden waar werkgelegenheid en voorzieningen zich concentreren.

Er bestaan grote verschillen in welzijn en gezondheid tussen bevolkingsgroepen. Deze komen mede tot uiting in leefbaarheidsscores, die binnen en tussen regio's flink kunnen verschillen. De leefomgeving speelt hierin een rol, aangezien die ons welzijn en onze gezondheid zowel in positieve als negatieve zin beïnvloedt. De leefomgevingskwaliteit is niet overal Nederland even goed. Daarnaast zijn er verschillen in de impact die de leefomgeving heeft. Sommige mensen en groepen zijn gevoeliger voor omgevingsfactoren in hun directe leefomgeving. Dit is een factor om rekening mee te houden op zowel nationaal als lokaal niveau.

Klimaatverandering en extremer weer hebben ook op de regionale ontwikkeling invloed. Het reserveren van ruimte rond het hoofdwatersysteem en voor het ophogen van waterkeringen, beperkt soms de ruimte voor woningbouw en economie. Bodemdaling en verdroging leidt tot funderingschade en brengt extra opgaven met zich mee bij nieuwe ontwikkeling. In de directe leefomgeving vraagt een klimaatbestendige inrichting om meer ruimte voor groen. Tegelijk zorgt intensiever gebruik van de leefomgeving voor een toenemende drukte in de ondergrond. Meer ruimte voor bomen, waterberging en -infiltratie zal hier verenigd moeten worden met ondergrondse ruimtevragers, zoals buisleidingen, nutsvoorzieningen en archeologische waarden.

9.1.2 Ambitie

Richting 2050 willen we door een evenwichtige regionale ontwikkeling voorzien in de grote vraag naar ruimte voor wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid. Daarbij willen we de ontwikkeling zo vormgeven dat deze bijdraagt aan een goede leefomgevingskwaliteit, met binnen regio's een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen en een hoge kwaliteit van de inrichting van bebouwd gebied en landschap. Dat betekent dat we niet alleen maar woningen bouwen, maar dat er nabij die woningen voldoende ruimte is voor werken en ondernemerschap, dat de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau op peil blijft en nutsvoorzieningen, groen en ruimte voor sport en ontspanning meegroeien. Door het benutten van kansen in verschillende regio's willen we dat alle regio's op passende wijze bijdragen aan de ontwikkelopgaven en er ook van profiteren. Op die manier draagt ruimtelijke ontwikkeling bij aan meer balans tussen regio's binnen Nederland.

Om die ambities waar te maken, willen we zoveel mogelijk autonome ontwikkelingen benutten en lokaal kansen aangrijpen. Nederland heeft binnen Europa een specifieke rol te vervullen. Die rol wordt ingegeven door de ligging, als poort van Europa, maar ook door het sterk verstedelijkte karakter, waardoor hier specialistische economische sectoren bloeien in zowel industrie als dienstensector. Daarmee verbonden kent ons land een uitstekende kennisinfrastructuur van universiteiten, hogescholen, beroepsopleidingen en instituten. Nederland behoort tot de Europese top als het gaat om het aantrekken van bedrijven, investeringen en talent, maar ook in het zelf ontwikkelen van nieuwe goederen en diensten en het opleiden van mensen.

Een sterk netwerk van krachtige regio's en een hoge kwaliteit van leven

Een sterk Nederland bestaat uit sterke regio's die bijdragen aan de nationale welvaart en ontwikkeling. Vergroten van de netwerkkracht van heel Nederland binnen Europa is nodig om die regio's op nationaal niveau als een geheel te laten functioneren. Daarvoor willen we sturen op complementariteit tussen regio's: ze moeten elkaar zoveel mogelijk aanvullen door onderscheidend te zijn. Ook verbeteren we de verbindingen tussen regio's, zodat ze meer als een geheel kunnen functioneren. Die interregionale verbindingen vallen idealiter samen met snelle Europese verbindingen, die het Stedelijk Netwerk Nederland en de omliggende regio's weer verankeren in de bredere Noordwest-Europese context.

Dankzij de concentratie en nabijheid van mensen, werk, kennis en cultuur zijn krachtige steden de trekpaarden van de regio's. Om regio's sterker te maken, richten we daarom ruimtelijke ontwikkeling binnen regio's waar mogelijk op het vergroten van de agglomeratiekracht. Ook hiervoor zijn verbindingen onmisbaar, zowel binnen als tussen grote en kleine kernen.

Een hoge kwaliteit van de leefomgeving is onmisbaar voor welvaart. Zowel voor individueel welbevinden en het functioneren van de samenleving, als voor het vestigingsklimaat en daarmee de economie. Ontwikkelingen in het bebouwd gebied en in het landschap moeten bijdragen aan die kwaliteit van de leefomgeving. Dat is geen luxe, maar noodzaak. Milieukwaliteit moet op orde zijn. Dat gaat om luchtkwaliteit, maar ook om schoon oppervlaktewater.

Benutten van autonome ontwikkelingen en trends

De belangrijkste autonome ontwikkelingen die we willen benutten voor regionale ontwikkeling zijn die van *concentratie* en de daaruit voortvloeiende *deconcentratie*. Er is sprake van een voortgaande concentratie van mensen en werk in aantrekkelijke steden. Deze richt zich in de huidige economie als vanzelf op de grootste, aantrekkelijkste en meest dynamische metropoolregio's. Hieraan willen we tegemoetkomen door het bouwen van meer stedelijke woon-werkmilieus op goed bereikbare plekken in de grote steden. De ruimte hiervoor vinden we vooral door slimme verdichting en zorgvuldige transformatie. De concentratie van mensen heeft door de oplopende druk op de ruimte een

deconcentratiebeweging tot gevolg: op zoek naar passende woonruimte trekken mensen vanuit de steden naar kernen in de omgeving en naar aangrenzende regio's. Ook deze beweging willen we benutten. Door de trek vanuit de steden in goede banen te leiden, kunnen we de ontwikkeling van strategisch gelegen regio's stimuleren. Steden op grotere afstand van de metropoolregio's zijn dankzij de goede bereikbaarheid namelijk aantrekkelijk als luwere, maar nog steeds stedelijke woonomgevingen. Hier kan voorzien worden in een groot deel van de woningbouwopgave. Maar wel aansluitend bij de daadwerkelijke vraag, oftewel op goed bereikbare plekken, met voldoende voorzieningen in de buurt en direct aansluitend op bestaande steden, met hun goed geoutilleerde stadscentra. De komst van nieuwe inwoners maakt deze regio's vervolgens ook weer aantrekkelijker voor bedrijven.

Een trend die we ook willen benutten, is het binnen Europa en Nederland actiever meesturen op de ontwikkeling van *nieuwe economische sectoren*. Dit biedt kansen voor regio's op grotere afstand van de metropolen. Dat zo'n ontwikkeling tot groei en zelfs een schaa sprong kan leiden, bewijst Brainport Eindhoven, dat op de vleugels van de hoogwaardige maakindustrie uitgroeit tot een nieuwe metropool binnen Nederland, met een belangrijke rol in de nationale economische ontwikkeling via groei-markten als de microchipindustrie. We zien de biotech-industrie zich sterk ontwikkelen in plaatsen als Leiden en Oss. Daarnaast zorgt de defensie-industrie voor hernieuwde groei in Vlissingen, Born en Hengelo. In veel regio's in het noorden, oosten en zuiden van het land liggen kansen voor meer regionale ontwikkeling. Maar een schaa sprong kan alleen slagen waar de uitgangspositie zowel ruimtelijk als economisch gunstig is. Dat wil zeggen, een ligging op nationale en internationale netwerken en voldoende aanwezige stedelijke massa en een ontwikkeld kennisecosysteem met universiteit, specialistische instituten en bedrijven, inclusief de bijbehorende onderzoeks- en test-faciliteiten en infrastructuur.

Bij het aansluiten en meesturen op autonome ontwikkelingen en trends, zullen we zoveel mogelijk bestaande ontwikkelruimte op goed bereikbare plekken benutten, naast de ruimte op bestaande nationale en regionale infrastructuurnetwerken. Tegelijk willen we de netwerken aansluitend op de gekozen koers versterken en uitbreiden.

9.2 Richting voor de toekomst: VISTA-strategie

Richting 2050 draagt elke regio in ons land bij aan de grote opgaven. Elke regio heeft eigen kenmerken, opgaven, ambities en bijbehorende ontwikkelmogelijkheden. Voor de kortere termijn voeren we gemaakte afspraken voor bijvoorbeeld woningbouw uit en zetten we de bestaande inzet in NOVEX-verstedelijkingsgebieden voort. Wel verbreden we deze naar een integrale verstedelijking met, naast woningbouw, een inzet op economische ontwikkeling en groen in en om de stad, rekening houdend met het water- en bodemsysteem en met aandacht voor bestaande en nieuwe culturele en landschappelijke kwaliteiten. Daarnaast breiden we het stedelijk netwerk Nederland uit en is de uitwerking door Rijk en regio's in drie nieuwe verstedelijkingsgebieden gestart.

Voor de langere termijn wil het Rijk voor alle regio's – met provincies, gemeenten en stakeholders – werken aan onderscheidende ontwikkelstrategieën. Daartoe onderscheiden we verschillende ruimtelijk-economische strategieën op hoofdlijnen. Op basis van basis van data, ontwerpend onderzoek en ruimtelijke analyse zien we verschillende ontwikkelrichtingen voor regio's. Daarbij zijn onder andere ligging in het nationale mobiliteitsnetwerk, stedelijke massa, ontwikkeling van het aantal inwoners en banen, sociale opgaven, economische sectoren, aanwezigheid van kennisinstellingen en kansen en beperkingen vanuit landschap, water en bodem gewogen. In combinatie met de hierboven geschetste ambitie ten aanzien van stedelijke en regionale ontwikkeling voor 2050, komen we tot vijf strategieën: Versterken, Initiëren, Stimuleren, Transformeren en Accommoderen. Deze vragen allemaal om een actieve rol van de Rijksoverheid, in samenwerking met regio's provincies en gemeenten om samen door ontwerpend onderzoek aan een ontwikkelperspectief te werken, maar ook door een gerichte inzet van instrumenten en middelen. Dit krijgt in de Uitvoeringsagenda en de diverse ruimtelijke programma's van het Rijk zijn uitwerking.

- **Versterken** in gebieden met een minder omvangrijke autonome economische ontwikkeling en bevolkingsgroei, gericht op het ontwikkelen van wonen en werken, passend bij de maat en schaal van de regio, aansluitend op de regionale vraag en met behoud en ontwikkeling van voorzieningen. (Regio's Noord-Holland Noord, Zeeland, Groene Hart, Rivierenland, Achterhoek, omgeving Harderwijk-Zeewolde, Zuidoost-Drenthe, Noordoostpolder en Friesland)
- **Initiëren** in gebieden, verder weg van het economisch kerngebied, met een potentie voor een schaa sprong in economie en bevolking. Hier zetten we in op een ontwikkeling van de regionale economie, gekoppeld aan kennisinstellingen en campussen, daarna volgen meer kansen voor grootschalige woningbouw, voorzieningen, et cetera. (Regio's Groningen-Assen, Twente en Zuid-Limburg)
- **Stimuleren** in gebieden, in nabijheid van het economisch kerngebied, waar nu ook al groei plaatsvindt. Inzet hier is erop gericht om deze gebieden in balans (wonen, werken en voorzieningen) verder door te laten groeien, waarbij vooral de groei in werkgelegenheid verder wordt gestimuleerd. (Regio's Zwolle, Lelystad, Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen, Noord-Brabant (buiten regio Eindhoven) en Noord- en Midden-Limburg)
- **Transformeren** van het ruimtelijk-economisch systeem van de Zuidelijke Randstad. Inzet hier is gericht op het toekomstbestendig maken van de economie, aantrekkelijker maken van de leef-omgeving en tegelijkertijd blijven voorzien in de vraag naar woningen door toekomstbestendige verstedelijking. (Regio Zuidelijke Randstad)
- **Accommoderen** van de sterke groei van economie en bevolking in de meest dynamische metropoolregio's. Inzet hier is het blijven faciliteren van de sterke groei, maar wel in balans met de kwaliteit van de leefomgeving en gecombineerd met een groei in voorzieningen en structuur, en inzet op betaalbaarheid van woningen en bedrijfslocaties. (Regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven)

Versterken

Juist in regio's waar de autonome groei laag is, of waar de basis voor een veel sterkere groei ontbreekt, willen we de grote nationale opgaven aanwenden om de kwaliteit van leven te behouden en de regionale economie te versterken. We *versterken* de luwere regio's Fryslân, Noord-oostpolder, Zuidoost-Drenthe, Noord-Holland Noord, Harderwijk-Zeewolde, Achterhoek, Rivierenland, het Groene Hart en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Ook dit vraagt weer om een gedifferentieerde aanpak die past bij de lokale ambities en mogelijkheden.

Ingrediënten van deze strategie zijn in ieder geval het versterken van regionaal economisch systeem, het verbeteren van verbindingen ten behoeve van het dagelijks leven en het werken aan de kwaliteit en economische functie van het landschap. Ook kunnen in veel van deze regio's grote nationale opgaven, zoals defensie en energie, een vliegwiel vormen voor economische ontwikkeling en verbeteren van de leefbaarheid. Kazernes en de bouw van energiecentrales brengen bijvoorbeeld een nieuwe vraag naar woningen en ondersteunende diensten met zich mee in Flevoland en Zeeland. Met gerichte investeringen geven we een extra impuls aan regionale verstedelijkingsambities. Onder andere met de aanleg van grootschalige infrastructuur zoals de Nedersaksenlijn en mogelijk de Lelylijn. Nationale opgaven voor water, bodem en natuur bieden kans voor het vergroten van landschappelijke en ecologische kwaliteit, en daarmee voor het toerisme als drager van de regionale economie.

Leefbaarheid van het landelijk gebied en versterken van kleinere kernen is een hoofdopgave in de Noordoostpolder, Achterhoek, Rivierenland en delen van Zeeland. Een verstedelijkingsinzet, gericht op economische ontwikkeling en woningbouw, is passend voor de Friese steden, Zuidoost-Drenthe, Noord-Holland Noord, Harderwijk-Zeewolde en de Zeeuwse steden. Overal speelt het zorgen voor voldoende geschikte en betaalbare woningen, passend bij de veranderende demografische omstandigheden en de toekomstige werkgelegenheid, tot in de kleinste kernen. Het toevoegen van passend woningaanbod om talent voor de regio te behouden is met name een opgave in de regio-kernen. Dat kan hand in hand gaan met herstructurering van de bestaande woningvoorraad. Het is belangrijk om geschikte woningen toe te voegen in de directe nabijheid van voorzieningen, zodat ouderen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen, binnen hun eigen netwerk. En met betaalbare woningen bieden we jongeren de gelegenheid in hun dorp te blijven wonen.

VISTA

Op deze kaart staat een indeling van regio's met een lokaal passende strategie:
Versterken, Initiëren, Stimuleren, Transformeren of Accommoderen.

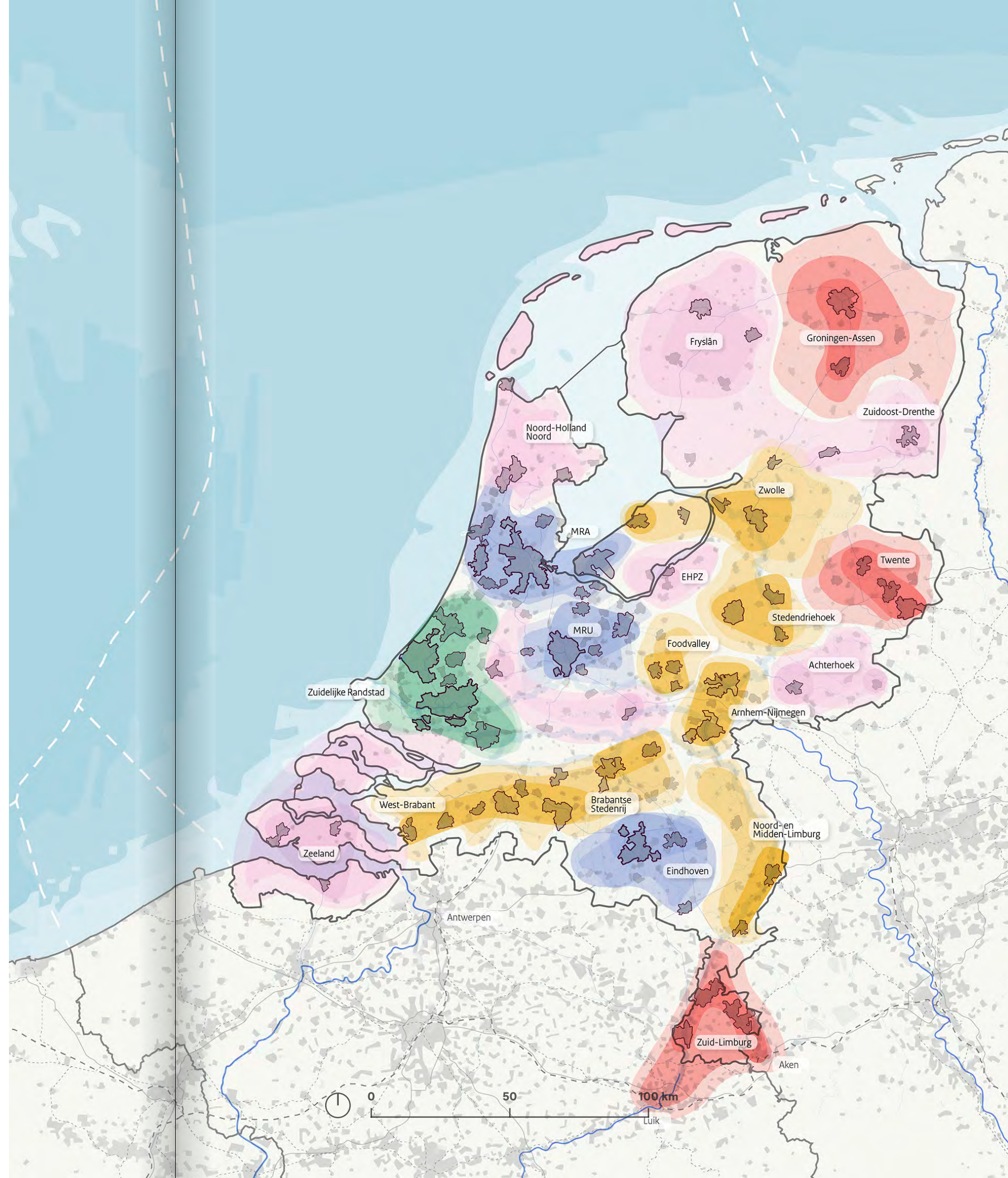
Regionaal gedifferentieerde strategie voor ruimtelijk-economische ontwikkeling

- Versterken
- Initiëren
- Stimuleren
- Transformeren
- Accommoderen

Opbouw van de dagelijkse stedelijke systemen

(Indicatief):

- Metropool
- Centrumstad
- Regiokern
- Lokale kern



Ook zetten we in deze gebieden in op het behouden en vernieuwen van bestaande bedrijvigheid. Bij een goed vestigingsklimaat en hoge kwaliteit van leven horen voldoende voorzieningen en groene kwaliteit. Daarvoor zijn regiokernen en steden met een diversiteit aan voorzieningen onmisbaar, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. We zetten daarom in op concentratie van regionale en bovenregionale voorzieningen, gekoppeld aan woningbouw. Zo ondersteunt ruimtelijke ordening het behoud van vitale kernen voor de regio en blijven afstanden tot voorzieningen in heel Nederland beperkt.

Initiëren

We initiëren een schaalspong met onderscheidende ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio's Groningen-Assen, Twente en Zuid-Limburg. De nu al aanwezige grote steden, een regionaal onderscheidende economische potentie en de topvoorzieningen voor kennis, hoger onderwijs en cultuur zijn hierbij het vertrekpunt. Op termijn kunnen deze regio's een aanzienlijk groter aandeel krijgen in de verstedelijkingsopgaven dan alleen op basis van de huidige omvang en autonome ontwikkeling voor de hand zou liggen. In de regio Groningen-Assen wordt nu al voortvarend gewerkt aan de uitvoering van het NOVEX-ontwikkelperspectief. We zien hier op de langere termijn een grotere ontwikkelpotentie. Aanleg van de Nedersaksenlijn en mogelijk de Lelylijn kan deze verder ondersteunen. Naast Groningen-Assen liggen allereerst in Twente, en op langere termijn ook in Zuid-Limburg, kansen voor een grotere rol in de verstedelijkingsopgave, op basis van een regionale economische ontwikkeling. In beide regio's werken Rijk en regio daarom aan een verstedelijkingsstrategie.

De regio's waar we een schaa sprong willen initiëren, kennen duidelijke sterktes. Ze liggen op grotere afstand van het economisch kerngebied, maar zijn goed aangesloten op de (inter)nationale infrastructuur. Deze ligging en de regionale verbindingen bieden mogelijkheden tot verdere ontwikkeling, ook via grensoverschrijdende samenwerking. De regio's kennen een hoge woonkwaliteit, mede dankzij aantrekkelijke landschappen en grotere steden met een groot voorzieningenaanbod. Groningen-Assen, Twente en Zuid-Limburg beschikken daarnaast over goed georganiseerde kennis- en innovatie-ecosystemen die extra economische ontwikkeling kansrijk maken. We werken in deze regio's aan een eigenstandige en onderscheidende ruimtelijk-economische strategie. Op de korte termijn is al inzet nodig in het bestaande bebouwde gebied, zoals herstructurering en verduurzaming van de woningvoorraad. Ook bestaat er een autonome woningbehoefte in deze regio's. Het gaat onder andere om ontbrekende vormen van stedelijk wonen en om woningen voor ouderen. Hierin kan op kortere termijn al voorzien worden door in te zetten op concentratie en verdichting.

In Zuid-Limburg en Twente trekken de universiteiten relatief veel internationale studenten. Dit vergroot de aantrekkingskracht en daarmee de vitaliteit van de regio's. De internationalisering van het hoger onderwijs in de regio kan positieve effecten hebben op de regionale arbeidsmarkt en de regionale kennisinfrastructuur. Tegelijkertijd blijkt dat het lastig is om het talent vast te houden. Een extra impuls op het terrein van economie in deze regio's kan veel opleveren: versterking van de sociale samenhang, benutting van het arbeidspotentieel en het op peil houden van het welvaartsniveau. We willen dit samen met de regio's uitwerken in de integrale verstedelijkingsstrategieën. Daarin komen economie, wonen, bereikbaarheid, voorzieningen, energie, groen en cultureel erfgoed samen.

Stimuleren

We stimuleren ruimtelijk-economische ontwikkeling in de Brabantse stedenrij, de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, de Stedendriehoek (Apeldoorn-Deventer-Zutphen), Zwolle en de regio Noord-Limburg. Deze regio's liggen strategisch ten opzichte van economisch dynamische metropoolregio's. Bedoeling van een steviger ruimtelijk-economische focus is, dat ze zich in de toekomst verder doorontwikkelen naar meer complete regio's met een evenwichtige mix aan wonen, werken, voorzieningen en groen. De regio's waar we stimuleren, liggen centraal in het stedelijk netwerk en kennen een sterke mix van wonen en werken en aanwezigheid van hoger onderwijs. Ze liggen vaak landschappelijk aantrekkelijk, met grote natuurgebieden en waardevolle landschappen in de directe omgeving. Ze kennen nu al autonome groei en zijn daarom ook logische plekken voor woningbouw.

Met de meeste van deze regio's werken we al aan de uitvoering van verstedelijking via een ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda voor een NOVEX-verstedelijkingsgebied. Voor de Stedendriehoek en de Limburgse steden werken we samen met de regio's aan een verstedelijkingsstrategie. De regionale inzet op verdere verstedelijking is afhankelijk van kansen en uitdagingen vanuit water, bodem, landschap, erfgoed, natuur en mobiliteit. Er zit in veel van de hier genoemde regio's nog ruimte in het mobiliteitssysteem. Maar op de hoofdwegen en spoorlijnen binnen en richting de Randstad dreigen al snel knelpunten te ontstaan. Uitgangspunt is daarom dat verplaatsingen over langere afstanden worden voorkomen. De beschikbare ruimte in het mobiliteitssysteem benutten we optimaal door meer geconcentreerde verstedelijking rond mobiliteitsknopen, waarmee het gebruik van openbaar vervoer, en voor kortere afstanden lopen en fietsen, wordt gestimuleerd. Daarmee ontlasten we het autonetwerk zoveel mogelijk.

Een breed palet aan werkgelegenheid, voor zowel theoretisch als praktisch geschoolden, kan zorgen voor versterking van de economische dynamiek. Allereerst zetten we in op het borgen en beter benutten van bestaande ruimte voor bedrijvigheid. Daarnaast is het toevoegen van extra ruimte voor bedrijvigheid mogelijk, gebaseerd op een eenduidige en heldere ruimtelijke structuur voor bedrijfslocaties, kantoorlocaties en commerciële voorzieningen.

Transformeren

De achterblijvende economische dynamiek en stapeling van sociale en fysieke opgaven vraagt om het transformeren van het ruimtelijk-economisch systeem in de Zuidelijke Randstad. Hoewel deze regio tot het hoogstedelijk kerngebied van ons land behoort, zijn de opgaven heel anders dan in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Bestaande woonmilieus, werkgebieden en infrastructuur sluiten onvoldoende aan bij de ruimtelijke condities van de eenentwintigste-eeuwse samenleving en economie. Tegelijk is de druk op de ruimte hier blijvend zeer hoog. De Zuidelijke Randstad heeft ook voor de lange termijn grote potentie. Maar om die te benutten is een ingrijpende herstructurering en herontwikkeling nodig, zodat deze regio kan doorgroeien en weer functioneert op het niveau dat past bij de status van grootste metropoolregio van ons land. De Zuidelijke Randstad kan daarbij profiteren van sterke bestaande economische sectoren, een uitstekende ligging in Nederland en Europa, van de aanwezige hoogwaardige verbindingen en kennisclusters en van de landschappelijke kwaliteit van de kustzone, het rivierengebied en het Groene Hart.

Ook de komende jaren geldt, net als in andere metropoolregio's, dat vanwege de grote druk op de ruimte niet meer alle ruimtevragers zomaar een plek kunnen krijgen. In de Zuidelijke Randstad dient er een afweging gemaakt te worden welke ontwikkelingen bijdragen aan een balans tussen de mens, de omgeving en de economie. De komende jaren werken we met de provincies en gemeenten aan het realiseren van al gestelde ambities op het gebied van verstedelijking. Dat gaat om zowel nieuwe woningbouw als over stedelijke vernieuwing, met een focus op de steden aan de spoorlijn Dordrecht-Leiden. Op langere termijn dient de inzet in de Zuidelijke Randstad zich te verbreden naar het toekomstbestendig maken van het hele gebied, zowel ruimtelijk als economisch. Er is na 2030 zeker nog ruimte voor ontwikkeling, maar dan wel hoofdzakelijk door transformatie, herstructurering en verdichting. Ontwikkeling moet zich bovendien verhouden tot onder andere de milieuruimte in haven- en industriegebieden, en opgaven zoals waterveiligheid en -berging binnen het water- en bodemsysteem in deze regio.

Een succesvolle transformatie van de Zuidelijke Randstad kent in ieder geval een aantal ingrediënten. Er is een slimme ruimtelijke strategie nodig voor de transitieopgaven in de Rotterdamse haven en in de tuinbouwclusters. Hier kan ruimte ontstaan voor nieuwe economische dragers of kunnen bestaande economische dragers zich doorontwikkelen dankzij specialisatie en intensivering. Voor het benutten van agglomeratievoordelen moet bestaand stedelijk gebied toekomstbestendig gemaakt worden. Zo kan in voormalige groeikernen zoals Zoetermeer en Spijkenisse de vernieuwing van de bestaande woningvoorraad hand in hand gaan met verdichting en versterking van de economische structuur en ruimtelijke kwaliteit. Een verdere integratie van de Rotterdamse en Haagse agglomeraties is mogelijk door het versterken van regionale verbindingen. Deze nieuwe verbindingen kunnen vervolgens bijdragen en structurerend zijn voor ontwikkeling van nieuwe verstedelijking. In het landschap ligt een opgave voor het realiseren van een robuuste groenblauwe structuur. Tussen de steden krijgt een landschapspark vorm, met groene verbindingen en routes, recreatiegebieden aan de stadsranden en grotere groene buffers, zoals Midden-Delfland.

Accommoderen

We accommoderen de autonome trend tot concentratie van mensen en economie in de metro-poolregio's Amsterdam, Utrecht en Brainport Eindhoven. De groei van deze regio's is onmisbaar voor het in stand houden van het Nederlandse verdienvermogen op langere termijn. Dit zijn immers de economisch meest dynamische regio's, waar dankzij agglomeratievoordelen en innovatieve bedrijven de werkgelegenheid sterk groeit en veel banen zijn per inwoner, gemiddeld ook met een hoge economisch toegevoegde waarde. Maar accommoderen betekent niet dat we overal plek aan kunnen bieden. En zeker niet op de wijze waarop we dat gewend waren. De druk op de ruimte en leefbaarheid is in deze regio's simpelweg te groot. Uitgegaan wordt van ruimte-efficiënte verstedelijking met voldoende plek voor werken en voorzieningen, verbetering van infrastructuur voor mobiliteit en energie, ruimtelijke kwaliteit, erfgoed, een gezonde, en veilige leefomgeving en groen in en om de stad.

De woningbouwopgave is in deze regio's is door de snelle banengroei urgent en omvangrijk. Die willen we grotendeels opvangen binnen de grenzen van het bestaand bebouwd gebied van metro-poolkernen, centrumsteden en de regiokernen. Als we naast enkele grootschalige buitenstedelijke locaties kiezen voor slimme verdichting en transformatie, is er ook op langere termijn nog ruimte om substantieel woningen toe te voegen in de huidige economische groeiregio's.

Dat vraagt om het benutten van verdichtingskansen in naoorlogse wijken en rond ov-knopen, en waar mogelijk het transformeren van eenzijdig of extensief gebruikte stadsgebieden. Op die manier maken we gemengde stedelijke milieus, die aansluiten bij de metropolitane vraag naar stedelijk wonen en naar de vraag van bedrijven in de specialistische dienstensector. Belangrijk is ook het effectiever en efficiënter gebruiken van bedrijventerreinen. Het is nodig om goed te kijken naar mogelijkheden van functieverandering, -menging en vernieuwing, zodat de terreinen geschikt worden gemaakt voor de werkgelegenheid van de toekomst, waaronder de circulaire economie. Tegelijk is het belangrijk dat er voldoende praktische banen in de buurt beschikbaar zijn en er passend aanbod aan bedrijfslocaties is om diverse economische sectoren in deze regio's te behouden.

De verstedelijking dient zich in locatie en omvang te verhouden tot kansen en beperkingen van het water- en bodemsysteem. Zeker in kwetsbare en waardevolle landschappen rond Amsterdam en Utrecht, zoals het veenweidegebied, de waterlinies en diepliggende polders, betekent dat een beperktere mogelijkheid tot buitenstedelijke ontwikkeling. Ook zoeken we hier naar balans tussen verstedelijking en de mainports en greenports, met een minder negatieve invloed op de leef-omgeving.

Verstedelijking vindt bij voorkeur plaats op plekken die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Maar optimaal benutten van bestaande infrastructuur alleen is niet voldoende. In deze regio's kan het mobiliteitssysteem van auto en ov de groei niet bijbenen. Daarom zijn er afspraken gemaakt om de komende jaren in deze regio's flink te investeren in het mobiliteitsnetwerk. Daarnaast zullen lopen en fietsen een belangrijkere rol gaan vervullen. Elektrisch fietsen zal op regionale schaal belangrijker worden. Een inrichting van de steden die meer gericht is op lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte voor verdichting en vergroening, bijvoorbeeld langs verkeersroutes die van functie veranderen, en biedt kansen voor een gezondere leefomgeving en een meer aantrekkelijke, groene openbare ruimte.

De groei van het aantal inwoners vergroot de druk op parken, recreatie- en natuurgebieden buiten de stad, maatschappelijke en culturele voorzieningen, de drinkwatervoorziening en de energienetwerken. Op groene kwaliteit is een inhaalslag nodig. Het gaat daarbij ook om het beschermen en doorontwikkelen van de grotere groenblauwe structuren naar regionale landschapsparken, zoals de scheggen in Amsterdam en nieuw groen in en om de stad. Deze regio's hebben ook een opgave op het gebied van gezondheid, bijvoorbeeld als het gaat om bescherming tegen luchtvervuiling en geluidsoverlast.

9.3 Ruimtelijk beeld 2050

Nederland is onderdeel van een Noordwest-Europees netwerk van regio's, met mondiaal toon-aangevende metropolen zoals Parijs, Londen, Brussel, Hamburg en het Ruhrgebied. Deze liggen op slechts een paar uur reizen en zijn via hogesnelheidslijnen en het Europese snelwegennet met Nederland verbonden.

Goede interregionale en internationale verbindingen versterken straks de positie van onze regio's binnen Noordwest-Europa. Qua spoor ligt binnen ons land de focus op de reguliere spoorwegen voor verplaatsingen tussen steden, richting de metropolen in Noordwest-Europa op hogesnelheidstreinen. Daarnaast blijft de auto een belangrijke rol vervullen voor zowel lokaal, regionaal als internationaal verkeer. Naast de grote steden zijn onze lucht- en zeehavens belangrijke internationale scharnierpunten voor stromen van goederen, mensen en technologie. Voor verbindingen met metropolen wereldwijd blijft de luchtvaart het belangrijkste.

In 2050 vormen alle regio's en steden gezamenlijk een stedelijk netwerk Nederland. Binnen het stedelijk netwerk Nederland blijft er sprake van een grote variatie in typen steden en afzonderlijke stedelijke regio's. Van metropoolregio's bestaande uit een grote centrumstad en daarmee verbonden kernen en regionale landschapsparken, via regionale netwerken van middelgrote steden tot lokale kernen. Het stedelijk netwerk vormt dus geen aaneengegroeid geheel.

In 2050 hebben we de trend tot concentratie en uitdijning van het stedelijk kerngebied van ons land benut om de economische kracht van de metropoolregio's Amsterdam, Utrecht, Eindhoven te versterken. Rotterdam-Den Haag draait ook mee in de top van Europese metropoolregio's. De Randstad en de stedelijke regio's die daar van Zwolle via de Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en de Brabantse stedenrij omheen liggen, zullen een meer samenhangend geheel vormen. Op grotere afstand hiervan liggen regio's die zich ontwikkelen op basis van onderscheidende ruimtelijk-economisch profielen. Specifiek de regio's Groningen-Assen, Twente en Zuid-Limburg hebben naar het voorbeeld van Eindhoven een schaa sprong gemaakt in inwoners en economie, en positioneren zich nadrukkelijk grensoverschrijdend. In heel Nederland draagt kleinschaligere ontwikkeling bij aan het versterken van lokale kernen.

Meer samenhang binnen de Randstad en de omliggende regio's betekent zeker niet dat deze steden en hun regionale kernen aan elkaar zullen groeien. Ook willen we voorkomen dat er eenzijdige afhankelijkheidsrelaties voor wonen en werken ontstaan. Wonen en werken moeten zoveel mogelijk met elkaar in balans blijven. Nieuwe groeiregio's elders in het land behouden hun eigen karakter. Identiteit, erfgoed en landschappelijke waarde zijn onmisbaar voor kwaliteit. We versterken daarom de bestaande kwaliteiten van steden, dorpen en landschappen, juist ook als er sprake is van nieuwe ontwikkeling en verdichting in bestaand bebouwd gebied. In de vier grote steden en hun omliggende metropoolregio's gaat het dan om meer hoogstedelijke kwaliteit bij wonen, werken, voorzieningen en groen. Hiermee komen we tegemoet aan de vraag naar vestigingsmilieus voor de grootstedelijke specialistische dienstensector en haar werknemers. Dat kan door verdichting, inbreiding en functiecombinaties, hoofdzakelijk binnen het bestaande bebouwd gebied, waardoor ook bestaande buurten meeprofiten van wat we toevoegen. Dat vraagt extra aandacht voor een veilige en gezonde inrichting van straten en pleinen, met meer ruimte voor lopen, fietsen, ontmoeten, spelen en sporten. Die stedelijke kwaliteit gaat gepaard met een flinke kwaliteitsimpuls in het groen in en om de stad.

De effecten van lucht- en zeehavens, industrie- en glastuinbouwclusters zijn in meer balans gebracht met de leefomgevingskwaliteit. Overlast door geluid, geur of andere schadelijke emissies is verminderd, onder andere door stiller en schoner vliegen. Anderzijds beschermen we de bestaande milieuruimte voor mainports, bedrijven en de groeiende circulaire economie. Binnen de steden en dorpen is voldoende ruimte behouden voor stadsverzorgende bedrijvigheid die, indien mogelijk, gemengd is met andere functies. Natuur, water- en bodemopgaven in en rondom grote steden worden benut om de recreatieve functie van de landschappen te vergroten. Stadsranden en regionale landschapsparken zijn, door het maken van verbindingen en het slechten van barrières, nieuwe voorkanten aan het landschap geworden.

Noordwest-Europese context voor Wonen, werken en bereikbaarheid

Op deze kaart laten we voor Wonen, werken en bereikbaarheid zien hoe Nederland onderdeel is van een Noordwest-Europees netwerk van regio's en steden. Op de kaart staan de belangrijke stedelijke en economische kerngebieden en de belangrijke mobiliteitsnetwerken die deze plekken onderling verbinden.

Een onderling verbonden Europees netwerk

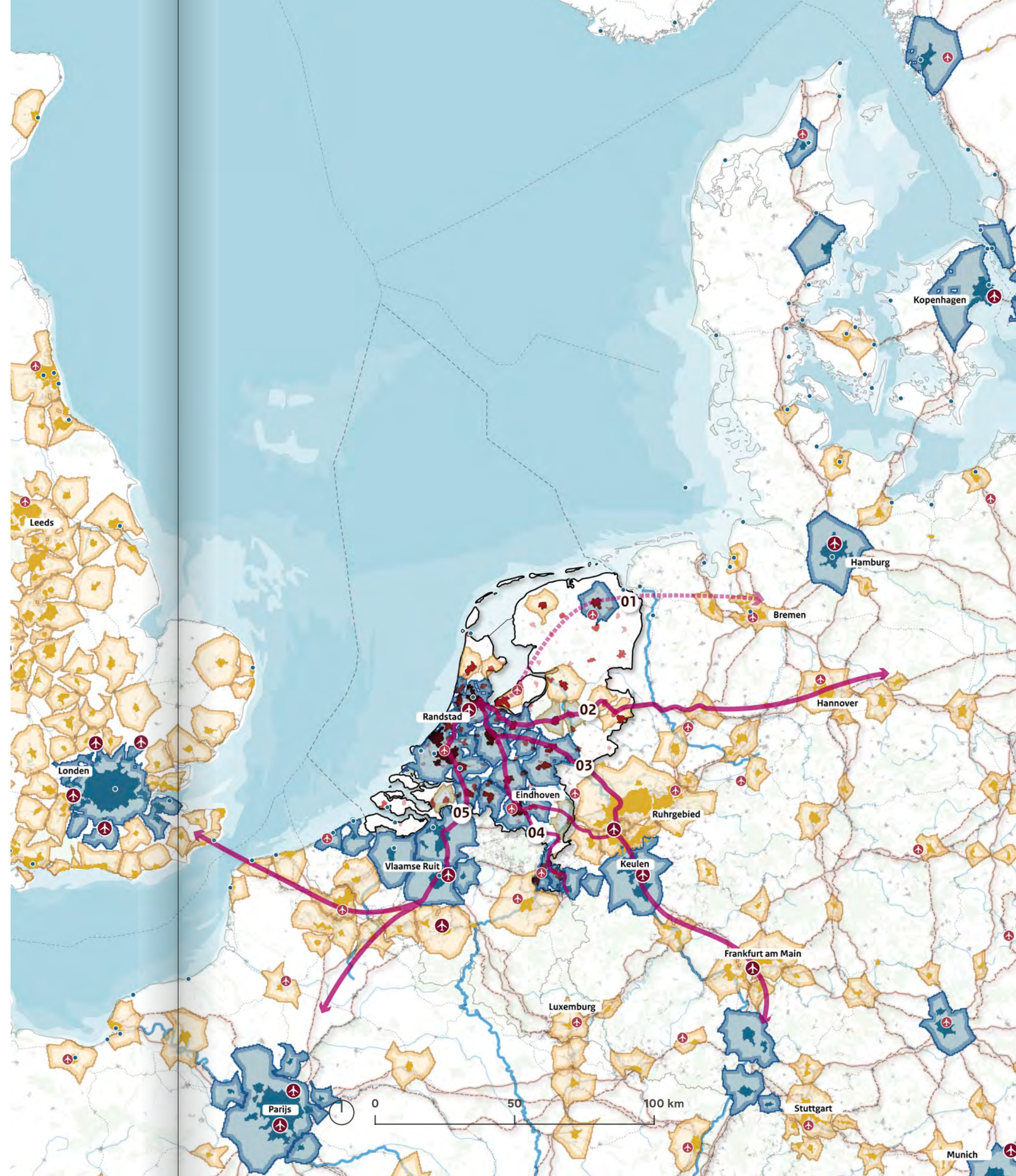
- Bestaande corridor spoor en weg in Nederland
- Gewenste corridor spoor/weg in Nederland
 01. Corridor richting Bremen
 02. Corridor richting Hannover
 03. Corridor richting Ruhrgebied / Keulen / Frankfurt
 04. Corridor richting Luik / Aken
 05. Corridor richting Brussel / Parijs / Londen
- Bestaande corridor spoor en weg in rest van Europa (TEN-T-kernnetwerk)
- wegennetwerk (TEN-T uitgebreid netwerk)
- spoornetwerk (TEN-T uitgebreid netwerk)
- Haven
- Vliegveld (> 10 miljoen passagiers)
- Regionaal vliegveld (< 10 miljoen passagiers)

Regionale eenheden van dagelijkse stedelijke systemen

- Een stedelijk gebied dat bestaat uit een stad en de omliggende regio's, gebaseerd op dagelijkse woon-werkverkeer en economische integratie (ook bekend als een stad en zijn commuting zone).
Bron: European Commission, Joint Research Centre (JRC)

Sterke innovatieve regio's

- Regio's die meer dan 125% van het Europese gemiddelde scoren op het gebied van innovatiecapaciteit. Dit wordt gemeten aan de hand van prestaties op het gebied van onderzoek en ontwikkeling (O&O), innovatie en ondernemerschap, een leven lang leren (LLL) en internationale samenwerking.
Bron: Europese Commissie: Directoraat-generaal Onderzoek en Innovatie



Integrale themakaart Wonen, werken, bereikbaarheid

Op deze kaart staan de drie bouwstenen die samen de hoofdlijn vormen voor de ontwikkelrichting voor Wonen, werken en bereikbaarheid: een ontwikkelgericht nationaal netwerk, sterke en onderscheidende regio's en complete en prettige leefomgevingen.

Vergroten netwerkkracht van heel Nederland

-  Stedelijk netwerk Nederland: verbonden stedelijke regio's op nationaal niveau
-  (Inter)nationale spoor- en wegcorridors
-  Potentiële corridor
-  Rijkswegen
-  Spoornet
-  Internationaal station (HSL + IC-station)
-  Luchthaven (in ontwikkeling / > 0,2 / > 10 / > 60 miljoen passagiers/jaar)

Versterken agglomeratiekracht van regio's

Een onderling verbonden dagelijks stedelijk systeem bestaande uit Metropool, Centrumsteden, Regiokernen en Lokale kernen.

-  XL regio
-  L regio
-  M regio
-  S regio

Woon-werkmilieus

-  Metropolitain woon-werkmilieu
-  Stedelijk woon-werkmilieu
-  Stads-/dorpscentrum
-  Stedelijk woonmilieu (+ wijkcentra)
-  Luw woonmilieu (+ wijkcentra)
-  Landelijk woonmilieu (+ centra)
-  Bedrijventerrein

Stationsomgevingen

-  Metropolitane stationslocatie
-  Hoogstedelijke stationslocatie
-  Stedelijke stationslocatie

Landschappelijke onderlegger

-  Belangrijke (inter-)nationale landschappen
-  Stadsranden (gebieden uit verstedelijkingsstrategie + landgebruik BGT)
-  Recreatieve functie stadsrand
-  Natuur-, landbouw- of waterfunctie stadsrand
-  Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland
-  Nationale parken



In de regio's rond de Randstad is – aansluitend op de bestaande kwaliteit – juist plek voor wat luwere, maar nog altijd stedelijke woon- en werkmilieus, zoveel mogelijk in en direct bij de kern-steden en regiokernen. Wonen en werken zijn in 2050 wel meer in balans gebracht, zodat deze regio's minder afhankelijk zijn van de economische dynamiek in de metropoolregio's. Nieuwe stedelijke milieus zullen ook hier compacter van opzet zijn dan nu de standaard is. Deels kan dat door verdichting en transformatie in het stadscentrum, in naoorlogse wijken en rond ov-knoop-punten. We sluiten daarmee aan op de demografische ontwikkeling en de verwachte verschuiving in de vraag naar typen woningen en woonomgevingen. Dat wil zeggen, meer kleinere woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens in de directe nabijheid van werk en voorzieningen. Nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken zijn zoveel mogelijk gebouwd op en nabij goed bereik-bare plekken. Hier kan eenvoudig overgestapt worden tussen auto, deelauto, openbaar vervoer en (deel)fiets. Op die manier benutten we ruimte op bestaande infrastructuur en zorgen we voor nabijheid tussen wonen, werken en voorzieningen. De mate waarin ruimte is voor groei in de regio's rondom de Randstad, hangt sterk af van beperkingen en kansen vanuit water- en bodemopgaven en vanuit natuur en landschap. Zeker bij steden op plekken die gevoelig zijn voor overstromingen en wateroverlast, willen we voldoende ruimte voor het water reserveren. Dat geldt in ieder geval voor de omgeving van Zwolle, Arnhem en Nijmegen en Den Bosch. Ook zijn er regio's die vanwege beperkingen van het nationale vervoerssysteem op termijn minder hard zullen groeien, zoals Noord-Holland Noord en Rivierenland.

Regio's aan de randen van het land, of met een minder goede bereikbaarheid, hebben zich meer eigenstandig ontwikkeld op basis van de huidige massa in bevolking, een regionaal onderschei-dende economische potentie en de al aanwezige topvoorzieningen voor kennis, hoger onderwijs en cultuur. De ontwikkeling van de Brainport Eindhoven is een voorbeeld van hoe een regio met een onderscheidend economisch profiel een grote toegevoegde waarde kan krijgen voor ons land. En ook hoe zo'n regio vervolgens een veel groter aandeel kan nemen in de nationale ontwikkel-opgaven en zijn wijdere omgeving laat meeprofiteren. In 2050 willen we dat ook Groningen-Assen, Twente en Zuid-Limburg zich hebben ontwikkeld tot dynamische regio's met een sterke en onderscheidende economie en een groot aandeel in verstedelijkingsopgave. Ook in Friesland, Zuidoost-Drenthe en Zeeland zijn bestaande steden krachtiger geworden, waarbij de kansen die de aanleg van de Nedersaksenlijn en mogelijk de Lelylijn biedt volop benut zijn. In Zeeland en Zuid-Limburg is de verbinding met steden en regio's over de grens gelegd, waardoor de regionale ontwikkeling echt grensoverschrijdend is geworden. De hernieuwde aandacht op veiligheid en de uitbreiding van Defensie gaf een impuls aan de opgaven voor regionale werkgelegenheid en het versterken van de vitaliteit van regio's. De komst van Defensie leverde ook positieve bijdrage aan de veiligheid in de regio en aan de weerbaarheid van de samenleving.

Ontwikkeling heeft juist in het noorden, oosten en zuiden van ons land veel bijgedragen aan behoud van kwaliteit van leven en draagvlak voor voorzieningen. Naast kwantitatieve opgaven is ook een grote kwalitatieve ruimtelijke opgave opgepakt. Door transformatie, verdichting en waar mogelijk mengen van wonen en werken is het bestaand bebouw gebied toekomstbestendig gemaakt. In de grotere steden is op die manier ook tegemoetgekomen aan de vestigingscondities van een hoogwaardige en specialistische regionale economie en haar werknemers. Het relatief luwe en groene karakter van veel buurten in deze steden zal hierdoor niet veranderen. Wel wordt hier nieuwe (hoog)stedelijkheid aan toegevoegd, waarvan het bestaande ook weer kan profiteren.

Kleinere regionale kernen en dorpen in heel Nederland zijn gegroeid, aansluitend op de lokale behoefte en passend bij de eigen karakteristieken. Zo is het draagvlak voor voorzieningen en open-baar vervoer versterkt. Hier is vooral kleinschalige inbreiding en uitbreiding of de vernieuwing van bestaande woningen en werkgebieden benut om aan de veranderende vraag tegemoet te komen. Bijvoorbeeld naar nieuwe woonvormen voor ouderen en jongeren, zodat er ook een doorschuif-beweging in de bestaande woningvoorraad op gang komt, waarvan ook gezinnen weer profiteren.

9.4 Sturende ruimtelijke bouwstenen

Het ruimtelijk beeld van Wonen, werken en bereikbaarheid voor 2050 is opgebouwd uit bouw-stenen op het (inter)nationale, het regionale en het lokale schaalniveau. Die bouwstenen bieden op deze drie schaalniveaus handvatten voor een goede ruimtelijke ordening. Van het benutten van nationale verbindingen en knopen voor meer netwerkkracht, en passende ruimtelijke strategieën om verschillende typen regio's sterker te maken, tot een inrichting van de leefomgeving die de leefomgevingskwaliteit verbetert en recht doet aan lokale karakteristieken. Met deze bouwstenen geven we ook verder ruimtelijk richting aan de uitwerking van de VISTA-strategie.

Keuzes en richtingen voor Wonen, werken en bereikbaarheid maken we op basis van drie ruimte-lijke principes:

1. Nabijheid van wonen, werken en voorzieningen;
2. Efficiënt ruimtegebruik;
3. Versterken en benutten van bestaande kwaliteiten.

9.4.1 Bouwsteen nationaal: een ontwikkelgericht nationaal netwerk

Richting

Nederlandse regio's staan niet op zichzelf. Ze vullen elkaar aan en hebben elkaar nodig. Ze zijn onderdeel van een nationaal systeem, dat op zijn beurt weer ingebed is in het sterk verstedelijkte Noordwest-Europa. Dit systeem functioneert dankzij een (inter)nationaal netwerk van snelle en betrouwbare verbindingen per weg en spoor, door de lucht en over water. Regio's zijn hier via knoop-punten op aangesloten. Zo genereren de afzonderlijke regio's gecombineerd een *netwerkkracht*, die de economie en kwaliteit van leven in heel Nederland ten goede komt. Daarbij benut iedere regio de eigen kansen die voortkomen uit de geografische ligging, de bestaande kracht van economie en kennisinstellingen en de kwaliteit van de steden en het landschap. In toenemende mate ontstaan er functionele ruimtelijke relaties die de schaal van de regio overschrijden. Dit kan bijdragen aan de netwerkkracht. Het nationale netwerk van rijkswegen en spoorlijnen maakt dit deels ook mogelijk: denk aan de sterke woonwerkrelaties tussen de Amsterdamse en de Utrechtse regio's. Toch willen we voorkomen dat er over grotere afstanden een te zware belasting van het hoofdnetwerk voor mobili-teit ontstaat, door te veel, en vaak eenzijdige, afhankelijkheden tussen regio's voor wonen en werken.

Het **netwerk van mobiliteitsverbindingen en -knopen** bestaat uit verschillende categorieën: sommige verbindingen hebben een regionale functie, andere een meer nationale of zelfs interna-tionale. Hetzelfde geldt voor de knooppunten. De ligging en categorisering van verbindingen en knooppunten ten behoeve van verkeer en vervoer bepaalt mede de logische plek van woonge-bieden, economische functies en voorzieningen. Binnen regio's zijn er hooguit één of twee interna-tionale treinstations, een beperkt aantal intercitystations en een groter aantal regionale en lokale stations. Sommige rijkswegen hebben een functie als doorgaande, internationale verbinding, terwijl andere een meer regionale functie hebben. Dit is van invloed op onder andere de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor bedrijven of instellingen en de mogelijkheden voor woningbouw.

Nederland kent verschillende **typen kernen**: van metropoolkernen en centrumsteden tot regio-kernen en lokale kernen. Als het gaat om nieuwe ruimte voor wonen, werken en voorzieningen, kijken we goed naar wat passend is. Versterken van agglomeratiekracht is in de stedelijke regio's een uitdrukkelijk doel. Nieuwe ontwikkeling moet daartoe bestaande metropoolkernen, centrum-steden en regiokernen versterken. Dat streven bepaalt ook waar we locaties voor grootschalige woningbouw aanwijzen. Deze wijze van selectieve concentratie is ook de beste manier om in meer landelijke regio's draagvlak voor een basisvoorzieningenniveau te behouden.

Op nationaal niveau zijn ook **energieclusters en mainports** van invloed op de verstedelijking. Deels omdat ze vanwege de goede internationale verbondenheid of beschikbaarheid van energie en grondstoffen logische vestigingsplekken voor bedrijven zijn, en aanleiding geven voor economi-sche ontwikkeling. Deels ook omdat ze, vanwege de hinder die ze veroorzaken, grenzen stellen aan ruimte voor woningbouw.

Een laatste factor die op nationale schaal van invloed is op wonen, werken en bereikbaarheid, zijn grote **landschappelijke eenheden**. Landschap, water en bodemcondities zijn al eeuwenlang van

Bouwsteen: een ontwikkelgericht nationaal netwerk

Op deze kaart staat het netwerk van hoofdwegen spoorlijnen en stations, die onmisbaar zijn voor internationale en interregionale verbondenheid. Op de kaart staat daarnaast een typering van steden en kernen. De kaart duidt verder de verschillende landschapstypen en waardevolle landschappen die belangrijk zijn voor de samenhang tussen stedelijke ontwikkeling en de kwaliteit van de landschappen.

Een netwerk van verbindingen en knopen met een duidelijke hiërarchie:

Belangrijke (inter)nationale corridors

- Bestaande corridor spoor en weg
- Gewenste corridor spoor/weg

Nationale netwerken

- Rijkswegen
- Spoornet

Aangrijpingspunten op het (inter)nationale netwerk

- Internationaal station (HSL + IC-station)
- Intercity station
- Luchthaven (in ontwikkeling / > 0,2 / > 10 / > 60 miljoen passagiers/jaar)

Hiërarchie van stedelijke gebieden

- Metropool
- Centrumstad
- Regiokern
- Lokale kern

Mainports, industrieclusters en campussen vormen logische vestigingsplekken en geven aanleiding voor economische ontwikkeling

- Campussen
- Mainports (haven, luchthaven en brainport)
- Vijf energie-intensieve industrieclusters

Landschappelijke eenheden op (inter)nationale schaal

- Belangrijke (inter-)nationale landschappen
- Nationale parken
- Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland
- Waardevolle cultuurlandschappen
- UNESCO Werelderfgoedgebieden



invloed op hoe en waar steden en dorpen in Nederland zich ontwikkelen. Ook in de toekomst zijn er de gebieden die vanuit water- en bodemopgaven meer of minder ruimte kunnen bieden voor stedelijke ontwikkeling. Waardevolle landschappen en grote natuurgebieden zijn onmisbaar voor de kwaliteit van leven en de aantrekkelijkheid van steden en regio's. Ze vervullen een belangrijke functie in de recreatiebehoefte. Opgaven in de grote landschappelijke eenheden ten aanzien van landschap, natuur en water en bodem bieden dan ook kansen voor recreatie, natuurbeleving en een vitaal platteland; zeker in regio's die nog veel gaan groeien.

Keuzes: een ontwikkelgericht nationaal netwerk

- We kiezen, op nationaal niveau voor een verstedelijkingsinzet die 1. tegemoetkomt aan voortgaande concentratie in vijf metropoolregio's, 2. door middel van gebundelde deconcentratie in centrumsteden richting geeft aan de daarmee verbonden beweging tot deconcentratie en 3. nieuwe regio's benut voor ruimtelijk-economische ontwikkeling, waaronder drie schaal-sprongregio's (Groningen-Assen, Twente, Zuid-Limburg).
- Grootschalige woningbouwlocaties versterken bestaande steden en vinden hun plek in metropoolkernen, centrumsteden en regiokernen.
- Aanvullend op de eerder aangewezen zeventien grootschalige woningbouwgebieden, worden er nu vier nieuwe grootschalige woningbouwlocaties aangewezen waar rijksregie noodzakelijk is: in Hengelo/Enschede, Apeldoorn, Helmond en Alkmaar.
- Bij het aanwijzen van grootschalige woningbouwlocaties is rekening gehouden met de aanwezigheid van werk en infrastructuur.
- We breiden we het Stedelijk Netwerk Nederland uit naar alle XL-, L- en M-regio's.
- Daarnaast worden er 127 regionale grootschalige woningbouwlocaties aangewezen in het hele land.
- Rijksinvesteringen in nationale grootschalige structuurversterkende infrastructuur sluiten aan op deze verstedelijkingsinzet en de VISTA-strategie.
- We stellen een uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw op, met mogelijkheden om volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen.

9.4.2 **Bouwsteen: sterke en onderscheidende regio's**

Richting

Iedere regio draagt op zijn eigen manier bij aan een sterk en welvarend Nederland. Daarvoor moeten regio's op zichzelf ook krachtig zijn. Naast het benutten van de netwerkkracht streven we daarom naar het vergroten van de *agglomeratiekracht* in de regio's. Dat wil zeggen dat de economische en maatschappelijke voordelen van lokale en regionale concentratie van mensen, bedrijven en instellingen zo goed mogelijk benut worden. Regio's vallen niet altijd samen met bestuurlijke grenzen van provincies, maar ze zijn voor Nederlanders heel herkenbaar, omdat dagelijkse activiteiten, zoals wonen, werken, ontspannen, voor de meeste mensen binnen zo'n regio plaatsvinden. De regio is waar je als bewoner thuis bent en waar je vaak ook sociaal en cultureel nauw mee verbonden bent. Iedere regio heeft iets onderscheidends te bieden in de bredere nationale context. We streven overal in Nederland naar een balans tussen wonen, werken en voorzieningen.

Regionale voorzieningen en instellingen voor onderwijs en onderzoek spelen een grote rol in de regionale economie. **Campussen, universiteiten, hogescholen en academische ziekenhuizen** bepalen mede de kansen voor de economische ontwikkeling van een regio. We dragen als Rijk bij aan het stimuleren van de gezamenlijke ruimtelijk-economische ontwikkelrichting, door te sturen met ruimtelijke randvoorwaarden. Daarbij richten we ons op opgaven als bereikbaarheid, energie en verstedelijking. We zetten in op het zo goed mogelijk benutten van wat er al is, naast gerichte investeringen in grootschalige structuurversterkende infrastructuur voor personen, goederen en grondstoffen. Daarnaast hebben we in het verleden specifieke economische impulsen gegeven, zoals gebeurd is in Eindhoven met Project Beethoven en met het Nationaal Programma Groningen. In Zuid-Limburg is zoiets mogelijk met de Einsteintelecoop.

Werken aan meer agglomeratiekracht vraagt in een metropoolregio om een andere benadering dan in een regio met kleinere steden en regiokernen. De opgaven rondom wonen, werken en bereikbaarheid zijn niet overal in Nederland hetzelfde. In de Nota Ruimte onderscheiden we vier typen regio's: XL, L, M en S, van metropoolregio's tot regio's met een landelijk karakter.

In alle regio's zijn kansen voor de ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen, maar de opgave verschilt per type regio. Net als de ruimtelijke koers. In de kleinere kernen kan kleinschalige woningbouw en 'straatje erbij' of 'straatje erin' voorzien in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, maar zeker in de metropool- en centrumstadregio's wordt kleinschalige ontwikkeling in of bij kleinere kernen haast zonder uitzondering onderdeel van de grootstedelijke woningvraag en vraag naar ruimte voor werk. Daarnaast kan in heel Nederland een 'wijkje erbij' (tot 100 woningen) binnen of aansluitend op een bestaande kern gerealiseerd worden, passend in de ruimtelijke context. Voor kleinschalige en betaalbare ruimte voor bedrijven geldt hetzelfde. Dat vraagt om zorgvuldig kijken naar hoe lokaal kleinschalig ontwikkelen echt tegemoetkomt aan de lokale vraag. In alle regio's kan het bestaande groen rond dorp en stad bijdragen aan de ontwikkeling door met stedelijke ontwikkeling aan te sluiten op specifieke kwaliteiten van een groene stadsrand. Bijvoorbeeld door de stadsrand als voorkant van de stad te ontwikkelen, waarbij de stad zich met woningen of zelfs hoogbouw naar het landschap richt. Of juist door een voorzetting van groene en ecologische landschapselementen en waterstructuren in stad of dorp. Maar ook een goede ontsluiting van recreatief en landschappelijk groen rond de stad, met een fijnmazig netwerk voor wandelen en fietsen. Daarnaast is inzet op het mee laten groeien van het groen met de stedelijke ontwikkeling van belang voor een goede leefomgevingskwaliteit. Een sterk groen- en recreatienetwerk maakt deel uit van een sterke regio, waarbij ook hier type en vorm van groen en recreatie onderscheidend kan zijn tussen regio's.

Verbindingen binnen regio's kennen twee functies: het vergroten van agglomeratiekracht en het vergroten van verbondenheid. De eerste functie geldt vooral voor verbindingen tussen de belangrijkste stedelijke kernen binnen een regio waar naast wonen ook werk en regionale voorzieningen geconcentreerd zijn. De tweede functie geldt vooral voor verbindingen tussen de belangrijkste stedelijke kernen en woonkernen, waarbij een goede bereikbaarheid van werk en voorzieningen vanuit de hele regio het doel is.

XL-metropoolregio's

De vier **XL**-metropoolregio's bestaan uit één of twee grote metropoolkernen. Hieromheen liggen meerdere centrumsteden en/of regiokernen, die als woonplek of vestigingsplaats voor bedrijven nauw met de metropoolkernen verbonden zijn. Deze metropoolkernen en hun omliggende kernen ontwikkelen zich verder door naar geïntegreerde regionale metropolitane systemen, waarbij nieuwe grote woningbouwlocaties en plekken voor grootschalig werken zowel in de metropoolkern als in de kernsteden en regiokernen daaromheen te vinden zijn. Metropoolkernen blijven wel de plek waar de topvoorzieningen met een nationale of internationale uitstraling gevestigd zijn. De metropoolkernen en omliggende kernen zijn met elkaar verbonden middels een wegennet, fietsnetwerk en openbaarvervoersysteem met hoge frequentie en grote capaciteit. Denk aan metro, sneltram of een systeem van snelle bussen. Dit systeem functioneert parallel en complementair aan het nationale netwerk. Binnen de VISTA-strategie willen we door middel van Accommoderen en Transformeren de vier metropoolregio's krachtig houden, respectievelijk krachtiger maken.

L-centrumstadregio's

In de **L**-centrumstadregio's vormen één of meerdere middelgrote steden de brandpunten van economische dynamiek en concentratie van (regionale) voorzieningen. Binnen deze steden zijn de ov-knooppunten – waar de regio aanhaakt op het (inter)nationale netwerk – de logische plek voor nieuwe publiekstrekkende regionale voorzieningen en ruimte-intensief werken. In regio's met meerdere centrumsteden, of waar het belangrijkste ov-knooppunt niet ook in de grootste stad ligt, zijn snelle en betrouwbare verbindingen tussen de verschillende centrumsteden van extra groot belang. Nieuwe grote woningbouwlocaties liggen binnen de bestaande centrumsteden en regiokernen, of vinden hun plek direct aansluitend op deze steden op multimodaal goed bereikbare locaties. Ze kunnen een impuls geven aan de ontwikkeling van groene stadsrandzones. Regio's met middelgrote steden zijn kansrijk voor een grotere rol in de nationale verstedelijkingsopgave, zeker als er ook sprake is van aanwezigheid van een universiteit, hogescholen en specialistische kennisinstituten. De VISTA-strategie Stimuleren beoogt een ontwikkeling van centrumstad-regio's, waarbij wonen en werken in balans blijven. De strategie Initiëren wil de bestaande stedelijke en economische massa, aanwezige kennisinstellingen en gunstige ligging op de nationale netwerken benutten om meer economische groei mogelijk te maken, waarna ook meer woningbouw mogelijk is.

Bouwsteen: sterke en onderscheidende regio's

Op deze kaart staan de regio's met een typering (XL-regio's, L-regio's, M-regio's en S-regio's) en de relaties tussen kernen binnen de regio's. De typering van regio's en onderlinge relatie tussen kernen bepaalt mede de wijze waarop we ruimte ordenen en inrichten.

Vier typen regionale systemen:

Elk met kansen voor ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen, maar met verschillende opgaven en oplossingen.

-  De 'XL-regio': bestaat uit één of twee metropoolkernen met daaromheen meerdere centrumsteden en/of regiokernen
-  De 'L-regio': bestaat uit één of meerdere centrumsteden
-  De 'M-regio': bestaat uit één kleinere centrumstad of meerdere regiokernen
-  De 'S-regio': bestaat uit een diffuus patroon van lokale kernen (of waar een centrumstad ontbreekt)

Voorzieningen en instellingen met regionale uitstraling en economische sleutelsectoren (huidige situatie)

-  Campussen
-  Universiteit
-  Hbo (instellingen met meer dan 250 leerlingen)
-  Ziekenhuizen (instellingen met meer dan 2.000 banen)
-  Nabij één van de vijf energie-intensieve industrieclusters
-  Sleutelsector op basis van toegevoegde waarde (Financiële en kennisdiensten, Industrie, Verzorgende sectoren, Groothandel en transport)
-  Universiteiten (en academische ziekenhuizen) net over de grens

Verbindingen binnen de regio

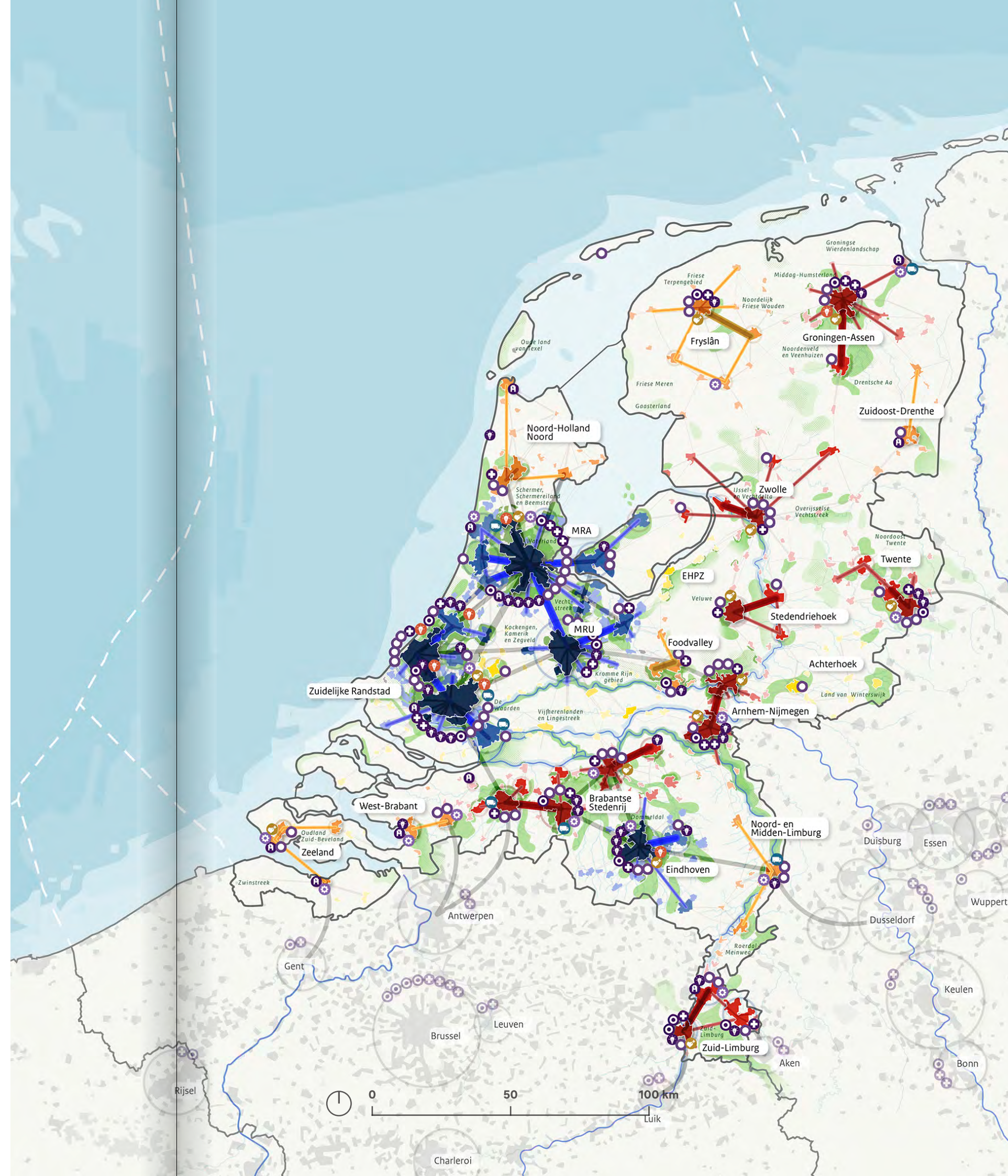
Verbindingen die bijdragen aan de versterking van het regionale systeem, zoals woon-werkrelaties en de bereikbaarheid van voorzieningen.

-  Krachtenbundeling: een intensieve verbinding tussen belangrijke stedelijke gebieden die economische en sociale dynamiek versterkt. Dit draagt bij aan een robuust regionaal systeem met hoge agglomeratiekracht.
-  Onderlinge versterking: een verbinding waarbij samenwerking tussen centrale en regionale kernen zorgt voor een bredere verdeling van wonen, werk en voorzieningen. Deze interactie versterkt de regionale dynamiek en balans.
-  Verbinding met groeiend belang: een interactie naar gebieden buiten de regio die steeds belangrijker wordt door economische kansen. Dit opent de regio naar bredere netwerken en versterkt haar positie.

-  Onderliggende woon-werk dynamiek van het dagelijkse stedelijke systeem (DUS)

Groen om de stad

-  Regionale groen/recreatiegebieden (meer concreet ingetekend indien expliciet getekend in verstedelijkingsstrategie, conceptuelere vormen op basis van PBL-recreatiegebieden, Nationale Parken, (Wereld)erfgoed)
-  Nationaal Park op land
-  Waardevolle cultuurlandschappen



M-regio's

In de **M**-regio's met één kleinere centrumstad of meerdere regiokernen liggen volop kansen voor verdere ontwikkeling. Hier kan rondom de aanknopingspunten op het nationale en regionale netwerk ook grootschalig woningbouw verrijzen en economische ontwikkeling plaatsvinden. Nieuwe grootschalige buitenstedelijke locaties liggen minder voor hand. De centrumstad of grootste regiokern speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van de regio voor mensen en bedrijven. Een clustering van regionale voorzieningen zoals theaters, ziekenhuizen en mbo's kan die rol ondersteunen. De rest van de regio profiteert dan mee van één sterke centrumstad of regiokern met een hoogwaardig vestigingsklimaat. We zetten daarom in op goede verbindingen tussen de regiokernen, lokale kernen en centrumstad. In sommige van deze regio's kunnen nieuwe nationale investeringen in infrastructuur of nationale opgaven ten aanzien van energie, defensie of industrie de stedelijke groei een impuls geven. Als onderdeel van de VISTA-strategie Versterken kunnen deze regio's zich verder ontwikkelen met een inzet op verstedelijking.

S-regio's

In **S**-regio's met een diffuus patroon van lokale kernen en regiokernen, of waar een centrumstad ontbreekt, zal bij regionale ontwikkeling meer de nadruk liggen op versterken van de lokale economie en ruimtelijke kwaliteit, en minder op het versterken van de agglomeratiekracht. Concentreren van woningbouw in combinatie met selectieve concentratie van voorzieningen helpt om regiokernen te versterken en regionale voorzieningen in stand te houden. Kleinschalige uitbreiding (straatje erbij of straatje erin) vergroot het draagvlak voor lokale voorzieningen in kleine kernen. Daarnaast kan in heel Nederland een 'wijkje erbij' (tot 100 woningen) binnen of aansluitend op een bestaande kern gerealiseerd worden, passend in de ruimtelijke context. Hiermee wordt ook voorzien in de kwantitatieve en kwalitatieve lokale vraag naar woningen in dorpskernen. Voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied en kleine kernen, spelen de auto en de (elektrische/snor) fiets een grote rol. De VISTA-strategie Versterken zet in deze regio's minder in op stedelijke groei en juist op leefbaarheid en lokaal ondernemerschap.

Keuzes sterke en onderscheidende regio's

- We streven naar een regionale balans tussen wonen en werken en ruimte voor werk groeit mee met de regionale ontwikkeling.
- We werken met provincies, gemeenten en regio's op basis van de VISTA-strategie (versterken, initiëren, stimuleren, transformeren en accommoderen) aan een gedifferentieerde inzet voor lange termijn ruimtelijk-economische ontwikkeling in relatie tot woningbouw. Daarbij sturen we met ruimtelijke randvoorwaarden, zoals type verstedelijkingslocaties, het mobiliteitsnetwerk en energienetwerken.
- We zetten de huidige inzet in de (NOVEX-)verstedelijkingsgebieden¹ met volle energie voort en verbreden deze op basis van de VISTA-strategie.
- Rijksinvesteringen in regionale grootschalige structuurversterkende infrastructuur sluiten aan op deze verstedelijkingsinzet en VISTA.
- We vragen provincies en gemeenten om in regionaal verband hun ruimtelijk-economische rol te pakken, op basis van de kansen en kenmerken van de regio.
- We beschermen, intensiveren en verduurzamen bestaande stedelijke bedrijventerreinen en de grotere campussen.
- We zetten, door het groen mee te laten groeien met de algehele stedelijke ontwikkeling, in op voldoende kwalitatief aanbod aan groen in en om de stad en versterking van de aansluiting op het landschap en de natuur buiten de stad.
- We houden bij nieuwe ontwikkelingen rekening met het water- en bodemsysteem.
- We werken aan een strategie voor het afstemmen van elektriciteits- en warmtenetten en drinkwaterbeschikbaarheid op ruimtelijke ontwikkelingen.

¹ Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Utrecht/Amersfoort, Stedelijk Brabant, Arnhem/Nijmegen/Food-valley, Zwolle, Groningen/Assen, Stedendriehoek, Twente, Limburg Centraal.

9.4.3 Bouwsteen: complete en prettige leefomgevingen

Richting

Uiteindelijk komen alle ruimtelijke ambities samen in de directe leefomgeving. De keuzes die daar in plannen en projecten gemaakt worden, moeten zorgen voor het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. De inrichting van de lokale leefomgeving heeft ook grote invloed op de haalbaarheid van ambities op regionale en nationale schaal. Juist hier liggen de kansen voor het combineren van functies en innovatieve oplossingen. Efficiënt en meervoudig ruimtegebruik zijn onmisbaar om tegemoet te komen aan de vraag naar ruimte. Dat geldt bovengronds, maar ook ondergronds. Toch is dat onvoldoende om overal ruimte voor te vinden. Niet alles kan overal. Keuzes maken is nodig. Zeker in omgevingen waar de druk op de ruimte groot is, zullen we kiezen voor ruimte-efficiënte vormen van onder andere wonen, mobiliteit, groen en klimaatadaptatie.

Nederlandse dorpen en steden kennen een variatie aan typen leef- en werkomgevingen. De variatie in woon-werkomgevingen is een grote toegevoegde waarde. Er is in ons land voor zowel wonen als werken voor ieder wat wils. De een houdt van rust, de ander van reuring. Dat vertaalt zich naar een voorkeur voor woonomgevingen. Daarbij maken mensen bewuste keuzes: tussen privéruimte en publieke ruimte, en tussen de wens met de auto te rijden of juist lopend, fietsend of met het ov te reizen. Niet alles kan overal. Voor werkomgevingen geldt hetzelfde. Het ene bedrijf vestigt zich op een bedrijventerrein, zonder direct omwonenden die hinder kunnen ondervinden. De andere ondernemer zoekt rust en concentratie aan huis. Sommige bedrijven willen juist op een campus of midden in de stedelijke drukte zitten. Zij kiezen voor een stedelijk milieu of een innovatiemilieu omdat ze voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn interactie met veel andere specialisten en gedeelde laboratoria, of omdat hun werknemers in een stedelijke omgeving willen wonen en werken.

Het aanbod van woon-werkomgevingen is mede van invloed op het sociaal-economisch functioneren van steden en regio's. Sommige regio's lukt het bijvoorbeeld minder goed om specialistische arbeidskrachten aan te trekken en talent te behouden, mede omdat het daar ontbreekt aan hoogstedelijke omgevingen. In andere steden is de vraag naar bepaalde typen woon-werkomgevingen veel groter dan het aanbod, waardoor opvallende verschillen in marktprijzen ontstaan en er binnen steden sprake is van ruimtelijke uitsortering van mensen naar inkomen en opleidingsniveau. Lang niet iedereen is in staat zomaar op basis van persoonlijke voorkeuren te kiezen voor een plek om te wonen, werken of ondernemen. Dat betekent dat er altijd aandacht moet zijn voor nabijheid van voorzieningen, de toegankelijkheid en groene kwaliteit van de openbare ruimte, sociale veiligheid, zeker voor kwetsbare groepen, en het voorkomen van vervoersarmoede.

In de kern van de vijf grootste steden treffen we in en rondom de stadscentra en in de nabijheid van de grootste ov-knopen **metropolitane woon-werkmilieus** aan. Deze worden gekenmerkt door een combinatie van wonen, werken, instituties en (publiekstrekkende) voorzieningen in hoge dichtheden. De openbare ruimte wordt druk gebruikt als plek voor ontmoeting en uitwisseling. Metropolitane milieus zijn uitstekend ontsloten per trein, metro, tram of bus. De auto is ook hier belangrijk, maar het aandeel daarvan in de totale mobiliteit is er beperkt. Realisatie van voldoende groene ruimte is hier vanwege de overwegend kleiner woningen belangrijk, maar ook een uitdaging. Groen heeft de vorm van straatbomen, gevelgroen en daktuinen en concentreert zich in druk gebruikte stadsparken. Bomen en een groene inrichting van straten en pleinen dragen bij aan opvangen van water en het tegengaan van hittestress. Net zoals oppervlaktewater in de vorm van grachten en vaarten.

In **stedelijke woon-werkmilieus** treffen we eveneens een mix van wonen, werk en voorzieningen aan, maar in wat lagere dichtheden. Deze milieus liggen in en direct rondom de centra van de grotere steden. Grotere kantoren en publiekstrekkende voorzieningen clusteren zich er direct rondom de grotere treinstations. Voorzieningen zijn juist wel in de directe leefomgeving gevestigd. In deze milieus krijgt de auto meer ruimte dan in de metropolitane woon-werkmilieus, maar het aandeel autoverkeer in het totaal van vervoersbewegingen is nog steeds beperkt. Openbare ruimten en parken worden ook hier intensief gebruikt en zijn primair ingericht als ruimten voor verblijven, bewegen en ontmoeten. In privétuinen en gedeelde tuinen bij woongebouwen is hier nog veel ruimte voor groen. Deze zijn onmisbaar voor het opvangen van water en het verminderen van hittestress.

Binnen steden en dorpen vormen de **stads- en dorpskernen** de plekken waar veel voorzieningen gevestigd zijn en waar mensen samenkomen voor ontmoeting en ontspanning. Ze zijn van groot

Bouwsteen: complete en prettige leefomgevingen

Op deze kaart staan een indicatieve duiding van de verschillende typen woon-werkmilieus, de daarbij behorende stationslocaties waar knooppuntontwikkeling logisch is en het groen in en om de stad.

Woon-werkmilieus

- Metropolitaan woon-werkmilieu
- Stedelijk woon-werkmilieu
- Stads-/dorpscentrum
- Stedelijk woonmilieu (+ wijkcentra)
- Luw woonmilieu (+ wijkcentra)
- Landelijk woonmilieu (+ centra)
- Bedrijventerrein

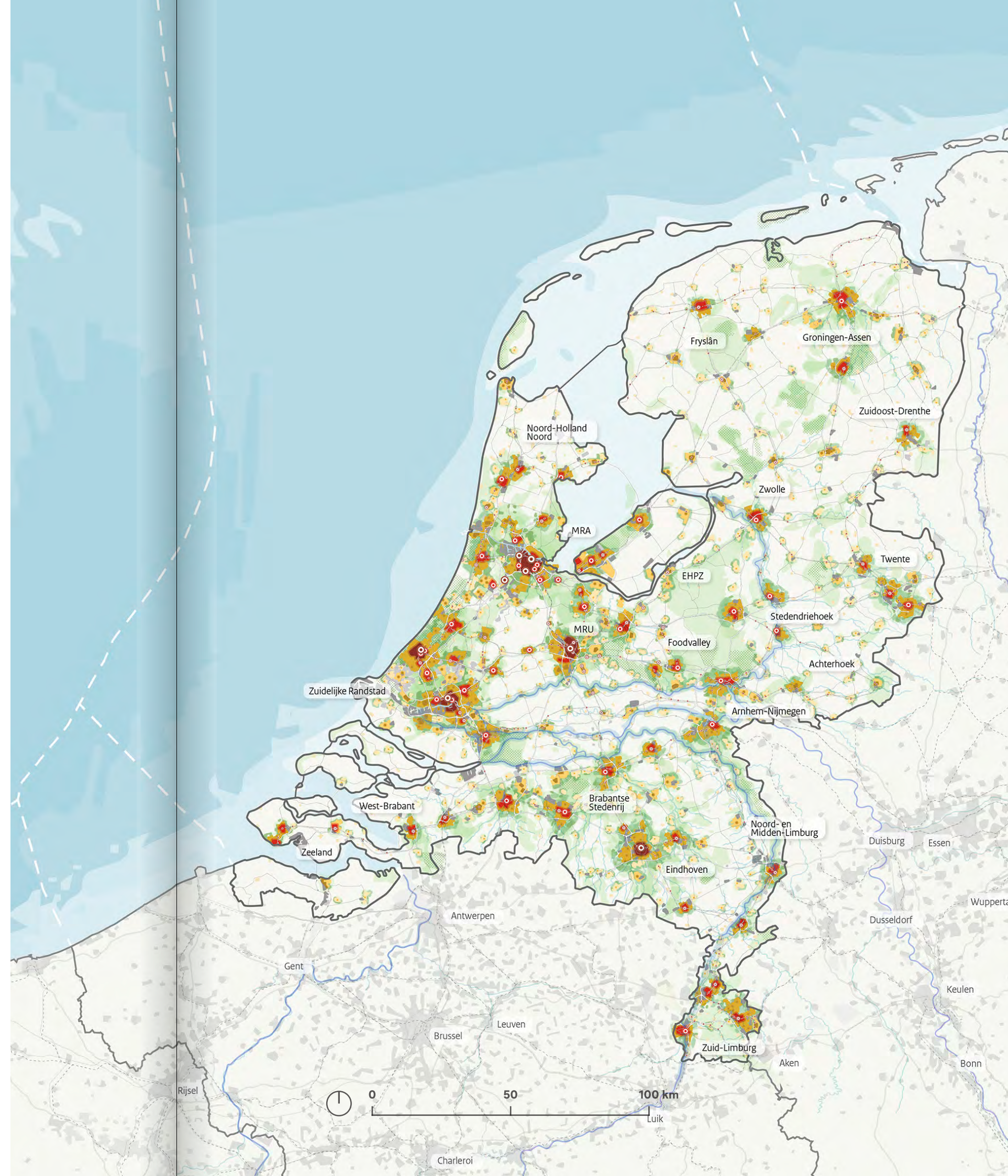
Stationsomgevingen met potentie voor knooppuntontwikkeling

- Metropolitane stationslocatie
- Hoogstedelijke stationslocatie
- Stedelijke stationslocatie
- Stationslocatie

Groen om de stad

Stadsranden (gebieden uit verstedelijkingsstrategie + landgebruik BGT)

- Recreatieve functie stadsrand
- Natuur-, landbouw- of waterfunctie stadsrand
- Nationaal Park



belang voor de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van steden, dorpen en regio's. Vaak zijn stads- en dorpskernen ook plaatselijke identiteitsdragers waarmee bewoners zich nauw verbonden voelen en die bezoekers uit heel Nederland en zelfs het buitenland trekken. Monumenten, beschermde dorps- en stadsgezichten en historische vestingwerken bevinden zich voor het grootste deel hier. Maar ze zijn meer dan cultureel erfgoed. Aantrekkelijke stads- en dorpskernen zijn echte leefomgevingen, met een menging van wonen, voorzieningen en werken. Daarmee onderscheiden ze zich van veel winkel- en ontspanningscentra. Publiekstrekkende voorzieningen voor cultuur, onderwijs en zorg kunnen de centrumfunctie van stads- en dorpskernen nog verder versterken.

Stedelijke woonmilieus zijn luwer van karakter. Ze bestaan wel voor een deel uit etagewoningen, maar er is meer ruimte voor grondgebonden woningen. Groene ruimte is aanwezig in de directe woonomgeving en in tuinen. De druk op de openbare ruimte is er lager. Veel van deze milieus zijn gebouwd in de naoorlogse jaren, waardoor er een vernieuwingsopgave is ten aanzien van woningen en openbare ruimte. Door passende, deels kleinschalige verdichting kan hier draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer op peil blijven en kan worden voorzien in een stedelijke woonvraag en een slag in ruimtelijke kwaliteit. Commerciële en culturele voorzieningen zijn in dit milieu vaak geconcentreerd in wijkcentra. Scholen en zorgvoorzieningen bevinden zich middenin woonbuurten. Bij verdergaande verdichting hoort een inzet op meer voorzieningen in de woonbuurten zelf.

Aan de randen van steden en in dorpen en kleine kernen zijn vooral **luwe woonmilieus**. Deze hebben een lage dichtheid aan wonen, overwegend in grondgebonden woningen. Ze zijn groen en rustig van karakter. De openbare ruimte wordt minder intensief gebruikt en er is voldoende ruimte voor zowel lopen, fietsen als de auto. Bedrijven zijn hier over het algemeen klein en vaak gevestigd aan huis of op eigen erf. Voorzieningen zijn geconcentreerd in dorps- of wijkcentra, in nabijheid van busstations met lokale en regionale verbindingen. Scholen en zorgvoorzieningen bevinden zich juist middenin woonbuurten. Verdichting en het toevoegen van woningen kan hier op een kleinschalige wijze, door optoppen, splitsen en uitbouwen.

Wonen en werken in het **landelijk gebied** kent een heel eigen vorm. Verspreid liggende agrarische bedrijven worden er afgewisseld met vrijstaande of geclusterde woningen voor permanent en soms ook recreatief verblijf. In het landelijk gebied kunnen wonen, werken en recreatief verblijf niet zomaar gemengd worden met agrarische activiteiten en natuur. Ze dienen zich verhouden tot ruimte voor agrarische bedrijfsvoering en natuur- en landschapswaarden. Deze ruimte kan onder druk komen te staan door het toevoegen van meer woningen, al dan niet voor recreatie, niet alleen vanwege milieuaspecten of ecologie, maar ook vanwege een extra belasting van de weg- en energie-infrastructuur en riolering. Omdat hier sprake is van een spreiding van woningen, recreatieve functies en agrarische bedrijven, allen in lage dichtheden, blijft op deze plekken de auto dominant. Naast de auto bieden de elektrische fiets en specifieke vormen van 'publiek vervoer' kansen om afstanden tot twintig kilometer af te leggen.

Waar verschillende woon-werkmilieus liggen of ontwikkeld kunnen worden, is sterk afhankelijk van de ligging: in een grote stad of in een dorp, centraal of aan de rand, nabij een groot station of vooral per auto goed bereikbaar. We willen optimaal gebruikmaken van bestaande en nieuwe infrastructuur en zoveel mogelijk nabijheid creëren tussen wonen, werken en voorzieningen. Stationsomgevingen zijn bij uitstek geschikt voor ontwikkeling in hoge dichtheden van wonen en werken. Daarbij maken we onderscheid tussen metropolitane, hoogstedelijke, stedelijke en overige **stationslocaties**. Afhankelijk van het soort verbindingen vanaf een station – regionaal, nationaal of zelfs internationaal – zijn de locaties bij die stations geschikt voor hogere dichtheden en menging met werk en voorzieningen. Er is dan ook een relatie tussen het type station, de stationslocatie en aangrenzende woon-werkmilieus.

Keuzes bouwsteen: complete en prettige leefomgevingen

- Bij stedelijke ontwikkeling sturen we met een lokaal passende inzet op woon-werkomgevingen op het halen van kwantitatieve en kwalitatieve ambities.
- We kiezen, bij realisatie van nieuwe ontwikkelingen, voor compacte ontwikkeling, efficiënt ruimtegebruik en nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en groen.
- We zetten in op het toekomstbestendig maken van het bestaand stedelijk gebied door verduurzaming, herstructurering, verdichting, aanpak van de openbare ruimte, klimaatadaptatie, et cetera.

- We bieden ruimte voor economie in de directe leefomgeving, zowel stuwende als stadsverzorgende economie, in passende productiemilieus.
- Wanneer bedrijventerreinen getransformeerd worden naar woningbouw, worden deze waar nodig gecompenseerd, indien mogelijk lokaal en anders regionaal.
- We houden, bij nieuwe ontwikkelingen en bij de aanpak van bestaand stedelijk gebied, rekening met het water- en bodemsysteem.
- We zetten ons, conform de Omgevingswet en de NOVI, in voor het in een vroeg stadium betrekken van erfgoed bij ontwikkelingen.
- We onderzoeken een aanpak voor het toekomstbestendig maken van naoorlogse wijken en wijken gebouwd na 1965 (Post 65-gebieden), met hierin speciale aandacht voor de groeikernen, kleinschalige verdichting, erfgoed en groen.

9.5 Overzicht integrale keuzes Wonen, werken en bereikbaarheid

Bouwsteen: een ontwikkelgericht nationaal netwerk

- We kiezen, op nationaal niveau voor een verstedelijkingsinzet die 1. tegemoetkomt aan voortgaande concentratie in vijf metropoolregio's, 2. door middel van gebundelde deconcentratie in centrumsteden richting geeft aan de daarmee verbonden beweging tot deconcentratie en 3. nieuwe regio's benut voor ruimtelijk-economische ontwikkeling, waaronder drie schaal-sprongregio's (Groningen-Assen, Twente, Zuid-Limburg).
- Grootchalige woningbouwlocaties versterken bestaande steden en vinden hun plek in metropoolkernen, centrumsteden en regiokernen.
- Aanvullend op de eerder aangewezen zeventien grootschalige woningbouwgebieden, worden er nu vier nieuwe grootschalige woningbouwlocaties aangewezen waar rijksregie noodzakelijk is, in Hengelo/Enschede, Apeldoorn, Helmond en Alkmaar.
- Bij het aanwijzen van grootschalige woningbouwlocaties is rekening gehouden met de aanwezigheid van werk en infrastructuur.
- We breiden het Stedelijk Netwerk Nederland uit naar alle XL-, L- en M-regio's.
- Daarnaast worden er 127 regionale grootschalige woningbouwlocaties aangewezen in het hele land.
- Rijksinvesteringen in nationale grootschalige structuurversterkende infrastructuur sluiten aan op deze verstedelijkingsinzet en de VISTA-strategie.
- We stellen een uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw op met mogelijkheden om volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen.

Bouwsteen: sterke en onderscheidende regio's

- We streven naar een regionale balans tussen wonen en werken, en ruimte voor werk groeit mee met de regionale ontwikkeling.
- We werken met provincies, gemeenten en regio's op basis van de VISTA-strategie (versterken, initiëren, stimuleren, transformeren en accommoderen) aan een gedifferentieerde inzet voor lange termijn ruimtelijk-economische ontwikkeling in relatie tot woningbouw. Daarbij sturen we met ruimtelijke randvoorwaarden, zoals het type verstedelijkingslocaties, het mobiliteitsnetwerk en energienetwerken.
- We zetten de huidige inzet in de (NOVEX-)verstedelijkingsgebieden² met volle energie voort en verbreden deze op basis van de VISTA-strategie.
- Rijksinvesteringen in regionale grootschalige structuurversterkende infrastructuur sluiten aan op deze verstedelijkingsinzet en VISTA.
- We vragen provincies en gemeenten om in regionaal verband hun ruimtelijk-economische rol te pakken, op basis van de kansen en kenmerken van de regio.
- We beschermen, intensiveren en verduurzamen bestaande stedelijke bedrijventerreinen en de grotere campussen.
- We zetten, door het groen mee te laten groeien met de algehele stedelijke ontwikkeling, in op voldoende kwalitatief aanbod aan groen in en om de stad en versterking van de aansluiting op het landschap en de natuur buiten de stad.

² Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Utrecht/Amersfoort, Stedelijk Brabant, Arnhem/Nijmegen/Food-valley, Zwolle, Groningen/Assen, Stedendriehoek, Twente, Limburg Centraal.

Water en bodem voor Wonen, werken en bereikbaarheid

De ambities voor wonen, werken en bereikbaarheid zijn onlosmakelijk verbonden met bepaalde eigenschappen en ontwikkelingen in het water- en bodemsysteem. Veranderingen onder invloed van menselijk ingrijpen, natuurlijke processen en het klimaat geven nu en richting de toekomst ook een opgave om in sommige gebieden anders om te gaan en rekening te houden met het water- en bodemsysteem. Dit gaat bijvoorbeeld om het risico op wateroverlast en bodemdaling, of juist het zorgen voor voldoende drinkwater. Deze kaart laat zien hoe voor een toekomstbestendige ontwikkeling van wonen, werken en bereikbaarheid rekening gehouden kan worden met de kenmerken en veranderingen in het water- en bodemsysteem.

Rekening houden met toenemende inspanning klimaatadaptief bouwen en (her)ontwikkelen door veranderende condities

-  Houd rekening met bodemdaling bij nieuwe ontwikkelingen
-  Kwetsbare (vrij afwaterende) stedelijke gebieden
-  Aandacht voor klimaatadaptatie en minimaliseren bodemafdekking
-  Risico op wateroverlast (natte gebieden)
-  Regenwataandachtsgebieden
-  Aangepast bouwen in risicogebieden overstromingen

Voldoende drinkwater voor nu en in de toekomst

-  Huidige drinkwatervoorziening
-  Grondwaterbeschermingsgebieden en boringsvrije zones
-  Innamepunten oppervlaktewater ten behoeve van drinkwater
-  Toekomst drinkwatervoorziening
-  Zoekgebieden voor nationale grondwaterreserves
-  Aanvullende strategische voorraden

Veilig leven in de delta

-  Rekening houden met buitendijkse adaptatie bij hogere waterstanden in de toekomst
 -  Ruimte voor (versterken) primaire keringen en kustfundament
 -  Beperkingen landaanwinning en bouwwerken IJsselmeergebied
 -  Deltawerken en beweegbare keringen
 -  Zoekgebieden voor (piek)waterberging langs NZK/ARK
 -  Bestaande reserveringszone voor binnendijkse ruimte rivieren*
- * In het kader van programma Ruimte voor de Rivier 2.0 zal de ruimtelijke reservering geactualiseerd worden



- We houden, bij nieuwe ontwikkelingen rekening met het water- en bodemsysteem.
- We werken aan een strategie voor het afstemmen van elektriciteits- en warmtenetten en drinkwaterbeschikbaarheid op ruimtelijke ontwikkelingen.

Bouwsteen: complete en prettige leefomgevingen

- Bij stedelijke ontwikkeling sturen we met een lokaal passende inzet op woon-werkomgevingen op het halen van kwantitatieve en kwalitatieve ambities.
- We kiezen, bij realisatie van nieuwe ontwikkelingen, voor compacte ontwikkeling, efficiënt ruimtegebruik en nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en groen.
- We zetten in op het toekomstbestendig maken van het bestaand stedelijk gebied door verduurzaming, herstructurering, verdichting, aanpak openbare ruimte, klimaatadaptatie, et cetera.
- We bieden ruimte voor economie in de directe leefomgeving, zowel stuwende als stadsverzorgende economie, in passende productiemilieus.
- Wanneer bedrijventerreinen getransformeerd worden naar woningbouw, worden deze waar nodig gecompenseerd, indien mogelijk lokaal en anders regionaal.
- We houden, bij nieuwe ontwikkelingen en bij de aanpak van bestaand stedelijk gebied, rekening met het water- en bodemsysteem.
- We zetten ons, conform de Omgevingswet en de NOVI, in voor het in een vroeg stadium betrekken van erfgoed bij ontwikkelingen.
- We onderzoeken een aanpak voor het toekomstbestendig maken van naoorlogse wijken en wijken gebouwd na 1965 (Post 65-gebieden), met hierin speciale aandacht voor de groeikernen, kleinschalige verdichting, erfgoed en groen.

Gebiedsgerichte uitwerking Wonen, werken en bereikbaarheid

Het Rijk werkt met de medeoverheden aan lokaal en regionaal passende ruimtelijke oplossingen. Dit doen we onder andere via het programma NOVEX, met ruimtelijke arrangementen, in NOVEX-gebieden en verstedelijkingsstrategieën. Ruimtelijke arrangementen zijn interbestuurlijke afspraken gericht op afstemming van beleid op middellange termijn (2040/2050) tussen Rijk en provincies (zie hoofdstuk 14.2.3). NOVEX-gebieden en verstedelijkingsstrategieën zijn gericht op uitvoering van een ontwikkelperspectief of strategie, gezamenlijk vastgesteld door het Rijk en medeoverheden. Dat richt zich op de meest complex gestapelde fysieke opgaven op korte en middellange termijn (zie hoofdstuk 14.2.1).

In dit kader wordt geen ruimtelijk beleid beschreven, maar inzicht gegeven in de bestuurlijke afspraken die met provincies, NOVEX- en verstedelijkingsgebieden tot juli 2025 zijn gemaakt om aan uitvoering van beleid te werken. Hieronder volgt een korte samenvatting van de gemaakte afspraken in relatie tot het thema Wonen, werken en bereikbaarheid.

Ruimtelijke arrangementen

Met de provincies zijn voor het thema Wonen, werken en bereikbaarheid – in samenhang met andere ruimtelijke opgaven – in de eerste ruimtelijke arrangementen onder andere afspraken gemaakt over de doorwerking van de VISTA-strategieën, versnelling van de woningbouw en Groen in en om de Stad (GIOS) en gezonde leefomgeving.

Met de provincies zijn de eerste afspraken gemaakt over de regionale uitwerking van de gebiedsgerichte strategieën voor ruimtelijk-economische ontwikkeling (VISTA-strategie), waarbij de provincies over het algemeen de

indeling herkennen en onderschrijven en enkele regionale aandachtspunten voor de uitwerking zijn vastgelegd, bijvoorbeeld voor Zeeland, de Friese steden, Noord-Holland Noord en Zuidoost-Drenthe. De provincies zijn een belangrijke partner in het ontwikkelen van nieuwe verstedelijkingsstrategieën, zoals in Twente, de Stedendriehoek en Limburg Centraal. Voor de te initiëren gebieden zoals Twente en Zuid-Limburg is hier aandacht voor het sturen op synergie tussen hun (stedelijke) regio's en het bouwen aan onderscheidende economische profielen. Dat doen we bijvoorbeeld samen in (de grotere) campusontwikkelingen, zoals Kennispark Twente en de Brightlands Maastricht

Health Campus. Bestuurlijke afspraken over mobiliteit landen op het jaarlijkse Bestuurlijke Overleg MIRT.

Met alle provincies is afgesproken om in lijn met de bestaande woningbouwafspraken te werken aan het sneller bouwen van meer woningen, met aandacht voor ieders rol en verantwoordelijkheid in het realiseren van de randvoorwaarden, zoals netcongestie, stikstof, geluid, (drink) water en bodem. Er is bijzondere aandacht voor herstructurering in arrangementen van de provincies Friesland en Drenthe.

De provincies pakken ook hun rol in het versterken van verbindingen tussen stedelijk en niet-stedelijk gebied om groen mee te laten groeien met de algehele stedelijke ontwikkeling (Groen In en Om de Stad).

De mogelijkheden van wet- en regelgeving rondom milieuruimte in relatie tot een gezonde leefomgeving wordt met provincie Noord-Holland besproken en met Zuid-Holland worden prioritaire gebieden benoemd waar de opgaven voor leefbaarheid en gezondheid het grootst zijn en daarvoor wordt een aanpak voor voorgesteld.

NOVEX-gebieden

In zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden werken Rijk en medeoverheden in specifieke gebieden aan een grote verstedelijkingsopgave: woningbouw, economische ontwikkeling, voorzieningen, energie en vergroening vragen hier allemaal om ruimte. Op basis van verstedelijkingsstrategieën werken we in deze gebieden aan het toekomstbestendig inpassen van deze grote opgaven, om leefbare kernen, steden en regio's te behouden en te realiseren.

Lelylijn

In het NOVEX-gebied Lelylijn werken de Rijksoverheid, de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland en de regio samen aan de ontwikkeling van een nieuwe spoorverbinding tussen het noorden en de Randstad. Deze verbinding biedt kansen voor de versterking van mobiliteit, economische groei, woningbouw en leefbaarheid in Noord-Nederland. Samen met kennisinstellingen, ondernemers en inwoners wordt gekeken naar duurzame infrastructuur, natuurinclusieve ontwikkeling en betere bereikbaarheid van steden zoals Leeuwarden en Groningen. De Lelylijn biedt op termijn kansen voor CO₂-reductie, nieuwe woongebieden en werkgelegenheid.

Metropoolregio Amsterdam

In het NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam werken de Rijksoverheid, de regio, provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten en waterschappen samen. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) kent een enorme

woningbouwopgave (het Ontwikkelperspectief gaat uit van 175.000 woningen tot 2030, 240.000 tot 2040 en circa 250.000 arbeidsplaatsen van 2022 tot 2040) en een reeks andere grote ruimtelijke vraagstukken, zoals de opgaven op het gebied van mobiliteit, klimaat, water en energie. In het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda staan drie hoofdpijlers centraal: een evenwichtige meerkernige ontwikkeling en daarvoor in te zetten op: een evenwichtige woon-werkbalans; groenblauwe netwerken in en om de stad en sterke bovenregionale watersystemen; een energiesysteem op orde. Verder buigen deze partijen zich over onderwerpen als ruimte voor waterberging en nieuwe drinkwaterbronnen versus ruimte voor industrie, energie, woningen en recreatie.

Regio Groningen-Assen

In het NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen (RGA) werken het Rijk, de regio, provincies, gemeenten en waterschappen samen aan het realiseren van 36.000 woningen en het creëren van 28.000 werkplekken (voor 2040). Dit gebeurt in samenhang met belangrijke andere opgaven zoals energie, bereikbaarheid en groenontwikkeling. In de NOVEX-RGA Uitvoeringsagenda 1.0 is geconstateerd dat de huidige plancapaciteit de doelstelling ruim overschrijdt. Daarmee heeft het NOVEX-gebied voldoende ruimte om deze groei waar te maken. Tegelijkertijd vraagt verstedelijking om extra investeringen in mobiliteit, energie en water. Deze voorwaarden zijn in het ontwikkelperspectief in kaart gebracht. Rijk en regio werken de komende tijd verder aan de ruimtelijke en inhoudelijke invulling van deze ambities.

Regio Zwolle

In het NOVEX-gebied Regio Zwolle werken de Rijksoverheid, vier provincies en waterschappen en 22 gemeenten samen aan het realiseren van 50.000 woningen en het creëren van 20.000 werkplekken in de periode tot 2040. Deze opgaven worden aangepakt in samenhang met een mobiliteitstransitie, uitdagingen zoals verdroging en vernatting, en waterveiligheid in de dynamische en kwetsbare delta van de IJssel en de Vecht. De centrale opgave van dit NOVEX-gebied is het klimaatadaptief accommoderen van de stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid.

Stedelijk Brabant

In het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant werken de Rijksoverheid, de provincie Noord-Brabant en de regio samen aan het opvangen van groei in de Brabantse Stedenrij en Brainportregio, het ontwikkelen van ov-knooppunten en het vernieuwen van de naoorlogse woonwijken. Tegelijk blijft het belangrijk om de kernen van kleinere steden en

dorpen aantrekkelijk te houden. De uitvoeringsagenda vertaalt de Brabantbrede en regionale opgaven naar concrete acties, met als doel een toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling.

Utrecht-Amersfoort

In het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort werken de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en de regio samen aan het realiseren van 165.000 nieuwe woningen en het creëren van 110.000 extra werkplekken. Deze groei vindt plaats volgens het principe ‘Gezond groeien in nabijheid’, volgens drie uitgangspunten. De eerste is een groenblauw raamwerk dat meegroeit en goed bereikbaar is. Het tweede uitgangspunt is verstedelijking in drie typen milieus: metro-poolpoorten (in Utrecht en Amersfoort), regiopoorten en in vitale kernen. En tot slot is een systeemsporg voor een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem, gericht op nabijheid, een toename in fietsgebruik en verbeterd openbaar vervoer, essentieel om deze groei te kunnen realiseren.

Het is een complexe opgave, waarbij keuzes moeten worden gemaakt over onder andere de ontwikkeling van het gebied rondom de A12 (en Rijnenburg) en de daarbij horende ov-sprong. In de uitvoeringsagenda zijn concrete afspraken en acties opgenomen om de regio duurzaam te laten groeien en de leefkwaliteit te versterken.

Zuidelijke Randstad

In het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad werken de Rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland, 31 gemeenten en vier waterschappen samen aan de hoofdpogave ‘toekomstbestendige verstedelijking’. Deze toekomstige verstedelijking richt zich met name op het bouwen van woningen en werkplekken, voor het grootste deel langs de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht (de Oude Lijn) en rondom belangrijke knooppunten van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het doel is om tot 2040 in ieder geval 200.000 nieuwe woningen langs de Oude Lijn te realiseren.

Naast wonen en werken is er ook aandacht voor het verbeteren van de leefbaarheid, economie, klimaatadaptatie, Groen in en om de Stad (GIOS) en de energietransitie. In de Uitvoeringsagenda staan afspraken over woningbouw, bereikbaarheid, vergroening en het versterken van de economie. In de uitvoeringsagenda worden de opgaven rondom economie en leefbaarheid geprioriteerd, voornamelijk omdat die opgaven de grootste urgentie kennen.

Verstedelijkingsstrategieën

Het Rijk werkt samen met partners uit regio’s Twente, Stedendriehoek (regio rond Apeldoorn, Deventer en Zutphen) en Limburg Centraal (omgeving langs de intercitystations van Heerlen, Maastricht, Roermond, Sittard-Geleen, Weert en Venlo) om voor deze drie gebieden integrale verstedelijkingsstrategieën op te stellen. Een verstedelijkingsstrategie heeft als doel de urgentie, aard en omvang van de opgaven in beeld te brengen en vervolgens een gezamenlijke aanpak te formuleren, passend bij de verschillende ontwikkelstrategieën voor deze regio’s in de VISTA-strategie.

Stedendriehoek

In de Stedendriehoek is de ambitie met een Ontwikkelperspectief richting te geven aan een groeiopgave van circa 48.000 woningen tot 2050, met bijbehorende werkgelegenheid, voorzieningen en bereikbaarheid. Tegelijk vraagt de strategie aandacht voor ruimtelijke kwaliteit: hoe kan de regio groeien in balans met water, bodem, energie, landschap en klimaat?

Limburg Centraal

Rijk en regio werken intensief samen aan een verstedelijkingsstrategie voor de zes Limburgse steden met een intercitystation, samen vormen ze Limburg Centraal. In deze steden is mogelijk ruimte voor circa 35.000 woningen op loopafstand van een intercitystation. Onderdeel van de verstedelijkingstrategie is een gezamenlijke uitwerking van businesscases voor de (omgeving van) stationsgebieden. Woningbouw en de verdere verstedelijking van deze steden is echter geen *one size fits all*, maar vraagt om een gebiedsgerichte aanpak waarbij woningbouw samen moet gaan met investeringen in de bestaande woningvoorraad, klimaatadaptatie, groenblauwe structuren, economie en brede welvaart.

Twente

De regio Twente kan vanaf 2030 een grotere rol spelen in de nationale woningbouwopgave. De regio kan mogelijk ruimte bieden aan meer dan 100.000 extra inwoners (tot 2050 circa 60.000 nieuwe woningen). De verstedelijkingsstrategie moet een integraal toekomstbeeld geven voor wonen, werken en leven in Twente. Daarbij is er aandacht voor bereikbaarheid, economie, landschap, natuur, energie en klimaat. De schaalessprong wordt ook ingezet om voorzieningen in kleinere kernen op peil te houden. Voor de regio Twente zijn de Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) en de Spoorzone Almelo belangrijke motoren voor de schaalessprong in woningbouw. Deze gebieden worden nadrukkelijk meegenomen in de uitwerking van de strategie.

Ontwikkelstrategieën

Ook in de Friese steden, Regio Zuid- en Oost-Drenthe, Noord-Holland Noord en Zeeland wordt gewerkt aan een verstedelijkingspropositie en/of ontwikkelperspectief, waarbij het voortouw ligt bij de regio en het Rijk wordt betrokken, passend bij de ontwikkelstrategie voor ‘Versterken’ in de VISTA-strategie.

Friese steden

De provincie Fryslân en de gemeenten Heerenveen, Leeuwarden, Smallingerland en Súdwest-Fryslân hebben een Verstedelijkingspropositie Fries Stedelijk Netwerk 2050 opgesteld. De propositie richt zich op de toekomst van het Fries Stedelijk Netwerk (FSN) met de vier Friese stedelijke centra: Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Sneek. Deze propositie wordt uitgewerkt tot een verstedelijkingsstrategie en investeringsagenda en benutten daarbij het Ontwikkelperspectief NOVEX Lelylijn 2050 en de integrale gebiedsverdiepingen uit het Masterplan Lelylijn.

De regio Zuid- en Oost-Drenthe

De regio Zuid- en Oost-Drenthe ziet groeipotentie met ontwikkeling van woningbouw, inzet op innovatie, (maak)industrie en onderwijs. De regio werkt daarom samen met het Rijk een Ontwikkelperspectief uit in het kader van het Nationaal Programma Vitale Regio’s (NPVR). Als bouwsteen wordt het Ontwikkelperspectief uit de deelstudie ‘Ruimtelijke verkenning Brede Welvaart’ van het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn benut.

Noord-Holland Noord

Er spelen verschillende ruimtelijke opgaven in de regio Noord-Holland Noord, denk aan ruimte voor energie-infrastructuur, ruimtelijk economische ontwikkeling, ruimte voor defensie, voedselproductie, et cetera, binnen veranderende randvoorwaarden vanuit bodem, water en gezonde leefomgeving. De groei in Noord-Holland Noord brengt, naast voorspoed en economische versterking, óók nieuwe uitdagingen en risico’s voor de regio met zich mee. Om deze kwetsbaarheid te verminderen is het wenselijk om ook plannen te overwegen die de weerbaarheid/veerkracht van de regio te vergroten. De regio werkt daarom aan een Ontwikkelperspectief NHN en een regionale investeringsagenda. Het Rijk is betrokken bij het opstellen hiervan.

Zeeland

Voor Zeeland is de afspraak gemaakt om gezamenlijk een ontwikkelstrategie op te stellen met het accent op verstedelijking richting 2050. Hierbij worden ontwikkelkansen voor wonen, werken, leefkwaliteit en bereikbaarheid in samenhang opgepakt, passend bij de vele ontwikkelingen in Zeeland en aansluitend op de ontwikkelingen in relatie tot het NOVEX-gebied North Sea Port District.