Ministeriële stukken inzake de Regionale Verstedelijkings Strategie en de Regionale Investerings Agenda

Bron:



Hieronder volgt de informatie die is overgenomen van deze website.

Sterke en gezonde steden en regio's

Heel Nederland doet mee. We kiezen voor duurzame steden en regio's die optimaal bijdragen aan de kracht van Nederland als geheel én een gezonde en klimaatbestendige omgeving bieden aan iedereen die er woont, werkt en verblijft. Dat zijn grote opgaven die zodanig in elkaar grijpen dat in alle steden en regio's een meer geïntegreerde benadering en een kwaliteitsimpuls op meerdere aspecten van de stedelijke leefomgeving noodzakelijk zijn. De ruimtelijke dynamiek loopt daarbij wel uiteen in de verschillende steden en regio's. Processen van groei, krimp en vernieuwing dan wel transformatie doen zich in alle steden en regio's voor, maar in wisselende mate.

Beleidskeuze 3.1

We versterken het Stedelijk Netwerk Nederland door de ontwikkeling van de stedelijke regio's te ondersteunen en te zorgen voor goede onderlinge en externe verbindingen. Het Stedelijk Netwerk Nederland breidt uit, waarbij de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van de (OV-)infrastructuur. Verstedelijking vindt plaats in de regio's waar er vraag is en de grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter.

De Nederlandse stedelijke regio's vormen op nationale schaal een polycentrisch netwerk van door open ruimten gescheiden, maar goed verbonden stedelijke regio's. Het is van belang dat de basisvorm van deze structuur en de open ruimten in het netwerk, zoals het Groene Hart, behouden blijven. Wonen en werken worden daarbij zoveel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld in de regio's waar er vraag is. Stedelijk Netwerk Nederland is schematisch weergegeven op de kaart 'Nationale keuze duurzaam economisch groei potentieel' en de kaart 'Nationale keuzes sterke en gezonde steden en regio's.

Goede verbindingen tussen de stedelijke regio's zijn nodig om de kracht van het netwerk als geheel te benutten. In omvang en dichtheid concentreert de verstedelijking zich nu vooral in de stedelijke regio's in het brede midden van Nederland (het gebied de zeshoek Amsterdam, Zwolle, Utrecht, Arnhem/Nijmegen, Eindhoven, Breda, Rotterdam/Den Haag). De stedelijke regio's van dit gebied vormen de huidige kern van het Stedelijk Netwerk Nederland. Door hun nabijheid en goede verbind-

ingen toont zich vooral in dit gebied de agglomeratiekracht in Nederland. Daarbij groeit het aantal huishoudens en de woningbehoefte en neemt dit gebied geleidelijk in omvang toe. De uitlopers naar Groningen, Hengelo/Enschede en Maastricht, Leeuwarden en Middelburg versterken de structuur van Nederland als één geheel. Het Rijk zet in op een verdere ontwikkeling van het Stedelijke Netwerk Nederland, gekoppeld aan de ontwikkeling van de (met name OV-)infrastructuur. Deze regio's worden door aansluiting van Groningen, Hengelo/Enschede en Maastricht op het IC-netwerk van de buurlanden ook beter meegenomen in de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling. De inzet is om (op termijn) de verbindingen met alle landsdelen te verbeteren. Robuuste verbindingen tussen de steden en een verbetering van het OV-systeem zoals aangegeven in het Toekomstbeeld OV 2040[1], leiden tot kortere reistijden tussen de stedelijke regio's. Daardoor wordt de samenhang in dit gebied versterkt en wordt het kerngebied in de stedelijke ruimtelijk-economische ontwikkeling vergroot. Dat past ook bij de inzet om zoveel mogelijk in alle regio's hun potentie en specifieke kwaliteiten te benutten om bij te dragen aan de ontwikkeling van Nederland als geheel.

Beleidskeuze 3.2

Steden ontwikkelen zich duurzaam door een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit. Het Rijk hanteert daartoe een integrale verstedelijkingsstrategie en is actief partij bij het formuleren van een regionale verstedelijkingsstrategie.

Kracht door kwaliteit van leven

Driekwart van de Nederlandse bevolking woont, werkt en leeft in stedelijk gebied en onze steden zijn belangrijk voor de economie. Het is essentieel dat onze steden gezond, aantrekkelijk, veilig en schoon zijn om in te wonen en te werken, dat er goede en betaalbare woningen beschikbaar zijn en dat woon- en werklocaties bereikbaar zijn. De relatief beperkte omvang van de Nederlandse steden kan daarbij een voordeel zijn. Het landelijke gebied en de natuur zijn relatief nabij, arbeidsplaatsen en voorzieningen zijn voorhanden of op korte afstand te bereiken. Dit draagt bij aan de kwaliteit van leven in de breedste zin van het woord. Ook de aanwezigheid van groen en water in de stad is belangrijk voor de kwaliteit van het stedelijk leven en de aantrekkelijkheid van de stad. Het biedt mogelijkheden voor recreatie en gezond bewegen en helpt bij het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. En onroerend cultureel erfgoed zoals monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen, speelt een belangrijke rol in de fysieke leefomgeving, zowel in stad als in regio. Erfgoed vormt een afspiegeling van de geschiedenis van Nederland en geeft daarmee duiding aan de identiteit van een gebied. Het kan bij transformatieprojecten een drager en inspiratiebron van de stedelijke ontwikkeling vormen.

Keuzes voor verstedelijking: integrale verstedelijkingsstrategie voor ontwikkeling en kwaliteitsverbetering.

Stap 1. Kwaliteitseisen en ambities van de omgeving
Maak eerst een integraal beeld van de bestaande en verwachte leefomgevingskwaliteit in en om de stad en bepaal de ambities voor de kwaliteit van het gebied en de gezondheid van de bewoners. Het gaat om een goede leefomgevingskwaliteit in de breedste zin van het woord. Daartoe behoren in elk geval luchtkwaliteit, geluid, bodem, omgevingsveiligheid, cultureel erfgoed, natuur en biodiversiteit, klimaatbestendigheid (onder meer tegen hittestress), water(opvang) en de landschappelijke kwaliteit van het ommeland. Gebiedsbiografieën geven inzicht in de bestaande kenmerken en identiteit van de gebieden.

Stap 2. Ruimtelijk-fysieke behoeften

Breng vervolgens de behoefte aan woningen, kantoren, bedrijventerreinen, logistieke functies, winkels, stedelijk (recreatief) groen, culturele en andere voorzieningen en de bereikbaarheidsvereisten voor die functies kwantitatief en kwalitatief in kaart, inclusief de specifieke knelpunten op deze terreinen. Houd daarbij rekening met trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de fysieke leefomgeving, zoals digitalisering.

Stap 3. Verstedelijkingsmogelijkheden

Besteed bij het inventariseren van mogelijkheden voor het accommoderen van die behoeften daarna expliciet aandacht aan de verwachte effecten op de omgevingskwaliteit en de realisatie van de kwaliteitsambities (zowel voor het nieuw te ontwikkelen gebied als voor de bestaande bebouwing en het onbebouwde gebied). Let ook op indirecte effecten. Geef bij besluiten over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de gevolgen voor het mobiliteitssysteem aan en hoe deze worden opgevangen. Betrek bij de afweging ook de mogelijkheden om bij te dragen aan de energietransitie.

Bekijk bij mogelijke maatregelen voor kwaliteitsverbetering meteen de mogelijkheden tot het accommoderen van nog bestaande behoeften. Realisatie van een totaalplan voor vergroening van de stad dat in (grotere) steden onderdeel zal zijn van de verstedelijkingsstrategie, vergt fysieke ruimte en draagt bij aan de omgevingskwaliteit en recreatiemogelijkheden voor de bewoners.

Duurzame stedelijke ontwikkeling vraagt om ruimte en maatregelen voor wonen en werken, voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, duurzame energie, waterveiligheid, meer natuur en een gezonde leefomgeving (veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, bodem en een inrichting die verleidt tot gezond gedrag). En over dat alles heen vraagt het om een ontwikkeling van een stedelijke omgeving, die door de inwoners wordt ervaren als aantrekkelijk en waardevol.

Brede afweging op maat

Verstedelijking vraagt zorgvuldig en gebiedsgericht maatwerk vanuit een brede benadering. De mogelijkheden van verstedelijking en de daaraan verbonden opgaven wisselen daarbij van plek tot plek. Het gaat vaak om het creëren van mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen én om het verbeteren van de kwaliteit van leefomgeving. In het ene gebied is er sterke groei en is de insteek meer het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen. Waarbij nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen ook extra kwaliteit leveren aan stad en regio en tegelijkertijd extra aandacht vragen voor de kwaliteit van het bestaande bebouwde gebied als voorwaarde voor succes of om ongunstige neveneffecten te voorkomen. En in andere gebieden is er minder groei en is de insteek meer de kwaliteitsverbetering bijvoorbeeld door een sterkere inzet op het groen in en om de stad. Opgaven met betrekking tot het teruglopende winkelbestand in (binnen)steden en met betrekking tot bedrijventerreinen, zoals beschreven bij de prioriteit Duurzaam economisch groeipotentieel, spelen met name ook in stedelijk gebied. Vaak spelen meerdere ontwikkelingsopgaven tegelijkertijd en is het een uitdaging daarvoor voldoende locaties te vinden. Dat vraagt om integraal denken en handelen dat uitstijgt boven het belang van een specifieke sector. Het Rijk hanteert daarom een integrale verstedelijkingsstrategie.

De woning- en de arbeidsmarkt en dagelijkse verplaatsingspatronen van Nederlanders overschrijden de schaal van de gemeentegrenzen en geven aan dat verstedelijking primair een regionaal vraagstuk is (en deels bovenregionaal). Formulering van een regionale integrale verstedelijkingsstrategie vergt een goede betrokkenheid en samenwerking van alle bestuurlijke partners in de regio. Het vooraf betrekken van burgers, ondernemers en andere belanghebbenden daarbij voorkomt dat gewenste ontwikkelingen alsnog onmogelijk of onwenselijk blijken. Als voor realisatie van ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving investeringen nodig zijn van meerdere partijen en bijvoorbeeld ook van niet-

overheden, kan het opstellen van een Regionale Investeringsagenda nuttig zijn waarmee de benodigde investeringen worden gecoördineerd en in afspraken vastgelegd. De Regionale Investeringsagenda kan daarmee een goed instrument zijn om invulling te geven aan onderdelen van de Omgevingsagenda voor verstedelijking (en eventueel een bouwsteen voor een nog op te stellen Omgevingsagenda). In vijf regio's[2] wordt als proef nu door betrokken partijen een Regionale Investeringsagenda opgesteld om dit instrument verder te ontwikkelen en te verfijnen. Ontwikkelingen in de regio kunnen ook negatieve effecten hebben op de omgevingskwaliteit buiten de eigen regio. Dan is overleg met die regio nodig om die effecten weg te nemen of te compenseren. Een voorbeeld hiervan is de stikstofproblematiek, waardoor het in de buurt van Natura 2000-gebieden nodig kan zijn om via een regionale gebiedsgerichte aanpak de negatieve effecten van een woongebied te beperken. In sommige regio's spelen dusdanige nationale belangen (bijvoorbeeld voor wonen, economie, bereikbaarheid, digitalisering of leefomgevingskwaliteit) en vervult het Rijk ook zelf een rol, zodat het Rijk daar actief meedoet bij de invulling van de regionale verstedelijkingsstrategie en/of partij kan zijn bij het opstellen van een Regionale Investeringsagenda.

Toekomstverkenningen naar integrale verstedelijking in ontwerpstudie 'De stad van de toekomst' van de BNA



Haven-Stad Amsterdam. (Team INcity)



CID Den Haag. (Team The Socio-Technical City)

Beleidskeuze 3.3

Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse.

Druk op de woningmarkt

Het is van belang dat mensen die dat willen ook in de stedelijke regio's kunnen wonen waar veel arbeidsplaatsen zijn. In verschillende regio's doen zich nu grote tekorten voor. De inspanningen om het huidige woningtekort te verminderen, maken duidelijk dat het voorzien in de woningbehoefte in een groot aantal regio's een grote uitdaging is en dat hiervoor de gezamenlijke inzet van Rijk, provincie en gemeenten nodig is. Voor een soepele samenwerking tussen de overheden is het nodig gezamenlijk door de betrokken bestuurslagen afspraken te maken over de aanpak en de te hanteren uitgangspunten. Dan gaat het over de uitgangspunten voor het vaststellen van de woningbehoefte,

maar ook om de omvang en de continuïteit in de ontwikkeling in de planvoorraad, en het omgaan met tijdelijke fluctuaties in de vraag en onzekerheden in de vraag op langere termijn. Voor de regio's met de grootste opgave is een plancapaciteit van 130 procent van de woningbehoefte tot 2030 het uitgangspunt. Het is aan de provincies om te zorgen dat gemeenten op regionaal niveau voldoende plancapaciteit beschikbaar stellen om te voorzien in de woningbehoefte op basis van de geformuleerde uitgangspunten en om de consistentie met de regionale inzet op gerelateerde beleidsterreinen als bereikbaarheid te waarborgen. Om die regie mogelijk te maken zijn er onder meer afspraken nodig over informatie-uitwisseling voor programmering en monitoring van de planvoorbereiding en de woningproductie. Een goede samenwerking op regionaal niveau kan daarbij de provinciale opgave in dezen aanzienlijk verlichten. In het kader van het interbestuurlijke Programma Verstedelijking en Wonen zal nader invulling aan deze gezamenlijke aanpak worden gegeven.

Een deel van het antwoord op een mogelijk uiteenlopende vraag op korte en langere termijn en de onzekerheid over de vraag op de langere termijn kan liggen in een groter aanbod van tijdelijke en flexibele woningen (die kunnen worden gesplitst of samengevoegd tot een kleinere of grotere woning). En om in te spelen op de dynamiek van de woningmarkt zullen ook woningen moeten worden aangeboden voor tijdelijke bewoning.

Differentiatie in woonmilieu.



Het Krasse Knarrenhof in Zwolle is een voorbeeld voor realisatie van bewonersprojecten die zich op zelfredzaamheid richten.

De bouwopgave gaat om het sturen op voldoende aantallen in een hoog tempo dat aansluit op de kwalitatieve behoefte nu en in de toekomst (ook met het oog op vergrijzing), en kwalitatieve her-structurering van de bestaande voorraad waar dat nodig is. Dat moet samengaan met betaalbaarheid van zowel van de overheidsinvestering als van de te realiseren woningen. Het kabinet heeft in deze kabinetsperiode een extra impuls gegeven aan de woningbouwproductie door het beschikbaar stellen van extra financiële middelen voor een aantal gemeenten en het verminderen van de verhuurdersheffing voor de woningbouwverenigingen.

Ruimte en mobiliteit: efficiënt verstedelijken

Om te voorzien in de woningbehoefte en de behoefte aan bedrijfsruimte zullen in veel regio's meerdere nieuwe woon- en/of werklocaties aan het stedelijk gebied moeten worden toegevoegd. Daarbij worden wonen en werken zo veel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld en wordt ingezet op een geconcentreerde stedelijke ontwikkeling die uit een oogpunt van ruimtegebruik en mobiliteit efficiënt is. Een ontwikkeling die leidt tot behoud van het landelijk gebied en door het creëren van nabijheid bijdraagt aan de efficiëntie van de Nederlandse economie en de duurzaamheid van de Nederlandse samenleving. Binnen stedelijke regio's zijn woongebieden en gebieden met de economische activiteiten niet altijd gelijkmatig verdeeld over de regio. In regio's met sterke geografische zwaartepunten in de werkgelegenheid is het wenselijk om bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden met name te kijken naar geschikte locaties in de nabijheid van deze zwaartepunt-gebieden (en locaties aan de overzijde van ruimtelijke barrières, zoals grote wateren, zo mogelijk te vermijden). Maar er zijn meer overwegingen. Niet alle gebieden in de regio zijn in alle opzichten geschikt en sluiten ook aan bij de vraag; zo is er in veel stedelijke regio's met name vraag naar woningen in de centrumstad en minder vraag in de satellietsteden en -dorpen.

Voorbeeld van stationsontwikkeling.



Verdichting rond stations maakt vergroten van het OV-aanbod mogelijk.

Nederlandse steden hebben in internationaal perspectief gezien, een geringe dichtheid[3]. Veranderingen in de economie zoals schaalvergroting en verdienstelijking van de industrie, leiden ertoe dat een deel van de bedrijventerreinen in het stedelijk gebied zijn functionele waarde verliest. In veel steden worden op die terreinen nu nieuwe geconcentreerde ontwikkelingen met een hoge dichtheid van woningen of arbeidsplaatsen gepland. Het vrijkomen van bedrijventerreinen, extra inzet op groen in de stad, een duurzaam mobiliteitssysteem met in hoogstedelijke gebieden minder ruimte voor de privé-auto en een goed ontwerp bieden Nederlandse steden daarbij de komende decennia goede mogelijkheden om te verdichten. Tegelijkertijd is duidelijk dat verdichting ook een extra druk

legt op de stad en dat deze inzet dus extra aandacht vraagt voor de kwaliteit van het leven in de stad. Binnenstedelijk bouwen heeft vanuit het oogpunt van duurzaamheid en economie duidelijk de voorkeur, maar het is niet de bedoeling dat de verdichting afbreuk doet aan de kwaliteiten van de stad en de stedelijke regio als geheel. Daarmee zou de stad ook zijn aantrekkingskracht als gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en goede werklocatie verliezen. Algemene normen of criteria wanneer verdichting niet meer te combineren is met kwaliteitsverbetering, zijn niet te geven. Daarvoor verschillen steden te veel in omvang, ruimtelijke mogelijkheden voor herontwikkeling en uitbreiding, maatschappelijke behoeften en prioriteiten. En met de loop van de tijd kunnen nieuwe ontwerpconcepten, technologische ontwikkeling en veranderingen in de financiële mogelijkheden weer nieuwe mogelijkheden scheppen. Er ligt een stevige ontwerpopgave om verdichting en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en het stedelijk groen hand in hand te laten gaan. We kunnen met meer mensen in het stedelijk gebied wonen en tegelijkertijd de omgevingskwaliteit verhogen.

Mogelijkheden om te bouwen in hoge dichtheden liggen er vooral in de binnensteden en nabij OV-knooppunten. De mogelijkheden daar willen we gebruiken voor woningtypen en werkomgevingen die zich lenen voor een dergelijke bebouwingsdichtheid. Woningtypen (bijvoorbeeld grondgebonden woningen) en werkomgevingen die meer ruimte vragen, zullen dan elders in het stedelijk gebied een plek moeten krijgen, maar bij voorkeur wel binnen bestaand bebouwd gebied. Een uitzondering daarop zijn bedrijventerreinen voor bedrijven die een zeer groot ruimtebeslag hebben en weinig personenverkeer aantrekken. Deze kunnen beter worden gerealiseerd buiten het bestaand bebouwd gebied, elders in de stedelijke regio op multimodaal ontsloten locaties aan de hoofdinfrastructuur voor wegvervoer en railvervoer en/of vervoer over water.

Projecten met hoge dichtheden



Holland Park: Diversiteit aan woningen in hoge dichtheid nabij station Diemen Zuid. (Holland Park en Snippe Projecten)



Wonderwoods: Centrumstedelijk wonen in hoge dichtheid nabij station Utrecht Centraal. (Wonderwoods Developments B.V.)



Sluisbuurt Amsterdam: Nieuwe wijk met een mix van functies en een hoogstedelijk woonmilieu. (Gemeente Amsterdam)



Groene Kaap: Gevarieerd aanbod van huurwoningen op de sterk verdichte Pols van Katendrecht in Rotterdam. (Bureau MASSA, Zes x Zes en Stebru)

Invulling van de woningbehoefte

Overheden (in de stedelijke regio's) staan voor de taak om een woonaanbod te verzorgen dat aansluit op de woonbehoefte in de regio en voldoende gedifferentieerd is in type, woonmilieu en prijsklasse (met expliciete aandacht voor betaalbare woningen en het middensegment). Ze zorgen er gezamenlijk voor dat er woningen zijn voor alle doelgroepen (inclusief ouderen en gezinnen) en maken afspraken over de verdeling van de sociale woningbouw.

Wonen in de stedelijke gebieden is in trek en prijzen van woningen in het stedelijk gebied liggen daarom hoger. Een verdere trek naar de stad zorgt eveneens voor verdere verhoging van de prijzen.

Verbetering van de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving voegt daarnaast nog extra waarde toe aan de stad en het vastgoed in de stad en leidt niet alleen tot meer welvaart, maar in beginsel ook tot hogere prijzen. Extra aandacht wordt er daarom gevraagd van de overheden voor het bewaken van de betaalbaarheid van het wonen in de stad en voor het behoud van de sociale samenhang in de stad, met name in wijken waar ook wordt geïnvesteerd in benodigde kwaliteitsverbetering voor de leefbaarheid. Het Rijk ondersteunt in beleid door wet- en regelgeving de inzet voor een evenwichtige ontwikkeling van de woningmarkt waarin ook juist het samengaan van betaalbaar wonen in de stedelijke regio's een uitgangspunt is (en speculatie op verdere prijsstijgingen door het woningtekort wordt voorkomen).

Een te sterke ruimtelijke segregatie kan de sociale verbanden in de stad aantasten. Het combineren van goedkope, middeldure en dure woningen in één wijk, waar in het verleden op is ingezet, blijkt moeilijk realiseerbaar en niet effectief in het bevorderen van sociaal contact. Maar het ontstaan van gehele stadsdelen met slechts wijken van goedkope of slechts dure woningen is niet goed voor de sociale samenhang in de stad en de samenleving en kan problemen van criminaliteit en overlast genereren. Een afwisseling van diverse typen wijken en een slimme ruimtelijke situering daarvan rond plekken waar mensen veel samenkomen, kan helpen sociale samenhang te behouden en een negatieve spiraal te voorkomen. Van belang is in alle woongebieden te investeren in een ondergrond voor actief burgerschap en ruimte te houden of maken voor initiatief en (sociaal) ondernemerschap in gemengde woon- en werkmilieus. Dat maakt de stad aantrekkelijk voor mensen met verschillende leefstijlen en culturele achtergronden. In de stedelijke regio's bevorderen we de sociale samenhang door op het niveau van stadsdeel/-wijk te zorgen voor voldoende afwisseling in woningtypen en prijsklassen, de ontwikkeling van gemengde woon/werkmilieus en een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke, gezond ingerichte openbare ruimte. Voor de stedelingen kan ook de ontwikkeling van meer gemeenschappelijke woonvormen bijdragen aan een leefomgeving met een grotere sociale verbondenheid. Belemmeringen voor een rol van woningcorporaties in de ontwikkeling van dergelijke complexen in wet- en regelgeving zullen zo veel mogelijk worden weggenomen. En gemeenten wordt gevraagd ook ruimte te bieden voor burgerinitiatieven voor woningbouw.

Projecten voor verbreding woningaanbod



De Startmotor in Rotterdam-Zuid is een initiatief dat jongeren een veilige landingsplek in de stad biedt om hun wooncarrière te starten. Het functioneert als een gemeenschap waar jongeren samen leven met veel faciliteiten, en biedt hulp en ondersteuning daar waar nodig. (Amvest en BPA)



De Antillenstraat in Groningen: Stedelijk wonen aan het water in sociale huurwoningen. (KAW en Woningbouwvereniging Lefier)

De groei van het aantal huishoudens ontstaat in de komende periode al voor het overgrote deel door een toename van het aantal huishoudens in de leeftijdscategorie 70+ en in de periode tot 2050 bestaat de toename (bijna) volledig uit 70+-huishoudens. Bouwen met oog voor de toekomst vraagt om een leeftijdsbewuste woningbouw en stedenbouw die meer zijn toegesneden op de woonwensen van ouderen. Het gaat zowel om kwaliteiten van de woning (eventueel kleiner, drempelloos, voorzieningen voor zorg en zorg op afstand), als om de locatie van de woningen (nabij winkels, OV, ontmoetingsplekken) en om het creëren van een omgeving met voldoende sociale samenhang (met nabijheid van andere ouderen, maar ook gezinnen en kinderen). Een deel van de ouderen kiest na afronding van hun arbeidstijd bewust voor een nieuwe woon- en leefomgeving (bijvoorbeeld meer hoogstedelijk met veel voorzieningen, meer landelijk met meer rust en groen, of nabij hun kinderen), maar een groot deel is toch gehecht aan de eigen wijk en sociale omgeving en wil daar blijven wonen. Om tot een voor ouderen aantrekkelijk woningaanbod te komen zullen ook in en aan bestaande wijken voor hen geschikte woningen gerealiseerd moeten worden. Daarnaast kan voor ouderen die willen verhuizen naar een rustigere omgeving, ook buiten het stedelijk gebied vrijkomende bestaande bebouwing getransformeerd worden tot wooncomplexen voor ouderen.

Een groter woningaanbod voor ouderen biedt ook kansen om tot een grotere doorstroming en een betere benutting van de woningvoorraad te komen. Veel ouderen wonen alleen in eengezinswoningen en zouden best kleiner willen wonen. Maar alleen een geschikt woningaanbod is niet voldoende om die kansen te benutten, daarvoor zullen zowel Rijk als gemeenten aanvullende maatregelen moeten treffen om bijvoorbeeld ook financiële belemmeringen (onder meer huurmiddeling) en praktische belemmeringen (bijvoorbeeld verhuizen) zo veel mogelijk weg te nemen.

Voorkeursvolgorde verstedelijking

Het Rijk zet bij de invulling van de integrale verstedelijkingsstrategieën op regionale schaal in op de volgende voorkeursvolgorde voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties.

Keuzes voor verstedelijking: voorkeursvolgorde

- Op basis van de nationaal afgesproken uitgangspunten bepalen de decentrale overheden (en in voorkomende gevallen ook het Rijk) de woningbehoefte voor de regio voor de kortere en de lange termijn (qua betaalbaarheid, woonmilieus en type woningen). De woningbehoeften van de gemeenten en de regio passen daarbij binnen de provinciale behoefte (en de provinciale behoeften passen in de nationale behoefte). Dit geldt ook voor de gewenste ruimte voor bedrijventerreinen en kantoren (zie beleidskeuze 2.7).
- Er wordt regionaal tijdig voldoende plancapaciteit ontwikkeld zodat kan worden voorzien in de behoefte op korte termijn (10 jaar) en op lange termijn (30 jaar). Voorkeurslocaties en eventuele aanvullende locaties om in de planningsperiode aan de behoefte te voldoen, worden zo nodig gelijktijdig in beeld gebracht en ontwikkeld. De inzet is om tijdig in de behoefte te voorzien én kwaliteit te realiseren. Het uitgangspunt is het aanhouden van een plancapaciteit van 130 procent van de woningbehoefte in 2030. Tevens moet de ontwikkeling van locaties steeds samengaan met een goede betaalbaarheid (zowel van de overheidsinvestering als van de te realiseren woningen).
- Bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties wordt ingezet op een goede ruimtelijke indeling van de regio die onnodige mobiliteitsstromen van personen- (onder meer woon-werkverkeer) en goederenvervoer voorkomt en wordt rekening gehouden met de verschillen in de vraag binnen de regio (bijvoorbeeld voorkeur voor de centrum-stad).
- Binnensteden en gebieden nabij en rondom OV-knooppunten worden optimaal benut als geconcentreerde woon- en werklocaties met een hoge bebouwingsdichtheid gekoppeld aan een goede ontsluiting. Bebouwingstypen die daarbij niet passen, zoals grondgebonden woningen, worden elders in het stedelijk gebied gerealiseerd. De selectie van locaties is gericht op de locaties die het beste scoren uit oogpunt van nabijheid ofwel goede aansluiting op het (bestaande of door te ontwikkelen) (OV-)netwerk.
- De behoefte aan ruimte voor wonen, werken en voorzieningen wordt bij voorkeur geaccommodeerd binnen bestaand stedelijk gebied. Per regio moet worden gekwantificeerd wat binnen bestaand stedelijk gebied kan worden geaccommodeerd. Accommodatie binnen bestaand stedelijk gebied vindt plaats binnen de kaders van de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit, geluid, geur en omgevingsveiligheid.
- Waar binnenstedelijke accommodatie niet mogelijk is, gelet op de gevraagde segmenten en de omvang van de behoefte, de kaders van wet- en regelgeving of de kwaliteit en aantrekkingskracht van de stad en stedelijke regio als geheel, worden (aanvullend) verstedelijkingslocaties grenzend aan het bestaand stedelijk gebied gekozen. Ook hier is zorgvuldige afweging ten opzichte van andere belangen en koppeling aan goede (OV-)bereikbaarheid een vereiste.
- Als ook daarmee nog onvoldoende capaciteit ontstaat, worden ook locaties elders in de stedelijke regio/agglomeratie gekozen. Locaties binnen de bebouwing respectievelijk direct aansluitend op de bebouwing hebben, vanuit zorgvuldig ruimtegebruik, ook hier de voorkeur. Het kan echter in bepaalde regio's noodzakelijk zijn ook andere plekken in beeld te

hebben. Nieuwe locaties moeten goed worden afgewogen tegen andere belangen ter plaatse en worden gekoppeld aan een goede (OV-)bereikbaarheid.

Van belang is per regio direct, gezamenlijk en in samenhang in beeld te brengen, wat de ruimtelijke en financiële mogelijkheden zijn en welke concrete acties moeten worden ondernomen op alle bovengenoemde onderdelen. Dit moet op een dusdanige wijze gebeuren dat het niet ten koste gaat van moeilijkere binnenstedelijke transformaties, en dat te gemakkelijk gekozen wordt voor buitenstedelijke uitleglocaties. Zo worden bestaande locaties en de bestaande ontsluiting optimaal benut.

- Bedrijventerreinen voor bedrijven met een zeer groot ruimtebeslag, zoals grote opslag- en distributiecentra, worden ontwikkeld buiten bestaand stedelijk gebied aan de hoofdinfra-structuur voor weg- en railvervoer en/of vervoer over water.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe verstedelijkingslocaties (zowel binnen als buiten bestaand stedelijk gebied) worden de mogelijkheden benut voor:
    - productie en gebruik van duurzame energie (aansluiting warmtenetten/benutten geothermie en restwarmte);
    - aanpassing aan klimaatverandering (tegengaan hittestress en voldoende wateropvang) door onder meer meer groen. Ongunstige locaties voor waterhuishouding of bodemdaling (bijvoorbeeld in diepe polders of op slappe grond) worden vermeden of het effect daarvan wordt gemitigeerd;
    - behoud en versterking van natuur- en cultuurwaarden in de leefomgeving (vergroting biodiversiteit, voldoende natuur en ontwikkeling erfgoedwaarden en eigenheid van gebieden);
    - bijdragen aan de transformatie van verouderde gebieden;
    - verbetering van het regionaal economisch perspectief en het vestigingsklimaat;
    - het implementeren van slimme (technologische) oplossingen voor het stedelijk beheer en slim ruimtegebruik.

Deze volgorde is ook van toepassing als groei in niet-stedelijk gebied moet plaatsvinden. In dat geval moet stedelijk gebied worden gelezen als bestaand bebouwd gebied.

Het Rijk werkt samen met de medeoverheden de integrale strategie en deze voorkeursvolgorde uit in het Programma Verstedelijking en Wonen, om te komen tot een afgestemde aanpak. In dit kader wordt ook bezien of en op welke wijze deze strategie en volgorde (of onderdelen daarvan) in een instructieregel moeten worden opgenomen.

Inbreng regionale verstedelijkingsstrategieën

De integrale verstedelijkingsstrategie en de voorkeursvolgorde worden daarnaast door het Rijk inge-bracht bij het formuleren en invullen van regionale verstedelijkingsstrategieën in regio's waar het Rijk partner is.

In de meest gespannen woningmarktregio's (de Metropoolregio's Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven, de stad Groningen en de regio Arnhem/Nijmegen) zet het Rijk er in Woondeals op in om door structurele samenwerking van het Rijk met deze regio's de belemmeringen

voor de realisatie van bouwlocaties weg te nemen, als ook meer algemene belemmeringen voor het goed functioneren van de regionale woningmarkten. Het gaat erom gezamenlijk een versnelling en vergroting van de bouwproductie te realiseren. Tegelijkertijd spelen vooral in deze regio's, ook los van de groeiende bevolking, grote knelpunten op het gebied van bereikbaarheid. Met het oog daarop lopen in enkele regio's bereikbaarheidsprogramma's van Rijk en regio. Investeringen in nationale en vooral stedelijke verkeers- en vervoersnetwerken zijn vaak voorwaardelijk voor het realiseren van de verstedelijkingsopgave. Deze investeringen in netwerken zijn, vanwege de hoge kosten, medebepalend voor locatiekeuze en fasering. Daarnaast kunnen keuzes voor concentratie van verstedelijking medebepalend zijn voor investeringen in de netwerken.

In de regio's met de hoogste druk en/of een complexe verstedelijkingsopgave waarin meerdere nationale belangen samenkomen werken Rijk en regio gezamenlijk aan verstedelijkingsstrategieën waar integrale keuzes worden gemaakt op het gebied van onder andere wonen, werken, mobiliteit, recreatie in het groen, klimaatadaptatie, landschap, energietransitie. De verstedelijkingsstrategie vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijk op te stellen Omgevingsagenda.

In een aantal regio's wordt voor de verstedelijkingsstrategie een wat groter schaalniveau bekeken vanwege de samenhangende opgaven: de regio Groningen-Assen, Brabantstad en de regio Arnhem/Nijmegen/Food Valley. Naast de Woondeal regio's wordt ook voor de regio Zwolle gewerkt aan een verstedelijkingsstrategie waarin klimaatadaptatie een van de grote opgaven is.

Ook buiten deze regio's is in steden/regio's sprake van groei en werken Rijk en regio samen. Het Rijk levert ook daar inbreng op basis van de verstedelijkingsstrategie en de voorkeursvolgorde. Het formuleren van een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie is daar onderdeel van het opstellen van de Omgevingsagenda.

Keuzes voor verstedelijking: zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties

Voor de meest gespannen woningmarktregio's zijn de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties:

- Metropoolregio Amsterdam (MRA): de acht regionale 'sleutelgebieden' die de MRA heeft vastgesteld, waaronder Havenstad en Almere (waarbij de locatie Kronenburg nog nadere besluitvorming vraagt);
- Metropoolregio Utrecht (MRU): Utrecht stationsgebied, Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park/Rijnsweerd, en A12-zone (breed);
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): Den Haag CID/Binckhorst, Rotterdam Stadionpark en A16-zone, overige zone Verstedelijkingsalliantie Zuid-Holland;
- Metropoolregio Eindhoven (MRE): Spoorzone Eindhoven (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL, Strijp S en Strijp T);
- Stad Groningen: Suikerfabriekterrein en Eemskanaalzone;
- Arnhem-Nijmegen: Nijmegen Kanaalzone en Nijmegen Stationsgebied.

Het realiseren van deze grootschalige ontwikkellocaties is van groot belang voor het behalen van de ambities voor verstedelijking in deze regio's. Het is een gezamenlijke opgave voor alle overheidslagen om deze te laten slagen. In de regionale verstedelijkingsstrategieën en de uitvoering van de Woondeals wordt dan ook gekeken op welke manier de verschillende partijen kunnen bijdragen aan het behalen van die ambitie.

Beleidskeuze 3.4

Voor de bestaande bebouwing zetten we in op een integratie van stedelijke ontwikkeling en beheer om te komen tot een efficiënte aanpak van de vele opgaven daar.

Ook in gebieden waar geen nieuwe woon- of werklocaties worden toegevoegd, liggen er de komende decennia meerdere grote opgaven voor de inrichting van de fysieke leefomgeving. Denk hierbij aan woonbebouwing die niet meer voldoet aan de vraag, bedrijventerreinen die verouderd zijn, openbare ruimte die kwalitatief niet meer voldoet en anders moet worden ingericht (bijvoorbeeld met betrekking tot de parkeervoorzieningen), het gebied dat klimaatbestendig moet worden gemaakt, leidingen die vervangen moeten worden of bebouwing die moet worden verduurzaamd om de CO_2-uitstoot terug te brengen. Oppakken van de verschillende opgaven in samenhang is in gebieden waar de ruimte al intensief gebruikt wordt (ook ondergronds), ruimtelijk gezien vaak noodzakelijk en zal in het algemeen meerwaarde bieden door een grotere efficiëntie, een hogere kwaliteit en meer draagvlak bij de bewoners. Ook in het interbestuurlijke Programma Bodem en Ondergrond zal aandacht zijn voor deze onderwerpen. Dit programma heeft als doel het bevorderen van duurzaam beheer en gebruik van bodem, ondergrond en grondwater.

De Omgevingswet legt de basis voor een inhoudelijk meer samenhangend beleid, en maakt daarmee een integrale aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming mogelijk. Dit kan leiden tot andere keuzes voor de te nemen maatregelen in de openbare ruimte en in het gebouwde deel van de omgeving, en daarmee tot betere resultaten. Deze keuzes kunnen gemeenten in gemeentelijke omgevingsvisies vastleggen. Ook de Transitievisie warmte die de gemeenten in 2021 opstellen, is een belangrijke bouwsteen voor zo'n samen-hangende aanpak.

Om tot een samenhangende aanpak te komen is een integraal ruimtelijk ontwerp nodig[4], waarbij op de verschillende ontwerpniveaus de verschillende opgaven worden gebundeld. Dit geldt zowel voor het gebouwde deel van de omgeving zoals wooncomplexen, als voor de openbare ruimte daartussen. Bij verbouwingen aan oudere flats om deze aardgasvrij te maken kan in een integraal ontwerp het bouwkundig verbeteren en verduurzamen van de schil in energetische zin samengaan met water retentiemaatregelen middels een groen dak en met ingrepen die de biodiversiteit bevorderen zoals gevelnestkastjes. Als slecht geïsoleerde oude woningen niet op rendabele wijze energetisch verbouwd kunnen worden, kunnen de opgaven leiden tot sloop en nieuwbouw. Vernieuwing en verduurzaming kunnen zo ook worden benut om te komen tot gezondere woningen. De maatregelen met het oog op de verschillende opgaven komen onder meer samen in ontwikkelschetsen voor de openbare ruimte en straatprofielen, waarbij ontwikkelingen boven-gronds, op maaiveld en ondergronds in samenhang worden bezien. Een integraal ruimtelijk ontwerp op het niveau van de wijk kan ambities voor gemengde woonwerkmilieus met bijvoorbeeld ook woningen voor ouderen in beeld brengen, toekomstgericht met meer groen, water en ruimte voor energie-infrastructuur.


Door integratie van stedelijke ontwikkeling en beheer kan gekomen worden tot een efficiënte aanpak van vele opgaven.

Een deel van de mogelijk te bereiken synergie in de aanpak van bestaande wijken ligt ook in de afstemming van de inzet op de beleidsopgaven met het beheer van de openbare ruimte en de publieke voorzieningen[5]. De omvang van de voorliggende beleidsopgaven vraagt om een samenhangende aanpak, waarbij zo veel mogelijk wordt aangesloten bij vervangingsinvesteringen, bijvoorbeeld die in de riolering. Een integraal ontwerp, bijvoorbeeld in een gevel-tot-gevel concept[6], en een geïntegreerde aanpak zijn de basis om op en efficiënte wijze tot een oplossing voor alle opgaven te komen.

Overzicht over ontwikkelplannen, geplande maatregelen voor de gebiedsopgaven en voorgenomen beheeringrepen in elk deel van de stad in elke tijdsperiode, bijvoorbeeld door een totaalplan of een digitaal systeem voor stedelijk ontwikkeling en beheer, is daarbij erg belangrijk. In dit systeem dienen ook aanleg- en beheeringrepen van private infrastructuurbeheerders (beheerder energie-infrastructuur, kabelexploitanten et cetera) te worden opgenomen. Daarmee kan inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze de verschillende beheercycli gesynchroniseerd zouden kunnen worden voor een gecombineerde aanpak. Dit betekent soms het naar voren halen van later geplande ingrepen; overheden zullen daarvoor ook extra budgetten vrij moeten maken. Gelet op de lange duur van de verschillende beheercycli zijn een snelle inventarisatie van de verschillende opgaven en goed inzicht in de opgaven voor de langere termijn belangrijk om de komende jaren geen kansen te missen. Een efficiënte samenhangende aanpak plaatst alle overheden voor een grote inhoudelijke en organisatorische opgave. Deels zal ook samenhang over de grenzen van de bestuurslagen heen gerealiseerd moeten worden in het kader van Omgevingsagenda's en de regionale investeringsagenda's. Gebiedsgericht zullen partijen dan de mogelijkheden moeten bezien om de plannen en de planningen af te stemmen. Het oppakken van opgaven in samenhang vergt speelruimte voor de uitvoerende partijen; kaders van hogere overheden en interbestuurlijke afspraken zullen zo moeten worden geformuleerd

dat zij zowel zekerheid geven over het te behalen totaalresultaat als ook ruimte bieden aan de uitvoerende organisatie om de verschillende transitieopgaven in een samenhangende aanpak te realiseren.

Smart Cities en regions

Technologische ontwikkelingen, zoals de toepassing van sensoren en digitale systemen waarmee grote hoeveelheden data verwerkt kunnen worden, bieden Nederlandse steden en regio's mogelijkheden voor een efficiënter en flexibeler beheer, waardoor bijvoorbeeld een betere afhandeling van verkeers- en afvalstromen mogelijk wordt, minder energieverbruik nodig is voor wegverlichting en de noodzaak voor reparatie van voorzieningen in de openbare ruimte sneller wordt onderkend. Digitalisering en innovatie kunnen oplossingen bieden voor de verschillende opgaven voor de fysieke leefomgeving waarvoor steden en regio's zich gesteld zien. Tegelijkertijd bieden digitale technologieen ook daarbuiten kansen voor steden en regio's die indirect ook doorwerking hebben naar de fysieke leefomgeving. Bijvoorbeeld in de gezondheidszorg waar ze andere manier van zorgverlening mogelijk maken en daarmee van invloed zijn op het woongedrag van ouderen. Digitalisering en ICT hebben invloed op (het gebruik van) de fysieke leefomgeving, doordat bepaalde activiteiten digitaal overal kunnen worden uitgevoerd, denk bijvoorbeeld aan thuiswerken en online winkelen. De fysieke leefomgeving kan daarmee sneller van functie van veranderen, en wordt dus meer flexibel ingezet. Daarnaast vergt de digitale infrastructuur (bijvoorbeeld zendmasten) ook in het stedelijk gebied fysieke ruimte. En maakt de digitalisering ook andere en verdergaande vormen van participatie mogelijk van burgers bij de besluitvorming over de inrichting en het beheer van de stad of regio.

De grote Nederlandse steden werken sinds 2017 op basis van de gezamenlijke NL Smart City Strategie samen met Rijk, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de toepassing van innovatie en technologie in de Nederlandse steden te versnellen en hun internationale concurrentiepositie te versterken. Om hier invulling aan te geven, trekken de vijf grootste gemeenten van Nederland elk een van de volgende thema's: veiligheid, gezondheid, mobiliteit, weerbaarheid, en circulaire economie. Het Rijk bevordert de ontwikkeling van digitale technieken in/ten behoeve van de fysieke leefomgeving enerzijds vanuit algemene invalshoeken als digitalisering en innovatie en anderzijds vanuit specifieke innovatieprogramma's in beleidssectoren bijvoorbeeld gericht op zorg op afstand of *smart mobility*. Het gaat daarbij zowel om de technologische ontwikkeling als om de toepassing van de technologie in de maatschappij en de vraagstukken die daarmee samenhangen, bijvoorbeeld de kwetsbaarheid voor digitale inbraken of het recht op privacy. In 2020 zijn een aantal steden uit het G40-netwerk en het Rijk met bedrijfsleven en kennisinstellingen de City Deal 'Een slimme stad, zo doe je dat' gestart. In de City Deal wordt onderzocht hoe digitalisering en technologisering onze steden, regio's en dorpen veranderen en welke instrumenten we nodig hebben om de leefbaarheid in onze steden te vergroten en onze democratische waarden te kunnen waarborgen.

Beleidskeuze 3.5

We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert en we verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Het is belangrijk dat inwoners van steden en regio's gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Dit vereist een goede leefomgevingskwaliteit, op het gebied van bodem, water, lucht, geluid, geur, externe veiligheid en risico's van infectieziekten, waarbij gezondheid en welzijn steeds meegewogen worden in de ruimtelijke keuzes. Mobiliteit en verplaatsingen spelen een belangrijke rol in het functioneren van de stad. Schoon verkeer en een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen,

helpen de stad gezonder te maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast moet de openbare ruimte voldoende ruimte bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen stadsbewoners te stimuleren.

De leefomgeving kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verleiden tot een gezondere leefstijl (bewegen, ontspannen, rookvrije gebieden en een gezond voedingsaanbod) en het vergroten van het gezondheidspotentieel van kwetsbare groepen (in het bijzonder ouderen en mensen met een lage sociaaleconomische status). Gezondheidsbevordering via de leefomgeving wordt dan ook met voorrang toegepast in wijken en buurten met gezondheidsachterstanden. Dit vraagt om een sterkere wederkerige samenwerking tussen het ruimtelijk domein en het sociale gezondheidsdomein. Die samenwerking is nog niet vanzelfsprekend. Om kennis te ontwikkelen en te delen en te komen tot een samenhangende aanpak over de grenzen van de beleidsterreinen en de vele betrokken organisaties heen start het Rijk samen met onder meer de GGD'en en de gemeenten een programma Gezonde Leefomgeving. Inhoudelijk richt dit programma zich op gezondheidsbevordering fysiek en sociaal (bewegen, sporten, spelen, ontmoeten, sociale cohesie, gezond voedselaanbod, mentale druk, gezond ouder worden, toegankelijkheid) en fysieke gezondheidsbescherming.

Voorbeeld van inrichting voor actieve, gezonde leefstijl.



Door juiste inrichting van de openbare ruimte kan een actieve, gezonde leefstijl worden bevorderd. Beeld: Project 'Into the wild, Den Haag'.

In gebieden waar wonen en industriële activiteiten samengaan, zal in het kader van de vergunning-verlening bijzondere aandacht nodig blijven voor omgevingsveiligheid en het beheersen en voorkomen van milieurisico's. In de woon- en leefgebieden moet door aanscherping van uitstoot-normen en een toenemende elektrificatie van het verkeer de luchtkwaliteit worden verbeterd om te komen tot vermindering van de gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. De ambitie is dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. Overheden en maatschappelijke partijen werken aan de invoering van een stedelijk distributiesysteem. Daarmee moeten vanaf 2025 leveringen in de stadskernen van de 30 tot 40 grootste gemeenten emissievrij zijn en vanaf 2030 moet dit de norm zijn.

Schone lucht in de stedelijk gebieden vergt daarbij ook een afname van de uitstoot van de landbouw, de houtstook, de industrie en de scheepvaart. Voor gebieden met een sterk verhoogde concentratie

werken overheden samen aan een gebiedsgerichte aanpak om de gezondheid zo snel mogelijk te verbeteren. Op basis van het Schone Lucht Akkoord werken Rijk, provincies en gemeenten verder aan de opgave om tot een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te komen. We zetten gezondheid centraal en werken toe naar het voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.

Op wijkniveau is ook de sociale veiligheid een belangrijke factor voor de stedelijke ontwikkeling. In Nederland wonen 700.000 mensen in een omgeving waar de leefbaarheid onvoldoende is en waar onveiligheid en overlast zich bovenmatig manifesteren. Om de leefbaarheid te verbeteren werkt het Rijk in het interbestuurlijke programma Leefbaarheid en Veiligheid samen met gemeenten en maatschappelijke partners aan de ontwikkeling van een samenhangende aanpak op de terreinen wonen, werken en participatie, onderwijs en veiligheid. Dit vindt plaats in 16 stedelijke vernieuwingsgebieden waar de leefbaarheid en veiligheid onder druk staan[7].

Beleidskeuze 3.6

We versterken het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad en verbeteren de aansluiting op het groene gebied buiten de stad in een samenhangende aanpak van de stedelijke groenstructuur. Een natuurinclusieve ontwikkeling van de stedelijke regio's en natuurinclusief bouwen zijn het uitgangspunt.

De aanwezigheid van groen en water in en rond de stad vormt een belangrijke factor voor de kwaliteit van het stedelijk leven en de aantrekkelijkheid van de stad. Het draagt bij aan een prettig en gezond woonmilieu en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het vormt een omgeving voor ontspanning en biedt de ruimte voor recreëren, ontmoeten en gezond bewegen. Parken en speeltuinen dragen daarmee ook bij aan de sociale cohesie in wijken. Daarbij moet met name bij het toevoegen van nieuw stilstaand wateroppervlak wel worden gelet op het voorkomen van nieuwe risico's voor infectieziekten. Groen en water in de stad spelen ook een belangrijke rol bij het tegengaan en het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. En beide zijn cruciaal voor het versterken van de bijdrage van het stedelijk gebied aan de biodiversiteit. Ook kleinschalige voorzieningen zoals nestkastjes kunnen daaraan bijdragen.

Extra aandacht is ook nodig voor de randen van het stedelijk gebied naar de aansluiting op het omliggende landschap. Hier is vaak sprake van wisselende ruimtelijke kwaliteit. Soms is er een mooie overgang tussen woongebieden en een groen stedelijk uitloopgebied, maar vaak is verrommeling zichtbaar. Stadsranden en het ommeland zijn gebieden waar we zorgvuldiger met onze ruimte moeten omgaan. Een betere inrichting van het gebied kan voor bewoners waarde toevoegen (zoals meer ruimte voor bewegen) en doorlopende groenstructuren kunnen als ecologische verbindingszones fungeren. Door een samenhangende aanpak van stad en ommeland kan de verbinding tussen beide worden hersteld en zowel de kwaliteit van de stad als die van het ommeland worden versterkt. De inzet van ruimtelijk ontwerp(end onderzoek) helpt hierbij. Ook de bossenstrategie kan daarbij een kans vormen. Door grootschalige herbebossing in de buurt van steden krijgen burgers meer recreatiemogelijkheden.

Voorbeeld van natuurinclusieve inrichting.



Aanwezigheid van groen en water dragen bij aan een prettig en gezond woonmilieu, ook in woonstraten kan hieraan bijgedragen worden. Beeld: Natuurinclusieve herinrichting Genderdal, Eindhoven.

Vanwege de belangrijke rol die groen en water kunnen spelen in de opgaven van de stad zetten de overheden extra in op het vergroenen van de steden en het toevoegen van water, het vergroten van de recreatieve mogelijkheden en op de natuurwaarde van de stedelijke groene gebieden. De vele doelen die met het vergroenen van de stad gediend worden, leiden nu vaak tot een versnipperde aanpak. Daarbij wordt de waarde die groen kan toevoegen aan te ontwikkelen vastgoed bij het ontwikkelen van plannen vaak niet onderkend en wordt bij groenaanleg het beheer vaak onvoldoende geregeld. Het opstellen van een stedelijk/regionaal groenplan, als onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategie of de omgevingsvisie kan een goede basis vormen voor een samenhangende aanpak om de versteende gebieden te vergroenen. Het gaat om het maken van een groenstructuur en verbindingen op het schaalniveau van de stedelijke regio, waardoor stedelingen nabij de stad kunnen recreëren in een aantrekkelijk groengebied en natuurwaarden de stad binnen kunnen komen. Om groengebieden in de stad waar stedelingen kunnen wandelen en hardlopen, om groen in de wijk dat aansluit op de behoefte van de wijkbewoners en dat het aanzicht en het leefklimaat daar verbetert en om nestmogelijkheden voor dieren in/aan gebouwen. Het Rijk zal samen met de gemeenten de instrumenten voor een samenhangende aanpak van het groen in en om de stad ontwikkelen en met hen afspraken maken over de toepassing ervan. De ontwikkeling van een stedelijk groenfonds waarin publieke en private financiële stromen worden gebundeld, kan de financiële basis vormen voor een actieve en samenhangende aanpak van de versterking van het stedelijk groen. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het voor gemeenten mogelijk om in het gemeentelijk omgevingsplan eisen te stellen over natuurinclusief bouwen, zowel op gebouw als op gebiedsniveau.

Beleidskeuze 3.7

Steden en regio's worden klimaatbestendig ingericht.

Door de klimaatverandering zullen extreme weersomstandigheden steeds vaker voorkomen met slachtoffers (met name door hittestress) en veel schade (>€ 70 miljard tot 2050) als mogelijk gevolg. Veel klimaatrisico's zullen zich pas later in deze eeuw manifesteren, maar ook nu komen extremere weertypen al vaker voor. En het klimaatbestendig maken van de fysieke leefomgeving kost veel tijd. Daarom is het nu tijd voor actie en zijn er ook al op kortere termijn maatregelen nodig in stedelijk gebied.

Overheden toetsen de besluiten over de ontwikkeling en inrichting van het stedelijk gebied steeds op de gevolgen voor de klimaatbestendigheid. Decentrale overheden voeren iedere zes jaar een stresstest uit waarmee de risico's en gevolgen op het gebied van hitte, droogte en water(overlast) in kaart worden gebracht. De resultaten kunnen gebruikt worden om vast te stellen waar maatregelen noodzakelijk zijn in de bestaande bebouwde omgeving en bij keuzes van de locaties voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.[8] Gemeenten zullen in samenwerking met andere betrokken partijen zoals waterschappen een planning moeten maken hoe en wanneer de verschillende delen van het stedelijk gebied worden aangepast aan de te verwachten gewijzigde klimaatomstandigheden. Daarbij kan ook aansluiting worden gezocht bij een op te stellen stedelijk groenplan (zie beleidskeuze 3.6) en de aanpak voor de bestaande bebouwing (beleidskeuze 3.4). De gehele gebouwde omgeving moet in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig ingericht zijn.

Voorbeeld van vergroening van stedelijk gebied.



Ook het stedelijk gebied kan bijdragen aan doelen op het gebied van klimaatadaptatie en gezondheid. In beeld het Raadhuisplein in Emmen met veel ruimte voor groen en water.

Naast maatregelen in de openbare ruimte zullen voor een goede aanpassing aan het gewijzigde en zich nog wijzigende klimaat ook maatregelen nodig zijn aan privégrond en aan gebouwen in privé-eigendom. Bijvoorbeeld gericht op het realiseren van meer onverharde tuinen en groene daken met

beplanting die water vasthoudt, de hitte vermindert en meer schaduw biedt. Het Rijk zal in overleg met de gemeenten bezien of een stimulerende aanpak voldoende is voor een effectieve aanpak, dan wel dat aanvullend ook meer verplichtende instrumenten moeten worden ontwikkeld.

Klimaatadaptatie dient ook steeds onderdeel te zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen die vanwege de grote transities gedaan worden. Verdichting in stedelijk gebied moet gekoppeld worden aan groen en water, om duurzaam en met kwaliteit te kunnen verstedelijken. Op dit moment is dat nog niet vanzelfsprekend. Compacte verstedelijking in combinatie met voorbereiding op de gevolgen van klimaatverandering vragen om een doordachte en afgewogen invulling van het openbare en private ruimtegebruik. Ongunstige locaties voor waterhuishouding of bodemdaling moeten worden vermeden (diepe polders, slappe grond, verdroging, zoute kwel) of het effect moet worden gemitigeerd. Nieuwe ontwikkelingen achter de dijken en duinen worden zo veel mogelijk uitgevoerd op een wijze dat de overstromingsrisico's niet toenemen.

Beleidskeuze 3.8

Het mobiliteitssysteem (voor personen én goederen) in, rondom en tussen de steden levert een goede bereikbaarheid. We benutten de bestaande netwerken optimaal en zorgen dat modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. Een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.

Mobiliteit is een onmisbaar onderdeel van de stedelijke ontwikkeling en -planning. Bouwen zonder goed na te denken over de locatie en mobiliteitsoplossingen kan grote nadelige effecten hebben voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en regio. Nieuwe woon- en werkgebieden leiden, als er geen goede alternatieve vervoersmogelijkheden beschikbaar zijn, tot veel extra autoverplaatsingen op reeds drukke wegen. De hoofdkeuzes over de ontwikkeling van woonlocaties en werklocaties en mobiliteit moeten daarom steeds op elkaar worden afgestemd. Daarbij doen we recht aan de verhouding tussen collectief en individueel vervoer voor zowel korte als langere afstanden. Alleen met een samenhangende multimodale benadering voor gebieden zorgen we dat deze bereikbaar en leefbaar blijven.

Anders verplaatsen

In groeiende stedelijke gebieden neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe. In compacte steden kunnen mensen zich gemakkelijker en efficiënter verplaatsen met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer. Veel steden zetten daarom in op een verminderd gebruik van de privé-auto in de stedelijke regio en met name in de meer compacte delen van de stad. Ze geven ruimte aan deze andere vervoerswijzen en stimuleren daarnaast ook deelmobiliteit. Een kleinere rol voor de privé-auto in de stad leidt tot minder ruimtebeslag, minder CO2-uitstoot en energieverbruik, een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en een betere gezondheid. Het mobiliteitssysteem kan een duurzaam en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren. Dit vergt extra inzet voor de aanpassing van het mobiliteitssysteem, via aanvullende fietsvoorzieningen, fiets- en voetpaden, aanpassing parkeerbeleid en -normen, verbetering OV en betere overstapfaciliteiten tussen de verschillende vormen van vervoer. We integreren het mobiliteitssysteem in en rondom de steden en richten het duurzaam in, waarbij modaliteiten op hun specifieke kwaliteiten worden benut.

Voorbeeld van bevorderen ander mobiliteitsgedrag.



Met project Rode Loper in Amsterdam wordt er meer ruimte voor voetgangers gecreëerd.

Schaalsprong in OV-systeem

In groeiende stedelijke regio's met een hoge dichtheid is naast het efficiënter benutten van het bestaande netwerk een schaalsprong in het stedelijk OV-systeem nodig om verdere verdichting en verduurzaming van de mobiliteit mogelijk te maken. Die hoge dichtheid maakt efficiënt, hoogwaardig OV mogelijk en het hoogwaardige OV maakt een compacte ontwikkeling mogelijk. Die wederzijdse afhankelijkheid vraagt om de gezamenlijke inzet van overheden, (project)ontwikkelaars en OV-bedrijven om bewoners en bedrijven in de verschillende doelgroepen een afgestemd totaalconcept te bieden van wonen, werken en verplaatsen. In het Toekomstbeeld OV 2040[9] zijn drie pijlers voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer geschetst, waarbij vooral pijlers Focus op de kracht van het OV en de Drempelloos van deur tot deur, verder invulling geven aan deze inzet.

Kwaliteitsverbetering en inpassing weginfrastructuur

Door de opkomst van de elektrische (zelfrijdende) auto (lage gebruikskosten, geen emissies) zal het gebruik van de auto naar verwachting nog groeien. De auto is en blijft buiten de stedelijke regio's (en ook voor delen van de stedelijke regio's) het belangrijkste vervoermiddel. Een grote toename vergt in de stedelijke regio's echter nieuwe keuzes. De ruimte voor uitbreiding van het netwerk is hier fysiek beperkt en uitbreidingen zijn financieel kostbaar. Daarom zal eerder worden gekozen voor overstappunten en het niet toegankelijk maken van de binnenstad voor individueel gebruikte auto's.

De hoofdwegen vormen binnen de stedelijke regio vaak een grote ruimtelijke barrière. Ook het wegennet in de stedelijke regio vereist investeringen in de capaciteit van de verbindingen en in een betere ruimtelijke inpassing om de barrièrewerking te verminderen. Buiten de steden zijn transformaties nodig om voor snelfiets en zelfrijdende voertuigen passende infrastructuur te ontwikkelen. Eventuele investeringen zullen meelopen in de reguliere MIRT-systematiek.

Vervoerhubs

Er komt veel verkeer naar de stedelijke regio's. Met name het inkomend autoverkeer legt een grote druk op het gebied en het stedelijk mobiliteitssysteem en die druk neemt door de ontwikkelingen in de toekomst naar verwachting nog toe. Om tot een goede integratie van het vervoerssysteem te komen en de reizigers een gebruiksvriendelijke overstap te bieden, moeten de vervoersmodaliteiten daarom op strategische plekken aan de rand van de stad of de regio aan elkaar worden gekoppeld. Overheden reserveren ruimte voor (de ontwikkeling van) hubs aan de randen van de stad of de regio en zetten zich gezamenlijk in om de vervoerssystemen te integreren en deze knooppunten te ontwikkelen. De opgave is om daar behalve efficiënte overstapplekken ook aantrekkelijke voorzieningen te creëren. Dit vraagt gezamenlijke inzet van de betrokken overheden. Voor de grootste stedelijke regio's is deze opgave onderdeel van de bereikbaarheidsprogramma's die worden opgesteld. Binnen de ring van vervoerhubs moeten de kosten van auto- en OV-gebruik zodanig worden afgestemd dat het benutten van de overstapvoorziening ook aantrekkelijk is. Ook binnen de steden zullen in de wijken kleinere vervoershubs moeten worden ontwikkeld om tot een goed geïntegreerd en voldoende fijnmazig vervoerssysteem te komen. Wijkcentra en grotere OV-haltes moeten zijn voorzien van fietsenstallingen en goed zijn ontsloten door loop- en fietspaden.

Voorbeeld van vervoershub in de regio.



Vervoersmodaliteiten worden op strategische plekken met elkaar verknoopt. Beeld: NS Station Sassenheim met een groot gratis parkeerterrein en goede verbinding met de bus, auto en fiets.

Aan de rand van de stad zullen overheden ruimte moeten reserveren voor overslagcentra in verband met de invoering van specifieke stedelijke distributiesystemen, waarmee vanaf 2025 de stadskernen van de 30 tot 40 grootste gemeenten emissievrij worden bevoorraad.

Smart mobility

De mogelijkheden van *smart technology* voor mobiliteit lijken zeer groot, zowel waar het gaat om het zelfstandig rijden van voertuigen als om het managen, sturen en delen van vervoerstromen en

vervoersmiddelen. Over het tijdstip waarop zelfrijdende voertuigen algemeen zullen kunnen worden gebruikt op de openbare weg, verschillen de meningen, maar gebruik in de compacte en historische steden zoals Nederland die kent, lijkt vooralsnog ver weg. In het stedelijk gebied verbeteren slimmer OV en slimme systemen voor deelgebruik van fiets en auto al wel de bereikbaarheid. Zelfrijdende deelauto's zouden op lange termijn een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid in de steden. Maar de verkeerskundige en maatschappelijke aspecten vragen nog nader onderzoek. Buiten de steden zal het gebruik van zelfrijdende auto's eerder kansen bieden; de omstandigheden voor deelgebruik zijn daar minder gunstig.

Innovaties in het mobiliteitssysteem



Gemeente Eindhoven organiseert een 'Mobility as a Service' pilot waarbij de focus ligt op duurzame en CO_2-emissievrije mobiliteitsbewegingen. (Brainport Smart Mobility)



Vraaggestuurde mobiliteit verbindt hoogwaardig OV en woonlocaties. Beeld: Buurtauto in Breda. (Buurauto)



Pakketjes worden in compacte steden per fiets afgeleverd. Beeld: Introductie van elektrische bakfietsen in binnenstad van Arnhem. (PostNL)



Met waterstofbussen wordt schoon en emissieloos OV mogelijk gemaakt. Beeld: Waterstofbus in regio Groningen Drenthe. (OV-bureau Groningen en Drenthe)

Gezamenlijk investeren in bereikbaarheid

Binnen groeiende stedelijke gebieden zal structureel meer geïnvesteerd moeten worden in stedelijke bereikbaarheid. Tegelijk moet ook de kwaliteit van verbindingen tussen de stedelijke regio's

verbeterd worden en waar nodig uitgebreid. Beide zijn gezien de grote woningbouwopgave en de groei van steden noodzakelijk. Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk zullen gebiedsgericht afwegingen moeten maken om te komen tot afgestemde keuzes met betrekking tot de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Dit gebeurt in het MIRT en in de grootste regio's al in de bereikbaarheidsprogramma's (voor Metropoolregio Amsterdam (MRA), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Metropoolregio Utrecht (MRU) en binnen SmartwayZ.NL.

Beleidskeuze 3.9

Voor gebieden buiten het Stedelijk Netwerk Nederland, die liggen aan de grens van het land en/of waar vraagstukken rond bevolkingsdaling spelen, ontwikkelen de overheden gezamenlijk een integrale gebiedsgerichte ontwikkelstrategie.

Steeds duidelijker wordt dat de opgaven alleen goed aangepakt worden als we dit in samenhang doen, het ontwikkelpotentieel van heel Nederland benutten en zorgen voor een duurzame ontwikkeling en verbinding van alle delen van Nederland. Dit betekent niet dat overal hetzelfde moet gebeuren. Het vraagt voor alle regio's een specifieke strategie. In grensregio's, maar ook enkele andere regio's waar de bevolking daalt, spelen andere vraagstukken of zijn de omstandigheden anders. Daar is geen sprake van een kwantitatieve groei van het aantal woningen, maar bestaan vaak wel andere meer kwalitatieve vragen, gericht op de woonbehoefte van ouderen of flexwonen en spelen vragen rond de leefkwaliteit. Daarnaast kan er ook sprake zijn van onderbenutte economische potenties, bijvoorbeeld in de grensregio's. Mogelijkheden die niet alleen relevant zijn voor deze regio's maar in meer algemene zin ook voor de ontwikkeling van ons land. Door de barrièrewerking van de grens worden die mogelijkheden tot op heden echter niet of maar ten dele benut. Mede hierdoor stagneert in verschillende grensregio's de bevolkingsontwikkeling. Dit heeft consequenties voor het aanbod van voorzieningen, die belangrijk zijn voor de sociaal-fysieke leefbaarheid in deze regio's.

Het afnemende inwoneraantal heeft effecten op diverse domeinen. Het zorgt voor een extra druk op publieke voorzieningen. Een afname van economische activiteiten en bestedingen leidt tot minder inkomen en werkgelegenheid en legt druk op de detailhandel en commerciële dienstverlening. In het fysieke domein kan dit leiden tot verloedering en leegstand van woningen, bedrijventerreinen en ander vastgoed. Al deze effecten beïnvloeden de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en kunnen op zichzelf ook weer leiden tot een afname van het inwoneraantal.

Ook deze gebieden staan daarnaast voor dezelfde opgaven als de rest van Nederland. Er moet ruimte worden gevonden voor de klimaat- en energietransitie, de economie verandert en er vindt een transitie in de landbouw plaats. De demografische context vraagt om een andere, regio- en locatie specifieke aanpak en handelingsperspectief. Deze opgaven bieden net als elders tevens kansen.

Toekomstverkenningen naar het versterken van vitaliteit en leefbaarheid



Care2Share - Oosterparkwijk, Oost-Groningen: Een integraal concept voor zorg en ondersteuning met een bundeling van het zorggeld en zorg op maat; een abonnement op een goed leven. (NOHNIK architecture & landscapes)



De wijk als [t]huis, Geleen-Zuid en de Kluis: Een pleidooi voor de inrichting van verwaarloosde wijken als verbindende leefomgeving, waarin de auto plaats maakt voor ontmoetingsruimte. (Bureau Verbeek en Houben Architectuur)



Mark Us Familiehof, Sittard: Dit woonzorgconcept zet families weer in hun kracht met familiehuizen voor kinderen, ouders en grootouders rondom een gemeenschappelijk hof. (Stichting Knopen van de Mantel en Van Bergen Kolpa Architecten)



De Hofjes van Carnisse, Rotterdam: Hofjes als ontmoetingsruimte tussen de stadsparken, verzorgingscentra en primaire winkelstraten. Een stadswijk waar ouderen de mogelijkheid hebben actief onderdeel te kunnen zijn van een productieve, stedelijke samenleving. (Dutch Urban Solutions)

Integrale gebiedsgerichte ontwikkelstrategie

In een gezamenlijke aanpak van overheden, maatschappelijke organisaties, ondernemers en bewoners worden een integraal toekomstperspectief en bijbehorende ontwikkelstrategie geformuleerd om de economische kracht van deze (grens)gebieden te benutten. Zowel de opgaven in de fysieke leefomgeving, als op sociaal en economisch gebied pakken we aan. Hierbij spelen we samen in op de kansen voor het gebied vanuit de specifieke eigen kwaliteiten en de beschikbare ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en opgaven. Rijk en regio gaan samen aan de slag met het maken van Omgevingsagenda's waarin deze ontwikkelstrategieën worden opgenomen.

Het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelstrategie volgt in principe dezelfde drie stappen als de integrale verstedelijkingsstrategie met dien verstande dat bij verdere ontwikkeling van voorzieningen, bereikbaarheid en woningvoorraad, het versterken van vitaliteit en leefbaarheid voorop staat mede door het benutten van eventuele grensoverschrijdende mogelijkheden/potentie. Als daarbij nieuwe verstedelijkingslocaties aan de orde zijn, volgen zij de vervolgstappen zoals geschetst.

Regionale verdeling voorzieningen en bereikbaarheid

In situaties waarin de omvang van de bevolking afneemt, maar het aantal huishoudens nog toeneemt, kan het draagvlak voor voorzieningen worden behouden door voorzieningen te combineren en ook in de kleinere kernen bij te bouwen voor de eigen behoefte. Er kunnen voordelen liggen in het combineren van diverse typen voorzieningen (bijvoorbeeld huisarts en apotheek, school-bibliotheek-buurthuis of een bibliotheek-winkel). Naast basis- en voortgezet onderwijs is ook het behoud van (bereikbare) faciliteiten voor beroepsonderwijs (eventueel als dependance) van belang voor deze gebieden. Wet- en regelgeving dient toereikend te zijn in het omgaan met dergelijke oplossingen. Bijvoorbeeld als het gaat om criteria voor minimale omvang van voorzieningen, zelfstandige huisvesting of bedrijfsvoering. Als dergelijke criteria in de praktijk niet toereikend zijn, stelt het Rijk experimenteerruimte beschikbaar om nieuwe aanpakken mogelijk te maken.

Naast het combineren van voorzieningen biedt ook de technologische ontwikkeling nieuwe mogelijkheden voor efficiëntere voorzieningen waarmee ook in gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid een toereikende dienstverlening in stand gehouden kan worden. Ontwikkelingen in de ICT bieden bijvoorbeeld vergaande nieuwe mogelijkheden voor zorg op afstand. Nieuwe vervoersconcepten als *Mobility as a Service*, deelauto's en -fietsen, gecombineerd doelgroepenvervoer en OV, netwerken voor vervoer door vrijwilligers en nieuwe technologieën als zelfrijdende voertuigen kunnen straks een hoogwaardige aanvulling vormen op het OV en voorzien in de vervoersbehoefte van inwoners zonder eigen gemotoriseerd vervoer. De lopende innovatieprogramma's op deze onderwerpen zijn nu niet specifiek gericht op de toepassingsmogelijkheden en de omstandigheden in gebieden met bevolkingsdaling. Binnen deze programma's zal daarom een deelprogramma vormgegeven worden dat is gericht op de toepassing in (grens)gebieden met bevolkingsdaling.

Bij een sterkere bevolkingsdaling waarbij een combinatie van voorzieningen geen toereikende oplossing biedt en ook de technologische ontwikkelingen voorlopig geen extra soelaas bieden, zal de regio aangewezen zijn op een strategie van ruimtelijke concentratie van voorzieningen en van de categorieën bewoners die in het bijzonder zijn aangewezen op deze voorzieningen, zoals ouderen en zorgbehoevenden. In deze regionale subcentra/centrale dorpen kan dan een adequaat voorzieningenniveau gehandhaafd worden.

Vernieuwing van de woningvoorraad door transformatie en sloop

De gebieden met sterke bevolkingsdaling staan door het dalende aantal huishoudens op termijn voor de uitdaging om het woningbestand te verkleinen. Tegelijkertijd geldt dezelfde uitdaging als in heel Nederland dat de voorraad verduurzaamd, vernieuwd en getransformeerd moet worden. De transformatieopgave komt veelal voort uit een tekort in het aanbod van woningen voor ouderen en alleenstaanden. Per gemeente, of zelfs binnen een gemeente, verschilt vaak de situatie waardoor splitsing of samenvoeging van woningen noodzakelijk is. Transformatie van bestaand leegstaand vastgoed in woningen zal in verband met het behoud van de bestaande ruimtelijke structuur en het gebruik van grondstoffen in het algemeen de voorkeur hebben, maar in sommige gevallen zal nieuwbouw en sloop van bestaande bebouwing noodzakelijk zijn. De transformatie- en sloopopgave

van woningen is vooral ook een regionaal vraagstuk. Onderdeel van de ruimtelijke ontwikkelstrategie zijn regionale afspraken over financiering en locaties waar de transformatie- of sloopopgave opgepakt wordt. Het opzetten van een regionaal herstructureringsfonds zal de financiering hiervan vereenvoudigen; alle eigenaren van vastgoed hebben baat bij een beter evenwicht tussen vraag en aanbod op de vastgoedmarkt. Bij de keuze voor locaties om te transformeren of te slopen wordt in principe ingezet op het compact houden van de kernen in de regio.

Aansluitend op deze ruimtelijke ontwikkelstrategie is ook een samenhangende aanpak van de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio nodig, waarbij ook nadrukkelijk gekeken wordt naar mogelijkheden over de eigen grens, waar vaak meer stedelijke gebieden liggen die aanvullende economische kansen bieden. Een belangrijke bouwsteen daarvoor is een realistisch en breed gedragen economisch toekomstperspectief. Met betrokkenheid van burgers, bedrijven, onderwijsinstellingen en externe deskundigen zal moeten worden vastgesteld welke specifieke kwaliteiten en mogelijkheden de regio in de huidige situatie heeft en welke mogelijkheden en ontwikkelingen zoals digitalisering, energietransitie en landbouwtransitie en de samenwerking met naburige regio's bieden. Zowel een gezamenlijk toekomstperspectief van overheden en instituties als daarop inspelende concrete initiatieven van burgers en ondernemers zijn nodig om tot een succesvolle verdere ontwikkeling van de regio te komen.

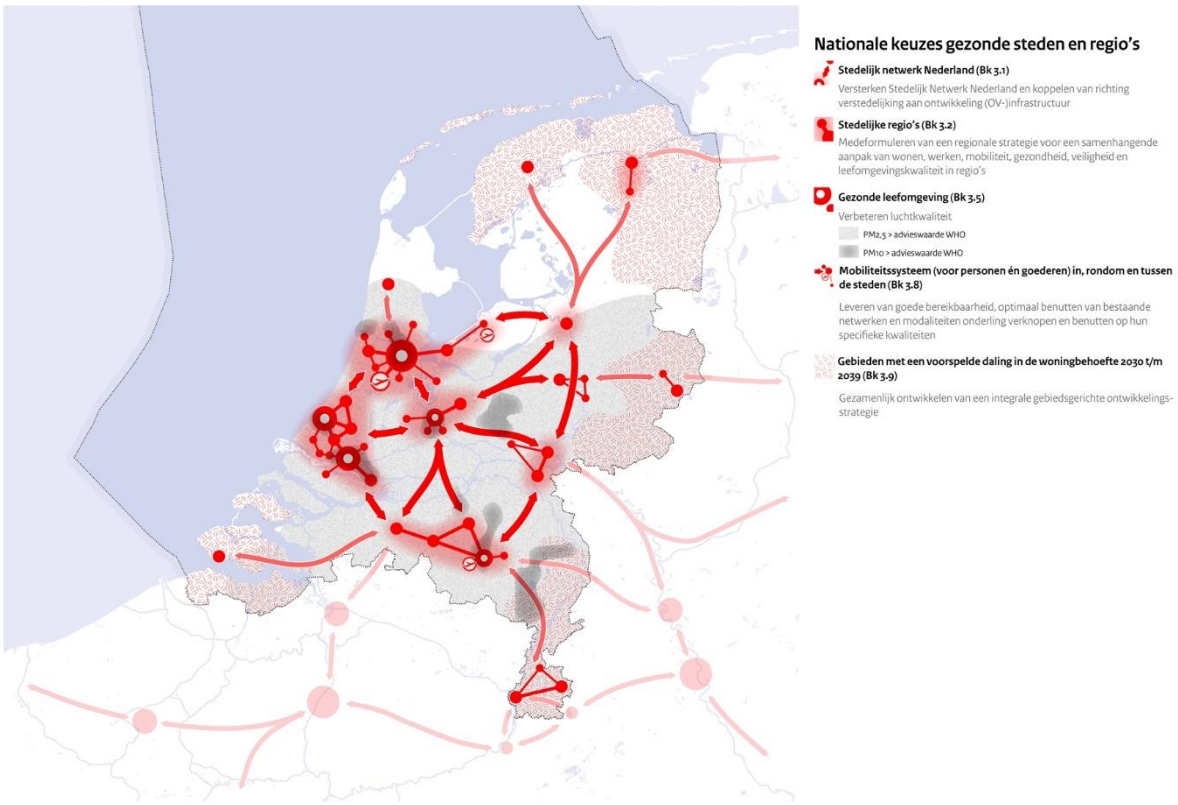
Een economisch toekomstperspectief voor de regio is onder meer van groot belang om de jeugd in de regio een toekomstperspectief te bieden. Een goede samenwerking tussen het beroepsonderwijs en het bedrijfsleven is noodzakelijk om invulling te geven aan zowel het toekomstperspectief voor de regio als aan het toekomstperspectief voor de jeugd. Daarbij kan ook gebruik worden gemaakt van de financiële ondersteuning die vanuit het Rijk geboden wordt voor versterking van het MKB in de regio (MKB-deals), voor versterking van de samenwerking van het beroepsonderwijs met het regionale bedrijfsleven (Regionaal Investeringsfonds MBO) en regionale investeringen via de Regio Envelop (Regio Deals).

Naast (een perspectief op) voldoende werkgelegenheid in de regio zijn ook regionale aanbod tekorten op de arbeidsmarkt een aandachtspunt. Door de snellere vergrijzing kunnen arbeids-tekorten in de zorgsector zich hier eerder voordoen. Niet professionele onderlinge ondersteuning kan in regio's met een hechte sociale structuur de zorgvraag wel beperken, maar slechts ten dele ondervangen. Ook daar kan samenwerking over de grens soms een uitkomst bieden.

In een aantal gebieden waar bijzondere opgaven spelen die een bovenregionale uitstraling hebben en/of de draagkracht van de regio te boven gaan, sluit het kabinet samen met (publieke en private) partners Regio Deals. In Regio Deals werken Rijk en regio samen aan een gezamenlijke geïntegreerde aanpak ter verbetering van de economische, sociale en ecologische opgaven. Partijen verplichten zich aan elkaar om de komende jaren gezamenlijk aan nieuwe, concrete oplossingen te werken. In de deals staan de opgaven van de regio centraal. Deze opgaven zijn kenmerkend voor de regio en meervoudig van aard. Een Regio Deal kan bijvoorbeeld gaan over een verdere verbetering van de regionale samenwerking tussen partijen, dan wel de aanpak van knelpunten in regelgeving, mogelijke ondersteuning bij het aantrekken van private investeringsmiddelen, het slim delen van kennis en netwerken, het elkaar aan blijven spreken op afgesproken prestaties en andere samenwerkings-afspraken. Daarbij zijn de extra financiële middelen die het Rijk bijdraagt uit de Regio Envelop een katalysator, een tijdelijke financiële impuls om een duurzame, maatschappelijke verandering mede te bewerkstelligen.

Een deel van de gebieden waar zich bevolkingsdaling voordoet, ligt in de grensregio's. Verschillen in rechtssysteem, taal, cultuur et cetera. zijn een belangrijke barrière voor een snellere economische

ontwikkeling. De aansluiting op en de toegang tot de arbeidsmarkt in de buurlanden zijn daarin een belangrijke factoren. De samenwerking tussen beroepsonderwijs en het bedrijfsleven kan door de regio verder worden uitgebouwd tot een grensoverschrijdende samenwerking waarvan de regio's aan beide kanten van de grens profijt zullen trekken. Om de kansen van deze regio's beter te benutten zijn grensland-agenda's opgesteld en wordt er door middel van Regio Deals specifiek in deze regio's geïnvesteerd. Het Rijk voert bijvoorbeeld ook overleg met Duitsland en België om te bezien of de wederzijdse erkenning van diploma's kan worden uitgebreid en of de communicatie over de bestaande afspraken over de gelijkwaardigheid van de verschillende diploma's kan worden versterkt. Ook grensoverschrijdende bereikbaarheid is daarbij essentieel. Bij uitvoering van het Toekomstbeeld OV 2040 zal de verbinding met het Stedelijk Netwerk Nederland voor een deel van de gebieden verbeteren. Verdere inzet op verbindingen vanuit dit netwerk tot in alle regio's en aansluiting op het IC-netwerk in de buurlanden (vanuit Groningen, Hengelo/Enschede en Maastricht) draagt eraan bij dat ook het potentieel van de grensregio's kan worden benut.



Toelichting bij de kaarten in dit hoofdstuk

De kaarten in dit hoofdstuk laten zien hoe de nationale keuzes in de Nationale Hoofdstructuur Leefomgeving op hoofdlijnen zullen veranderen. Per prioriteit zijn de nationale keuzes uit de NOVI verbeeld. De keuzes zijn (verkort) als legenda-eenheid opgenomen. De kaarten laten zien dat het Rijk regie neemt op een selectief aantal onderwerpen. De kaarten geven de richting weer hoe de keuzes de Nationale Hoofdstructuur Leefomgeving zullen veranderen. De nationale keuzes in de NOVI zijn keuzes op hoofdlijnen zijn en nog verder zullen worden uitgewerkt in onder andere programma's, Omgevingsagenda's en NOVI-gebieden. De verbeelding is daarom schematisch.

< Terug naar het menu

Door naar 'Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied' >

[1] BCI/EIB, *Economische ontwikkeling en toekomstige ruimtebehoefte van bedrijfstakken in Nederland*, 2019.
[2] Regio's Noord-Holland boven Noordzeekanaal, Breda-Tilburg, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Haaglanden.
[3] OECD,*Land Use Policies for Green Growth*, november 2016.
[4] De gemeente Amsterdam ontwikkelt in deze lijn een methode integrale aanpak openbare ruimte.
[5] De Kopgroep Beheer heeft in vijf pilotwijken ervaring opgedaan met deze aanpak. Op basis van de inzichten is een City Deal in voorbereiding en wordt een leerstoel voor de WUR ontwikkeld.
[6] De gemeente Rotterdam werkt in vooroorlogse wijken met een gevel-tot-gevel methode waarbij het beheer van riolering wordt gecombineerd met een nieuwe inrichting van het straatprofiel t.b.v. klimaatadaptatie.
[7] Zie TK 30995, nr. 98.
[8] De blauwe kamer in opdracht van BNSP en NVTL, *Regio van de Toekomst: Schetsen voor de Nationale Omgevingsvisie*, 2019.
[9] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Contouren Toekomstbeeld OV 2040*, TK 23645, nr. 685, Den Haag 2019.

Delen