

Zitting 1978–1979

13 754

Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening Verstedelijkingsnota

Deel 2e

Nr. 99

De nummering van de paragrafen komt overeen met de nummering in de Derde nota over de ruimtelijke ordening, deel 2d: Verstedelijkingsnota, regeringsbeslissing met nota van toelichting

6.1. Algemene lijnen van inrichtings- en spreidingsbeleid

PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

Hieronder volgt een puntsgewijze opsomming van de beleidsuitspraken uit de Verstedelijkingsnota, die te zamen de planologische kernbeslissing vormen. Deze uitspraken kunnen niet los gezien worden van de context waarin zij in deze nota en in de nota van toelichting op de regeringsbeslissing geformuleerd staan.

De Verstedelijkingsnota behandelt de spreiding, de verstedelijking en de daarmee samenhangende mobiliteit.

De doelstellingen van de Oriënteringsnota gelden ook voor deze nota.

Het inrichtings- en spreidingsbeleid is in algemene lijnen gericht op:

- het voorkomen van congestie en onevenwichtige stedelijke opbouw, met name in de sterk verstedelijkte gebieden;
- de bescherming van openheid, van ecologische en landschappelijke waarden en van hoogwaardige landbouwgronden, met name in de grote open ruimten tussen de stedelijke zones;
 - het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van de sociaal-economische ontwikkeling, met name in gebieden waar de economische groeikracht op langere termijn niet voldoende sterk is om een gewenste stedelijke ontwikkeling te kunnen steunen;
 - het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van het regionale voorzieningenniveau;
 - het verminderen van de groei van de mobiliteit, ook tussen de stadsgebieden en de landsdelen onderling, alsmede het beïnvloeden van de wijze van verplaatsing ter beperking van daaruit voortkomende hinder.

6.1.1. Congestie en onevenwichtige stedelijke opbouw worden voorkomen door:

- een stedelijk inrichtingsbeleid te voeren overeenkomstig par. 6.2;
- de druk uit het Westen op Noord-Brabant en Gelderland in aanzienlijke mate te verlichten.

6.1.2.a. De grote open ruimten, t.w. de centrale open ruimte (het middengebied van de Randstad, het Midden-Deltagebied, het Rivierengebied en de Peel), de Schermer en de Beemster, de Gelderse Vallei en de Veluwe, het Zuidlimburgse heuvelland en het Nederlandse deel van het Benelux-Middengebied, worden niet betrokken bij het verstedelijkingsproces van de om-

liggende stadsgewesten. De eigen woningbehoefte van het middengebied van de Randstad wordt voor een belangrijk deel opgevangen in de centrale kernen Gouda, Alphen a/d Rijn, Woerden en Gorinchem. In het overige deel van de centrale open ruimte vervullen Zierikzee, Tiel, Venray en Weert een functie als centrale kern; naarmate er behoefte bestaat aan bundeling van woningbouw dient deze gericht te worden op deze kernen.

6.1.2.b. Het gebied rond de Hofpleinspoorlijn wordt niet meer beschouwd als deel van de centrale open ruimte.

6.1.3. Regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van de sociaal-economische ontwikkeling worden verminderd door:

- een stimuleringsbeleid te voeren met de in par. 5.2.7. en par. 5.3.4. van deel 2a genoemde instrumenten,
- het beleid te richten op snellere bevolkingsgroei in centraal-Groningen en het Eemsmondgebied,
- grotere bundeling van activiteiten met name binnen het Noorden, Noord-Brabant en Limburg,
- het beleid te richten op de opheffing van regionale achterstanden in Twente en de Achterhoek.

6.1.4. Regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van het regionale voorzieningenniveau worden verminderd door een geconcentreerd vestigingsbeleid voor deze voorzieningen met de in par. 5.2.9 en par. 5.3.5. van deel 2a genoemde instrumenten.

6.1.5. De groei van de mobiliteit, met name tussen de stadsgewesten en de landsdelen onderling (forensisme op lange afstand), wordt verminderd en de wijze van verplaatsing wordt ter beperking van daaruit voortkomende hinder beïnvloed door:

- het stimuleren van de woningbouw op plaatsen in de Randstad die daarvoor volgens de algemene lijnen van het stedelijk inrichtingsbeleid in aanmerking komen, ten einde te bereiken, dat de te verwachten verhuistroom uit de Randstad naar Noord-Brabant en Gelderland in aanzienlijke mate wordt verminderd.
- onderlinge afstemming van woongelegenheid en werkgelegenheid (zowel kwantitatief als kwalitatief) binnen de stadsgewesten.

6.2. Algemene lijnen van stedelijk inrichtingsbeleid

Het stedelijk inrichtingsbeleid is, met inachtneming van en aandacht voor de veelzijdige samenstelling van de stedelijke bevolking naar personen en groepen, in algemene lijnen gericht op:

- herstel, behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat in de stedelijke gebieden, met name in de verouderde woongebieden,
- zo groot mogelijke beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden,
- vergroting van de keuzevrijheid bij het wonen, vooral van degenen voor wie deze keuzevrijheid het geringst is,
- bevordering van onderlinge afstemming van woongelegenheid en werkgelegenheid (zowel kwantitatief als kwalitatief) binnen de stadsgewesten,
- versterking van de levendigheid van de stedelijke hoofd- en nevencentra,
- vermindering van de groei van de mobiliteit binnen de stadsgewesten, alsmede beïnvloeding van de wijze van verplaatsing ter beperking van daaruit voortkomende hinder.
- verbetering van de recreatiemogelijkheden binnen de stedelijke invloedssfeer,
- bescherming van open ruimte, van ecologisch of landschappelijk waardevolle gebieden en van hoogwaardige landbouwgronden.

6.2.1. Herstel, behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat in stedelijke gebieden, met name in de verouderde woongebieden, worden nagestreefd door:

- de nadruk te leggen op herstel, behoud en versterking van de woonfunctie van deze gebieden,
- bij verbetering en vernieuwing de belangen van de aanwezige bevolking voorrang te geven en planning en uitvoering zodanig in te richten dat inspraak en participatie van de meest daarbij betrokkenen tot hun recht kunnen komen,
- bevordering van voorzieningen in de verzorgende sfeer, o.m. voor onderwijs en recreatie en behoud van distributieve voorzieningen,
- bestaande dichtheden niet meer te verlagen dan met het oog op de woonkwaliteit noodzakelijk blijkt te zijn,
- stimulering van voortgezet zuinig en meervoudig gebruik van bestaande accommodaties; in gevallen waar gebouwen of gebouwencomplexen desondanks hun functie hebben verloren, streven naar hergebruik van die gebouwen of gebouwencomplexen dan wel naar vervanging door woningbouw.
- relokatie van gevaarlijke, sterk milieuvervuilende of anderszins overmatig hinderlijke werkgelegenheid zo mogelijk in het stadsgewest waar dit met behoud van een goed woonmilieu is te verenigen, maar zonodig op geïsoleerde industrieterreinen buiten de grenzen van het stadsgewest.
- een zodanige (re)lokatie van woningen en voorzieningen en inrichting van woongebieden dat geen overmatige hinder kan worden ondervonden van bestaande en voorziene werkgelegenheidselementen infrastructuur.

6.2.2. Zo groot mogelijke beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden. Met het oog daarop wordt bijzondere aandacht besteed aan:

6.2.2.1. de vermindering van het woningtekort in de stadsgewesten door:

- de woningbouwmogelijkheden van de steden en van hun directe omgeving uit te buiten onder meer door verdichting van het bestaand stedelijk gebied, waar dat mogelijk is, c.q. door woningbouw op terreinen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben,
- het woningverlies door stadsvernieuwingsactiviteiten te beperken

6.2.2.2. verbetering van het woonmilieu in de stadsgewesten door:

- herstel, behoud en versterking van de woonfunctie in de bestaande stedelijke gebieden,
- nieuwe woongebieden binnen de stadsgewesten tot ontwikkeling te brengen die een wervend woonmilieu bieden; zij dienen daartoe niet te groot te worden opgezet, gevarieerde dichtheden te hebben, in een niet te snel tempo te worden gebouwd en uit milieuhygiënisch en recreatief oogpunt verantwoord te zijn.

6.2.3. Vergroting van de keuzevrijheid bij het wonen, vooral van degenen voor wie deze keuzevrijheid het geringste is, wordt nagestreefd door:

- de woningproductie af te stemmen op de per stad of per stadsgewest gebleken woningbehoefte,
- ten behoeve van de minst draagkrachtigen voldoende voor hen betaalbare woningen te realiseren zowel in oude als in nieuwe wijken,
- bij verbetering en vernieuwing rekening te houden met alle in deze paragraaf genoemde belangen en daarbij voorrang te geven aan de belangen van de aanwezige bewoners.

6.2.4. Bevordering van onderlinge afstemming van woongelegenheid en werkgelegenheid (zowel kwantitatief als kwalitatief) binnen de stadsgewesten wordt nagestreefd door:

- beperking van de afstand tussen wonen en werken binnen stadsgewesten,
- het behouden en waar mogelijk bevorderen van de concentratie van de werkgelegenheid in het stadscentrum en subcentra in het stadsgewest,
- het stimuleren van werkgelegenheid in de groeikernen,
- het tot ontwikkeling brengen van nieuwe woongebieden op zo kort mogelijke afstand van deze stedelijke centra,

- het behouden van menging van wonen en niet overmatig hinderlijke werkgelegenheid in oude woongebieden; bij verbetering en vernieuwing dient daartoe gestreefd te worden naar betaalbare accommodaties voor bedrijven,
- het stimuleren van menging van wonen en niet overmatig hinderlijke werkgelegenheid in nieuwe woongebieden.

6.2.5. Versterking van de levendigheid van de stedelijke hoofd- en nevencentra. Deze wordt nagestreefd door:

- het ontwikkelen en in stand houden van het fijnmazig weefsel van activiteiten en structuren van de stadscentra door:
 - het bevorderen van geleidelijkheid in de stedelijke ontwikkeling,
 - het bevorderen van activiteiten, die veel menselijke contacten veronderstellen en naar verhouding weinig ruimte vragen,
- het in stand houden van een gezond economisch voorzieningenniveau onder meer door:
 - bevordering c.q. instandhouding van de bereikbaarheid van de stedelijke hoofd- en nevencentra voor het langzame verkeer en het openbaar vervoer; beperking van het lang-parkeren in de stadscentra voor anderen dan de centrumbewoners, en zorgvuldige bepaling van aantal en situering van kort-parkeerplaatsen in de stadscentra.

6.2.6. De groei van de mobiliteit binnen de stadsgewesten wordt vermindert en de wijze van verplaatsing wordt ter beperking van daaruit voortkomende hinder beïnvloed door:

- nieuwe woon- en werkgebieden te situeren binnen fietsafstand van het stedelijk centrum en, waar dit niet meer mogelijk is, deze daar te situeren waar een goede bediening door het openbaar vervoer met niet te grote reistijden verzekerd is,
- nieuwe werkgelegenheid bij voorkeur te situeren in de onmiddellijke nabijheid van stations,
- de lengte van de verplaatsingen niet onnodig te laten groeien, door een betere onderlinge afstemming en integratie van wonen, werken en voorzieningen op alle schaalniveaus,
- bevordering van het gebruik van de (brom)fiets, verbetering van het functioneren van het stadsgewestelijk openbaar vervoer en mede daardoor het stimuleren van selectief gebruik van de auto,
- een (re)lokatie, inrichting en beheer van de verkeers- en vervoerinfrastructuur en een inrichting en beheer van het stedelijk gebied die gericht zijn op beperking van de hinder van het verkeer.

6.2.7. De verbetering van de recreatiemogelijkheden binnen de stedelijke invloedssfeer wordt bevorderd door:

- een recreatief aantrekkelijke inrichting van oude en nieuwe woonwijken,
- lokatie van nieuwe woongebieden zoveel mogelijk bij recreatief aantrekkelijke gebieden,
- aanleg van recreatievoorzieningen in combinatie met landschapsbouw dicht bij of in de woongebieden.

6.2.8. Bescherming van open ruimte, van ecologisch of landschappelijk waardevolle gebieden en van hoogwaardige landbouwgronden wordt bevorderd door:

- bij de realisering van de stadsgewestelijke groenstructuur aan te sluiten bij de ontwikkelingsmogelijkheden van de actuele landschappelijke gegevens in het stadsgewest en voorts door vroegtijdige reservering en realisering van een groenstructuur als tegenhanger van de stedelijke structuur, onder meer door voortzetting van het bufferzonebeleid; gebieden die thans reeds een belangrijke ecologische of landschappelijke waarde hebben en hoogwaardige landbouwgronden zijn daarvoor een goed uitgangspunt,

- bij de (re)lokatie van stedelijke activiteiten belangrijke aan de groenstructuur gebonden waarden te ontzien. Deze waarden kunnen zijn: een hoge actuele en/of potentiële natuurlijke kwaliteit, landschappelijke kwaliteiten samenhangend met het landschapsbeeld, cultuurhistorische waarden, recreatieve, agrarische en/of openbare nutswaarden, de geleidingsfunctie van de open ruimte.

6.3. Taakstellingen spreidingsbeleid

Het spreidingsbeleid is erop gericht:

6.3.1. de bevolkingsontwikkeling in het Noorden niet te laten terugvallen; dit houdt in:

- handhaving van de huidige geleidelijke bevolkingsgroei in het Noorden in zijn geheel,
- versterking van de bevolkingsgroei in centraal-Groningen en het Eemsmondgebied.

6.3.2. evenwicht te brengen in de ontwikkeling van het Westen enerzijds en Noord-Brabant en Gelderland anderzijds; dit houdt in:

- aanzienlijke vermindering van de verhuisstromen uit Noord- en Zuid-Holland,
- aanzienlijke vermindering van de te verwachten bevolkingsgroei in Noord-Brabant en Gelderland.

6.4. Groeisteden en groeikernen

6.4.1. Als groeisteden worden aangewezen: Groningen, Zwolle, Breda en Helmond.

6.4.2. De Regering kan ook Amersfoort als groeistad aanwijzen. Hetzelfde geldt voor Leeuwarden en Emmen.

6.4.3. Na afweging in streekplankader kan ook Bergen op Zoom of Roosendaal als groeistad worden aangewezen.

6.4.4. Als groeikern met een in de loop van de jaren tachtig aflopende taakstelling worden aangewezen: Huizen, Nieuwegein, Hellevoetsluis en Capelle aan den IJssel.

6.4.5. Als groeikern met een nieuwe, voortgezette of verhoogde taakstelling worden aangewezen: Zoetermeer, Spijkenisse, Alkmaar, Hoorn, Purmerend, Almere, Lelystad en Houten.

6.4.6. De Regering kan ook Duiven-Westervoort als groeikern aanwijzen. Hetzelfde geldt voor Leidschendam, eventueel in samenhang met een verhoogde taakstelling voor Zoetermeer.

6.4.7. Na afweging in streekplankader kan ook Haarlemmeermeer als groeikern worden aangewezen.

6.5. Instrumentarium

6.5.1. Het beleid ten aanzien van spreiding, verstedelijking en daarmee samenhangende mobiliteit wordt gevoerd door de doelstellingen ervan mede ten grondslag te leggen aan de beleidsprogramma's, de toepassing van wettelijke regelingen en het beheer van begrotingsposten (met name subsidieregelingen), die op de ontwikkeling van spreiding, verstedelijking en mobiliteit van invloed zijn.

6.5.2. Het beleid wordt gericht op:

- het vergroten van de invloed van de bevolking, met name van de bewoners,
- het tot stand brengen van bestuursorganen, die de planning en de uitvoering van het beleid op stadsgewestelijke schaal voor hun verantwoording kunnen nemen,

- het stimuleren van horizontale coördinatie tussen:
 - de departementen van algemeen bestuur
 - de provincies onderling
 - de gemeenten onderling
 - de waterschappen en de gemeenten;
- het stimuleren van de verticale coördinatie en het geven van vorm aan de groeiende gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen door het maken van afspraken en het treffen van regelingen tussen de verschillende overheidsniveaus, onder meer door het streekplan te laten functioneren als integratiekader van alle ruimtelijk relevante maatregelen op regionale schaal,
 - het verschaffen van voldoende bevoegdheden aan ieder bestuursniveau om zijn eigen verantwoordelijkheid te kunnen dragen.

Structuurschets voor de verstedelijking 1977

1. INLEIDING

In de Oriënteringsnota (blz. 94) heeft de Regering medegedeeld dat zij enkele structuurschetsen op zal stellen om de ruimtelijke coherentie van het lange-termijnbeleid op deze punten te versterken. Deze Structuurschets voor de Verstedelijking is de eerste hiervan. De structuurschets voor de landelijke gebieden is inmiddels als beleidsvoornemen verschenen.

Een structuurschets heeft betrekking op de algemene ruimtelijke ontwikkelingen die de overheid in een bepaalde richting wenst te beïnvloeden en is dus een instrument van facetplanning. Dergelijke structuurschetsen scheppen het kader waarbinnen de structuurschema's als instrumenten van sectorplanning hun ruimtelijke neerslag dienen te krijgen.

In de Structuurschets voor de Verstedelijking staat de ruimtelijke structuur van de verstedelijking voorop. Zij bevat taakstellende kwantitatieve uitspraken gebaseerd op de voor ogen staande ruimtelijke structuur van de verstedelijking. De structuurschets is in deze zin een neerslag van de Verstedelingsnota, het tweede deel van de Derde nota over de ruimtelijke ordening in Nederland.

De structuurschets volgt de procedure van de planologische kernbeslissing. Deze schets is op 11 februari 1976 als beleidsvoornemen van de Regering gepubliceerd (deel 2a). Een ieder is in de gelegenheid gesteld zijn opmerkingen te maken en tegenvoorstellen te doen voor 1 juli 1976. De Raad van advies voor de ruimtelijke ordening heeft advies over het beleidsvoornemen uitgebracht op 5 januari 1977 (deel 2c). De raad heeft daarbij tevens aandacht geschonken aan de ingekomen reacties. Deze reacties zijn samengevat in deel 2b. In deze zelfde periode heeft voorts de Regering overleg gevoerd met de provinciale besturen, het bestuur van Rijnmond, de besturen van de vier grote steden en met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Op grond van de resultaten van de inspraak, het advies van de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening en het bestuurlijk overleg heeft de Regering zich nader beraden. De beslissing van de Regering is op 28 februari 1977 vergezeld van een Nota van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden. Na een voorbereidende behandeling in de vaste Commissie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft de Tweede Kamer op 30 mei 1978 de planologische kernbeslissingen over de Verstedelingsnota en de structuurschets voor de Verstedelijking voor kennisgeving aangenomen.

In deze – definitieve – versie naar aanleiding van de parlementaire behandeling een aantal wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen zijn afzonderlijk aangegeven in de in het overzicht van stukken vermelde nota's van wijzigingen.

Het is de bedoeling de structuurschets elke vijf jaar te herzien ten einde de taakstelling tijdig aan zich wijzigende omstandigheden te kunnen aanpassen. Deze herziening zal opnieuw de procedure van de planologische kernbeslissing volgen.

De beleidsuitspraken uit de Verstedelingsnota die meer gericht zijn op de algemene beleidslijnen en op de instrumenten voor het beleid zoals die zijn samengevat in hoofdstuk 6 van de Verstedelingsnota, behoeven waarschijnlijk niet zo vaak herzien te worden; om die reden is gekozen voor een afzonderlijke planologische kernbeslissing met betrekking tot de structuurschets.

Het toekomstbeeld dat in deze schets wordt beschreven, is gebaseerd op de doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zoals die zijn geformuleerd in de definitieve tekst van de Oriënteringsnota en op de planologische kernbeslissing van de Verstedelingsnota.

In hoofdstuk 2 van deze schets worden als richtingbepalend toekomstbeeld de bevolkingsverdeling en het occupatiepatroon op lange termijn (25 à 30 jaar) beschreven, zoals de Regering deze voor ogen staan. Na deze lange-termijnvisie wordt aangegeven welke taak de Regering op middellange

2. HET RUIMTELIJK BEELD VAN STEDELIJK NEDERLAND OP DE LANGE TERMIJN

termijn (de periode 1980–1990) ziet om het verstedelijkingsproces de juiste richting te geven. Doelstellingen, toekomstbeeld en taakstelling vinden hun neerslag in richtlijnen voor de ruimtelijke structuur en voor de inrichting en het beheer van het stedelijk gebied. Ten slotte bevat deze schets een beschrijving van de wijze waarop de geleiding van het proces in de loop van de tijd plaats zal vinden.

Bij deze structuurschets behoort een tekening waarop de beleidsbepalende elementen van het toekomstbeeld en de taakstelling op middellange termijn zijn uitgebeeld (zie bijlage).

Voor zover de beslissingen in de Structuurschets niet met zoveel woorden als «essentieel» of «variabel» zijn aangeduid, hebben zij een indicatief karakter.

De Regering meent dat de hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur zoals die in de Tweede nota over de ruimtelijke ordening zijn geschetst, kunnen blijven gelden. In Westeupees verband blijft Nederland en vooral het gebied ten zuiden van de lijn Alkmaar-Arnhem een stedelijk zwaartepunt naast het Rijn/Ruhrgebied en de agglomeraties in België/Noord-Frankrijk. In de verdeling binnen ons land in sterk verstedelijkte en minder sterk verstedelijkte gebieden zal naar verwachting in grote lijnen ook geen wijziging plaatsvinden. Als de grote stedelijke zones kunnen nog worden beschouwd: de Randstad, de Brabantse Stedenrij en Zuid- en Midden-Limburg als onderdeel van het Belgisch, Nederlands en Duitse stedengebied aldaar. Wel legt de Regering de nadruk thans meer bij de onderdelen van deze stedelijke zones dan bij deze gebieden als geheel. In de Eerste nota heeft de Regering de Randstad nog min of meer als een eenheid beschouwd; in de Tweede nota heeft zij haar beleid gericht op een tweedeling van de Randstad; een noordvleugel van Alkmaar tot voorbij Arnhem en een zuidvleugel van Leiden tot Gorinchem. Evenals van de andere stedelijke zones heeft zij toen reeds gesteld dat deze zones niet beschouwd mochten worden als compacte stedelijke banden, maar dat ze in haar ogen overwegend waren samengesteld uit stadsgewesten en (sub)stedelijke groengebieden (blz. 89). Nu beschouwt de Regering de Randstad nog meer als een samenstel van elkaar overlappende stadsgewesten met de steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht als belangrijkste centra.

Ten gevolge van de sterke toename van het ruimtegebruik en de sterke afname van de bevolkingsgroei zijn de mogelijkheden tot spreiding van de bevolking beperkter dan werd aangenomen ten tijde van de Tweede nota. Daar bovendien – zeker voorlopig – op een beperktere economische groei gerekend moet worden dan in het verleden, blijft voor een belangrijk deel de werkgelegenheid aan bestaande concentraties verbonden. Deze ontwikkelingen maken, dat vooralsnog overheidsmaatregelen geen sterke spreiding van de bevolking zullen kunnen verwezenlijken. Dit betekent dat de verwachting die in de Tweede nota ten aanzien van nieuwe stedelijke zones werd uitgesproken, op dit moment niet meer bestaat. Dit betreft Twente, centraal-Groningen met de noordpunt van Drenthe en de Kanaalzone in verband met de ontwikkelingen van Gent (blz. 89). Wel zullen hier stadsgewestelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, maar vooralsnog niet in die mate dat ze een stedelijke zone zullen vormen.

De Regering richt zich in deze schets in het bijzonder op de vorming van stadsgewesten en op het openhouden van gebieden met een geleidingsfunctie, zowel binnen als tussen de zones.

Daarbij staat haar de volgende ruimtelijke hoofdstructuur voor ogen:

– In het zuidwestelijke deel van Nederland (globaal ten zuiden van de lijn Arnhem-Alkmaar) blijft zij een afwisseling nastreven van meer verstedelijkte en minder verstedelijkte zones. Om deze verdeling te behouden richt de Regering zich in het bijzonder op het openhouden van de naastliggende open ruimten. Dit zijn:

1. het middengebied van de Randstad
2. het Midden-Deltagebied
3. het Rivierengebied
4. de Peel (1 t/m 4 vormen samen de centrale open ruimte)
5. de Schermer en de Beemster
6. de Gelderse Vallei en de Veluwe
7. het Zuidlimburgse heuvelland
8. het Nederlandse deel van het Benelux-Middengebied

– Zij streeft in geheel Nederland naar een onderlinge afstemming van woongelegenheden en werkgelegenheden (zowel kwantitatief als kwalitatief) per stad of stadsgewest. Rond de volgende steden aanvaardt zij dat de stadsgewestelijke ontwikkeling wordt gebaseerd op de mogelijkheden van stedelijk of stadsgewestelijk openbaar vervoer, mits kan worden voldaan aan de algemene lijnen van het stedelijk inrichtingsbeleid: Amsterdam, Haarlem, Hilversum, Alkmaar, Rotterdam, Dordrecht, Den Haag, Leiden, Utrecht, Amersfoort, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven/Helmond, Maastricht, Sittard/Geleen, Heerlen, Arnhem, Nijmegen, Zwolle, Enschede/Hengelo/Almelo en Groningen. Voor de grootte van deze stadsgewesten richt zij zich op een reikwijdte van maximaal ca. 25 minuten van woning tot centrum per stedelijk of stadsgewestelijk openbaar vervoer inclusief voortransport. Voor de vier grote steden wordt een reikwijdte van maximaal ca. 35 minuten aangenomen. Voor zover elders een stadsgewestelijke ontwikkeling optreedt, zou deze tot een 4 km-zone rond het centrum van de stad beperkt moeten blijven.

– Als centrale kernen in de centrale open ruimte worden beschouwd: Gouda, Alphen a/d Rijn, Woerden, Gorinchem, Zierikzee, Tiel, Venray en Weert (zie par. 6.1.2.a van de Verstedelijkingsnota).

– Zij richt zich op reservering en realisering van een «groenstructuur» als tegenhanger van de stedelijke structuur. Dit betekent enerzijds dat bepaalde open te houden gebieden in een vroeg stadium veilig gesteld moeten worden en anderzijds dat nadere bezinning nodig is over de inrichting daarvan. De Regering verleent financiële medewerking aan de veiligstelling van de volgende *bufferzones*:

Midden-Delfland
 Spaarnwoude
 Den Haag-Leiden
 Amsterdam-Purmerend
 Bijlmer-Bussum
 Blaricum-Huizen/Oostermeent

De volgende *bufferzones* zullen binnenkort in procedure worden gebracht:

Utrecht-Hilversum
 Maastricht-Westelijke mijnstreek
 Westelijke mijnstreek-Oostelijke mijnstreek.

3. VERSTEDELIJKING IN DE PERIODE 1980–1990

Het beeld dat de Regering voor ogen staat voor de langere termijn, zoals dat hiervoor beschreven is, volgt niet vanzelf uit de huidige maatschappelijke ontwikkeling, maar noodzaakt de Regering tot het nemen van maatregelen.

Voor de komende jaren zal echter veel reeds beslist zijn. Het verstedelijkingsproces kent een lange aanloopperiode; goedkeuringsprocedures en voorbereidende werkzaamheden vragen nu eenmaal hun tijd. Maatregelen die nu genomen worden zullen veel van «wat in de pijplijn zit» niet meer tegen kunnen houden. De Regering gaat er daarom van uit dat de maatregelen die ze neemt on het verstedelijkingsproces in de door haar gewenste richting te sturen, voornamelijk hun effect zullen hebben na 1980.

De bepaling van het beleid vindt plaats te midden van een aantal grote onzekerheden. Het is daarom van belang om beslissingen met belangrijke ruimtelijke consequenties niet eerder te nemen dan nodig is en geregeld de uitgangspunten opnieuw te overwegen. Veel kan in de komende jaren veranderen. De Regering gaat daarom niet verder dan tot 1990 als het taakstellingen betreft.

3.1. Getalsmatige uitgangspunten

Op basis van de nationale bevolkingsprognoses 1976 van het Centraal Bureau voor de Statistiek en van de woningbouwramingen in het Structuurschema Volkshuisvesting worden de volgende uitgangspunten aanvaard:

Tabel 1. Inwonertal, aantal woningen en gemiddeld woningbezetting in Nederland in 1980, 1990 en 2000

	1	2	3
	1980	1990	2000
aantal inwoners (x 1000) ¹	14 050	14 956	15 580
aantal woningen (x 1000) ²	4 777	5 500	5 906
gemiddelde woningbezetting	2,94	2,71	2,63

¹ Inclusief buitenlandse migratie.

² Inclusief frictielegstand.

Voor de spreiding over het land wordt uitgegaan van de taakstellingen voor het spreidingsbeleid, zoals weergegeven in par. 6.3 van de Verstedelijkingsnota, te weten:

6.3.1. de bevolkingsontwikkeling in het Noorden niet te laten terugvallen; dit houdt in:

- handhaving van de huidige geleidelijke bevolkingsgroei in het Noorden in zijn geheel,
- versterking van de bevolkingsgroei in centraal-Groningen en het Eemsmondgebied.

6.3.2. evenwicht te brengen in de bevolkingsontwikkeling van het Westen enerzijds en Noord-Brabant en Gelderland anderzijds; dit houdt in:

- aanzienlijke vermindering van de verhuisstromen uit Noord- en Zuid-Holland,
- aanzienlijke vermindering van de te verwachten bevolkingsgroei in Noord-Brabant en Gelderland.

Om een indruk te geven van de orde van grootte waarin bij deze beleidslijnen moet worden gedacht, is in tabel 2 een kwantificering voor 1990 gegeven.

Tabel 2. Bevolkingsontwikkeling 1980-1990 (x 1000)

	1	2	3	4
	1980	1990		
	volgens prognose	volgens prognose	voor ogen staande wijziging	na wijziging
Noord-Holland ¹	2279	2260	+ 70	2330
Zuid-Holland	3031	3008	+ 106	3114
Noord-Brabant	2088	2404	- 91	2313
Gelderland ²	1773	2011	- 85	1926

¹ Inclusief zuidelijk Flevoland.

² Inclusief oostelijk Flevoland.

Welke gevolgen dit zou hebben voor de aantallen woningen, die tussen 1980 en 1990 aan de bestaande woningvoorraad moeten worden toegevoegd is aangegeven in tabel 3.

Tabel 3. Groei woningvoorraad 1980-1990 (x 1000)

	1	2	3	4	5
	1980	1990	uitbreiding 1980-1990		
	volgens prognose	volgens prognose	volgens prognose	voor ogen staande wijziging	na wijziging
Noord-Holland ¹	844	904	60	+ 26	86
Zuid-Holland	1106	1171	66	+ 39	105
Noord-Brabant	657	838	181	- 34	147
Gelderland ²	558	690	132	- 31	101

¹ Inclusief zuidelijk Flevoland.

² Inclusief oostelijk Flevoland.

Het stadsvernieuwingsbeleid, dat gericht is op prioriteit voor herstel, behoud en verbetering en op beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden, leidt tot aannamen voor woningbouw en woningverlies in de vier grote steden, die zijn uitgedrukt in de cijfers van tabel 4.

Tabel 4. Vervangende woningbouw en woningverlies in de vier grote gemeenten als gevolg van stadsvernieuwingsactiviteiten 1980-1990

	1	2	3	4
	Woningverlies als gevolg van stadsvernieu- wingsactivi- teiten	Herbouw ter plaatse	Herbouw elders in bestaand stedelijk gebied	Behoefte aan woningen in nieuw stedelijk gebied
Den Haag	12 000	4 000	4 000	4 000
Rotterdam	13 000	4 000	9 000	—
Amsterdam	41 000	18 000	—	23 000
Utrecht	2 000	1 000	3 000	- 2 000

Uitgaande van de cijfers die voor het spreidingsbeleid voor ogen staan (tabel 2 en 3) is voor de Randstad voor de periode 1980-1990 uitgegaan van de volgende woningbehoefte in nieuwe woongebieden (tabel 5 en 6).

Tabel 5. Behoeftte aan uitbreiding van het aantal woningen als gevolg van bevolkingsgroei en gezinsverdunding in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht 1980-1990

	1	2	3	
	Uitbreiding volgens de trendontwikkeling	Extra uitbreiding als gevolg van beleid	Totaal	
	(zie tabel 3, kolom 3)	(zie tabel 3, kolom 3)	(zie tabel 3, kolom 3)	(zie tabel 3, kolom 5)
Den Haag en Leiden e.o. (incl. Delft)	15 500-18 000	+ 17 000	32 500-35 000	
Rijnmond en Drechtsteden	20 500-23 000	+ 22 000	42 500-45 000	
Zuid-Holland buiten de stadsgewesten	25 000-30 000	—	25 000-30 000	
Totaal Zuid-Holland		66 000	+ 39 000	105 000
Noordelijk deel Randstad	45 000-50 000	+ 26 000	71 000-76 000	
Noord-Holland buiten de stadsgewesten	10 000-15 000	—	10 000-15 000	
Totaal Noord-Holland		60 000	+ 26 000	86 000
Utrecht en Amersfoort e.o.	43 000-46 000	—	43 000-46 000	
Provincie Utrecht buiten de stadsgewesten	10 000-13 000	—	10 000-13 000	
Totaal prov. Utrecht		56 000	—	56 000

Tabel 6. Woningbehoefte in nieuwe woongebieden binnen de stadsgewesten in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, 1980-1990

	1	2	3
	Behoeftte als gevolg van stadsvernieuwingsactiviteiten (zie tabel 4, kolom 4)	Behoeftte als gevolg van bevolkingsgroei en gezinsverdunding (zie tabel 5, kolom 3)	Totaal
Den Haag en Leiden e.o. (incl. Delft)	4 000	32 500-35 000	36 500-39 000
Rijnmond en Drechtsteden	—	42 500-45 000	42 500-45 000
Noordelijk deel Randstad	24 500 ¹	75 000-80 000 ²	99 500-104 500
Utrecht en Amersfoort e.o.	— 2 000	43 000-46 000	41 000-44 000

¹ T.w. 23 000 uit Amsterdam en 1500 uit Haarlem en Hilversum.

² T.w. 71 000 à 76 000 als behoefte van Noord-Holland en 4000 als eigen behoefte van Lelystad. In de bevolkingsprognoses en de woningbouwprognoses (tabellen 2 en 3) wordt oostelijk Flevoland incl. Lelystad bij Gelderland gerekend (zie hiervoor ook par. 4.5 van de Nota van toelichting)

3.2. Het inrichtingsbeleid per regio voor de periode 1980–1990

3.2.1. Het Westen

De hieropvolgende taakstellingen voor de verschillende regio's gaan er vanuit dat de problemen in de verschillende delen van ons land sterk uiteen lopen. Het inrichtingsbeleid krijgt voor de verschillende gebieden dan ook een uiteenlopende uitwerking.

Het stedelijk inrichtingsbeleid voor het Westen legt het accent op de steden van de Randstad. De stadsvernieuwing heeft hier hoge prioriteit, de bevolkingsoverloop uit de steden wordt beperkt en voor uitbreiding van deze steden worden plaatsen benut die in directe relatie met de stedelijke ring staan. Aan verdere overloop en uitstraling zal niet zijn te ontkomen, al zal in het algemeen een tempo worden nagestreefd dat meer recht doet aan de problemen die er in de praktijk mee zijn verbonden.

Den Haag en Leiden e.o. (incl. Delft)

Voorop staat de noodzaak tot stadsvernieuwing en nieuwe woningbouw in en aan de rand van Den Haag, Leiden en Delft. De stadsvernieuwing wordt in de eerste plaats op verbetering gericht. Daarnaast wordt er thans rekening mee gehouden dat in *Den Haag* tussen 1980 en 1990 ca. 11 000 woningen moeten worden gebouwd, waarvan ca. 4000 in stadsvernieuwingsgebieden, ca. 4000 elders in bestaand stedelijk gebied en ca. 3000 in bestaande plannen voor nieuwe woongebieden. Woningverlies door stadsvernieuwing in *Leiden* en *Delft* wordt in beginsel gecompenseerd door vervangende nieuwbouw in stadsvernieuwingsgebieden of elders in bestaand stedelijk gebied.

In de stadsgewesten Den Haag en Leiden moet rekening worden gehouden met de noodzaak van bouw in 1980–1990 van 36 500 à 39 000 woningen in nieuwe woongebieden. In bestaande plannen¹ is nog ruimte voor ca. 21 500 woningen. Hiertoe behoren onder meer 6000 woningen in Zoetermeer, waarvan de realisering *essentieel* wordt geacht.

Voor de bouw van de overige 15 000 à 17 500 woningen zijn de volgende bouwplaatsen *essentieel*:

- *Zoetermeer* met 3 à 6000 woningen extra, eventueel nog te verhogen afhankelijk van de taakstelling van Leidschendam; de keuze of deze in Zoetermeer-West, -Oost of -Zuid moeten komen zal op korte termijn moeten worden gemaakt. Zoetermeer blijft groeikern.

- *Delft* met 3 à 6000 woningen extra; de keuze of deze in Delft-Noordwest of in Delft-Delfgauw moeten komen zal op korte termijn moeten worden gemaakt.

Daarnaast wordt Leidschendam-Nootdorp aangemerkt als een indicatieve bouwplaats waar, eventueel in samenhang met een verhoogde taakstelling voor Zoetermeer, 6 à 10 000 woningen kunnen worden gebouwd. Ten behoeve hiervan is nadere studie en afweging noodzakelijk waarbij met name aandacht moet worden besteed aan het vermijden van geluidshinder van het weg- en railverkeer en van het vliegveld Ypenburg. Leidschendam kan als groeikern worden aangewezen.

In het stadsgewest Leiden is *Voorhout* een *indicatieve* bouwplaats, af te wegen tegen mogelijkheden in de Leidse agglomeratie, met een eventuele verdere ontwikkeling na 1990.

Rijnmond en de Drechtsteden

Voorop staat de noodzaak tot stadsvernieuwing en nieuwe woningbouw in en aan de rand van Rotterdam, Dordrecht en de andere steden in deze stadsgewesten. De stadsvernieuwing wordt in de eerste plaats op verbete-

¹ Zie par. 4.5 van de nota van toelichting behorende bij deel 2d.

ring gericht. Daarnaast wordt er thans rekening mee gehouden dat in *Rotterdam* tussen 1980 en 1990 minstens 22 000 woningen moeten worden gebouwd, waarvan ca. 4000 in stadsvernieuwingsgebieden, ca. 9000 elders in bestaand stedelijk gebied en ca. 9000 in bestaande plannen voor nieuwe woongebieden. Woningverlies door stadsvernieuwing in andere steden wordt in beginsel gecompenseerd door vervangende nieuwbouw in stadsvernieuwingsgebieden of elders in bestaand stedelijk gebied.

In de stadsgewesten Rijnmond en de Drechtsteden moet rekening worden gehouden met de noodzaak van bouw in 1980–1990 van 42 500 à 45 000 woningen. Deze vraag wordt bijna geheel door bestaande plannen¹ gedekt, waarin nog ruimte is voor ca. 41 000 woningen.

Voor zover de realisering *essentieel* wordt geacht, hebben deze bestaande plannen betrekking op:

- *Dordrecht* en *'s-Gravendeel* met 6 à 10 000 woningen met nog uitbreidingsmogelijkheden na 1990.
- *Rijnmond-Noordoost* met ca. 15 000 woningen. Het grootste deel hiervan ligt in *Capelle a/d IJssel*, dat wordt aangewezen als groeikern met een aflopende taakstelling.
- *Spijkenisse* met ca. 6000 woningen.

Essentieel is, het aantal woningen van *Spijkenisse* met ca. 5000 te verhogen tot minstens 11 000; daarmee wordt de woningbehoefte van het Rijnmond- en Drechtstedengebied tot 1990 geheel vervuld. *Spijkenisse* blijft groeikern.

Indicatieve betekenis heeft de vermelding van de volgende mogelijke bouwplaatsen, waarvoor nadere studie en afweging nodig is in regionale plannen, en die bij eventueel positief besluit doorgaans niet vóór 1990 aan realisering toe behoeven te zijn:

- *Berkel* in de onmiddellijke nabijheid van de Hofpleinspoorlijn; de vormgeving en de aankleding van een eventueel nieuw woongebied zullen uitdrukking moeten geven aan de ruimtelijke geleidingsfunctie van dit gebied; aandacht moet worden gegeven aan het vermijden van geluidhinder van het vliegveld Zestienhoven en aan de belangen van de glastuinbouw;
- *Rhoon* in de onmiddellijke nabijheid van de metrolijn naar *Spijkenisse*;
- *Poortugaal* in de onmiddellijke nabijheid van de metrolijn naar *Spijkenisse*; benutting van deze mogelijkheid is in verband met de milieuhygiënische overlast voorshands onzeker;
- *Smitshoek/Barendrecht-West* in aansluiting aan het stadsgewestelijk openbaar vervoersnet.

Hellevoetsluis zal zich moeten richten op de afronding van de huidige plannen t/m 1981, waardoor de woningvoorraad ca. 10 000 woningen zal omvatten. In de periode t/m 1981 wordt *Hellevoetsluis* als groeikern behandeld. Verdere groei van *Hellevoetsluis* heeft geen verdere functie dan het opvangen van woningbehoefte op *Voorne-Putten*; hiermee kan tevens de druk op de hoogwaardige landbouwgronden en op de andere delen van dit landschappelijk en recreatief aantrekkelijke eiland worden verminderd.

Na 1990 kan, behalve in een aantal hierboven genoemde plaatsen, wellicht ook gebouwd worden op *Zuidoostelijk IJsselmonde*, op *Zestienhoven* en bij *Bergschenhoek*.

Met betrekking tot *Zestienhoven* moet daarbij worden vermeld, dat in het Structuurschema voor de burgerluchtvaart een nadere afweging zal plaatsvinden van de vraag of het vliegveld *Zestienhoven* moet blijven dan wel kan worden opgeheven.

Noordelijk deel Randstad (Amsterdam, Haarlem, Alkmaar, Hoorn, Gooi, Zuidelijke IJsselmeerpolders)

Voorop staat de noodzaak tot stadsvernieuwing en nieuwe woningbouw in en aan de rand van Amsterdam en de andere steden in het noordelijk deel

¹ Zie par. 4.5 van de nota van toelichting behorende bij deel 2d

van de Randstad. De stadsvernieuwing wordt in de eerste plaats op verbetering gericht. Daarnaast wordt er thans rekening mee gehouden dat in Amsterdam tussen 1980 en 1990 ca. 23 000 woningen moeten worden gebouwd, waarvan ca. 18 000 in stadsvernieuwingsgebieden en ca. 5000 in bestaande plannen voor nieuwe woongebieden. Woningverlies door stadsvernieuwing in andere steden wordt in beginsel gecompenseerd door vervangende nieuwbouw in stadsvernieuwingsgebieden of elders in bestaand stedelijk gebied; het woningverlies in Haarlem en Hilversum zal niet geheel op deze wijze kunnen worden gecompenseerd; er wordt rekening gehouden met een niet op te vangen woningverlies van ca. 1500 woningen tussen 1980 en 1990.

Binnen de stadsgewesten van het noordelijk deel van de Randstad moet rekening worden gehouden met de noodzaak van bouw in 1980-1990 van 99 500 à 104 500 woningen in nieuwe woongebieden. De uitbreidingsrichting zal in hoofdzaak naar het Noorden en Noordoosten zijn. In bestaande plannen¹ is buiten de groeikernen Almere, Purmerend, Alkmaar en Hoorn nog ruimte voor ca. 23 000 woningen. Hiervan wordt de voltooiing van de Oostermeeent als *essentieel* beschouwd. Huizen blijft daarom aangewezen als groeikern met een aflopende taakstelling.

Voor de overige 76 500 à 81 500 woningen zijn de volgende bouwplaatsen *essentieel*:

- Almere met minstens 24 000 woningen, waarvan ca. 4000 als voltooiing van de kern Almere-haven en minstens 20 000 langs de railverbinding Weesp-Almere-Lelystad. Deze 20 000 woningen moeten over een tweede en derde kern verdeeld worden opdat het tempo per kern niet te hoog wordt. Na 1990 kunnen nog 30 000 woningen worden gerealiseerd. Almere blijft groeikern.

- Lelystad met minstens 14 000 woningen, ervan uitgaande dat de huidige bouwproductie van 1500 woningen per jaar wordt voortgezet tot tegen het einde van de jaren tachtig. Na het bereiken van een redelijk voorzieningspeil kan de woningproductie in de jaren tachtig iets gematigd worden. Lelystad blijft groeikern.

- Purmerend met minstens 8500 woningen in de Purmer in een zodanige stedebouwkundige opzet, dat een verdere groei tot de mogelijkheden be-

- Alkmaar met minstens 8000 woningen, waaronder Daalmeer. Alkmaar blijft groeikern.

- Hoorn met ca. 9000 woningen, onder meer in de Kersenboogerd. Hoorn blijft groeikern.

Daarnaast is er een aantal *variabele* lokaties.

In de eerste plaats zijn er enkele variabele lokaties in het stadsgewest Alkmaar, waar in totaal nog 6 à 10 000 woningen moeten worden gebouwd ter afweging in het streekplankader, t.w.:

- Limmen met ca. 3000 woningen binnen het bereik van de spoorlijn van Alkmaar naar Haarlem en Amsterdam.

- Heerhugowaard en Broek op Langedijk binnen het bereik van de spoorlijn van Alkmaar naar Den Helder en Hoorn.

In de tweede plaats zijn er enkele variabele lokaties ten zuiden van het Noordzeekanaal, die in streekplankader nader onderzocht en afgewogen kunnen worden en die eventueel aanvaardbaar zijn in aanvulling op de als *essentieel* beschouwde bouwplaatsen. Deze variabele lokaties zijn:

- Haarlem-Noord,
- de noordelijke Haarlemmermeer,
- Amstelveen-Zuid.

Deze lokaties zullen o.m. beoordeeld moeten worden op de verbindingsmogelijkheden per openbaar vervoer. De laatste twee lokaties zullen in het bijzonder beoordeeld moeten worden op eventuele geluidhinder van Schiphol en op het effect op de centrale open ruimte.

Indien gekozen wordt voor de noordelijke Haarlemmermeer als bouwplaats, kan de Regering de gemeente Haarlemmermeer aanwijzen als groeikern.

¹ Zie par. 4.5 van de nota van toelichting behorende bij deel 2d.

Ten slotte is ook *Zaanstad* als bouwplaats voor eigen woningbehoefte aanvaardbaar, indien naast de reeds bestaande plannen bouw mogelijkheden worden gevonden die voldoen aan de algemene lijnen van het stedelijk inrichtingsbeleid.

Utrecht en Amersfoort e.o.

Voorop staat de noodzaak tot stadsvernieuwing en nieuwe woningbouw in en aan de rand van Utrecht en Amersfoort. De stadsvernieuwing is in de eerste plaats op verbetering gericht. Daarnaast wordt er thans rekening mee gehouden dat in Utrecht tussen 1980 en 1990 ca. 5000 woningen moeten worden gebouwd, waarvan ca. 1000 in stadsvernieuwingsgebieden, ca. 3000 elders in bestaand stedelijk gebied en ca. 1000 in bestaande plannen voor nieuwe woongebieden (voltooiing van het plan-Lunetten). Woningverlies door stadsvernieuwing in Amersfoort wordt in beginsel gecompenseerd door vervangende nieuwbouw in stadsvernieuwingsgebieden of elders in bestaand stedelijk gebied.

In de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort moet rekening worden gehouden met de noodzaak van bouw in 1980–1990 van 41 000 à 44 000 woningen in nieuwe woongebieden. In bestaande plannen¹ is nog ruimte voor ca. 17 000 woningen.

Voor zover de realisering *essentieel* wordt geacht hebben deze bestaande plannen betrekking op:

- *Nieuwegein*, dat met de bouw van ca. 6500 woningen in de loop van de jaren tachtig wordt voltooid. Nieuwegein blijft groeikern met een aflopende taakstelling.
- *Maarsssen* met ca. 3000 woningen na 1980. Met het oog op de belangen van het Vecht- en Plassengebied moeten de mogelijkheden van Maarsssen niet in een te hoog tempo worden benut.

Naast deze ca. 17 000 woningen zullen in de periode 1980–1990 in deze stadsgewesten nog 24 000 à 27 000 woningen moeten worden gebouwd. Daarvoor zijn *essentieel*:

- *Houten* met ca. 6000 woningen in de onmiddellijke nabijheid van de spoorlijn Utrecht-Geldermalsen; ecologische waarden moeten zoveel mogelijk worden gespaard en landschappelijke waarden moeten zoveel mogelijk worden benut. Ook na 1990 zijn hier mogelijkheden. Houten wordt aangewezen als groeikern.
- *Amersfoort* waar rekening gehouden moet kunnen worden met de bouw van ca. 10 000 woningen boven de capaciteit van bestaande plannen. De mogelijkheid wordt daarom geopend voor aanwijzing van Amersfoort als groeistad.

Voorts zijn er tussen 1980 en 1990 nog mogelijkheden in *Leusden* voor ca. 3000 woningen; Leusden kan in verband met de hoge landschappelijke waarden van het gebied langzaam groeien en wordt niet langer als groeikern beschouwd.

Aan de te verwachten woningbehoefte zal tussen 1980 en 1990 derhalve niet geheel worden voldaan. In de komende jaren zullen aanvullende bouw mogelijkheden moeten worden onderzocht.

3.2.2. *Het Zuidwesten*

Het inrichtingsbeleid is gericht op het openhouden van het Midden-Deltagebied en het tot ontwikkeling brengen van een hoefijzervormige stedelijke structuur om dit open gebied. Om bestaande voorzieningen te benutten en het landschap te sparen wordt een zekere bundeling van de groei in *Middelburg*, *Vlissingen*, *Goes*, *Terneuzen* alsmede *Hulst* en *Oostburg* nagestreefd.

Zierikzee is centrale kern in het open Midden-Deltagebied met een functie bij het vervullen van de behoefte aan voorzieningen en woningen van de streek zelf – in het bijzonder ten behoeve van de regio Schouwen-Duiveland –, mede om verdere aantasting van het open gebied te voorkomen.

Over de mate waarin groei aanvaardbaar is en waarin behoefte bestaat aan bundeling vindt nader overleg plaats met het provinciaal bestuur van Zeeland in het kader van het overleg over de Nota landelijke gebieden.

¹ Zie par. 4.5 van de nota van toelichting behorende bij deel 2d

3.2.3. *Het Zuiden*

Het inrichtingsbeleid is erop gericht de bevolkingsgroei in belangrijke mate in de steden op te vangen om van bestaande stedelijke voorzieningen een zo goed mogelijk gebruik te maken en de ecologische en landschappelijke waarden te beschermen.

– Voor zover woningbouw als gevolg van migratie uit de Randstad onontkoombaar is, zal deze zoveel mogelijk in *West-Brabant* moeten plaatsvinden, waarbij er voortdurend naar gestreefd wordt de ontwikkeling van de werkgelegenheid gelijke tred te doen houden met de omvang van de migratie.

– *Breda* biedt hiervoor de beste mogelijkheden en wordt mede om de suburbanisatie gebundeld op te vangen aangewezen als groeistad met de taak in de eerstkomende 10 jaar minstens 10 000 woningen te bouwen, waaronder de ca. 8000 woningen in de eerste twee fasen van het plan Haagse Beemden. Deze taak is essentieel. Daarenboven zijn tot 1990 zeker 12 000 woningen nodig in het stadsgewest Breda. Een deel hiervan kan worden gebouwd in *Oosterhout* en *Etten-Leur*. Ook zal een versterkte groei moeten plaatsvinden in de streek *Bergen op Zoom/Roosendaal*. De totale groei kan voor de periode 1980–1990 op ca. 10 000 woningen worden gesteld. Deze taakstelling is essentieel; de plaatskeuze is variabel; *Bergen op Zoom* en/of *Roosendaal*. Een eventuele aanwijzing als groeistad is van deze keuze afhankelijk.

– *Midden- en Oost-Brabant* zal niet extra belast moeten worden met woningbouw ten behoeve van de Randstad.

's-Hertogenbosch heeft nog verscheidene mogelijkheden tot uitbreiding. *Oss* en *Waalwijk* kunnen zich ontwikkelen als centrale kernen van twee afzonderlijke werkgelegenheids- en verzorgingsgebieden. *Tilburg* heeft minder mogelijkheden, maar kan de groei tot 1990 wel opvangen.

Het stadsgewest *Eindhoven* zou voor verdere groei van *Eindhoven* aangewezen kunnen raken op nieuwe bouwplaatsen op te grote afstand van het centrum. Daarom wordt *Helmond* bij de ontwikkelingen van het stadsgewest betrokken. Binnen dit stadsgewest *Eindhoven/Helmond* wordt *Helmond* daarom aangewezen als groeistad met een taakstelling van minstens 10 000 woningen in 10 jaar (essentieel), met een eventuele verdere uitbreiding met 5000 woningen tot 1990 (indicatief). Deze groei kan worden gespreid over een aantal kleinere bouwplaatsen. Daarbij kan zeer goed gebruik worden gemaakt van landschappelijke gegevenheden.

– *Zuid-Limburg* staat onder een sterke bevolkingsdruk die gericht kan worden op de verbetering van het stedelijk milieu. Stedelijke uitbreidingen kunnen worden gebruikt om de structuur van de stedenrand Oostelijke mijnstreek–Westelijke mijnstreek–Maastricht te verbeteren.

Dit kan zowel ten goede komen aan de versterking van de centrumfunctie van *Heerlen*, *Sittard-Geleen* en *Maastricht* als aan de handhaving van open ruimten tussen de stadsgewesten. In het Zuidlimburgse heuvelland binnen deze stedenrand dient woningbouw te worden beperkt.

– *Noord- en Midden-Limburg* zal de stedelijke groei in belangrijke mate moeten richten op het gebied *Venlo-Roermond* met het accent op *Venlo*. *Weert* en *Venray* zijn centrale kernen in het meest zuidelijke deel van de centrale open ruimte. Deze functie bij het vervullen van de behoefte aan voorzieningen en woningen van de streek is erop gericht om verdere aantasting van de open ruimte te voorkomen. Over de mate waarin groei aanvaardbaar is en waarin behoefte bestaat aan bundeling vindt nader overleg plaats met de provinciale besturen van Limburg en Noord-Brabant in het kader van het overleg over de Nota landelijke gebieden.

3.2.4. *Het Oosten*

Het inrichtingsbeleid moet hier rekening houden met sterke regionale verschillen.

– Het *Rivierenland* moet minder mensen van elders opvangen en nieuwe activiteiten in een beperkt aantal kernen bundelen. *Tiel* kan daarbij als streekcentrum een belangrijke rol vervullen. Over de mate waarin groei aanvaardbaar is en waarin behoefte bestaat aan bundeling vindt nader overleg plaats met het provinciaal bestuur van Gelderland in het kader van het overleg over de Nota landelijke gebieden.

– De *Gelderse Vallei* en de *Veluwe* moeten in nog sterkere mate stedelijke groei beperken, gezien de uitzonderlijk hoge ecologische en landschappelijke waarden. Voor zover de woningbouw om deze redenen niet in het gebied zelf zal kunnen plaatsvinden, zal deze moeten worden opgevangen in de in en om de Veluwe liggende steden met een accent op *Ede*, *Apeldoorn* en *Harderwijk*. Deze steden hebben echter beperkte uitbreidingsmogelijkheden, zodat rekening moet worden gehouden met enige overloop naar Arnhem, Zwolle en Lelystad.

– *Midden-Gelderland* zal de bevolkingsdruk vanuit de Randstad in overwegende mate moeten opvangen in de omgeving van *Arnhem*. In dit gebied zal in de periode 1980–1990 moeten worden gerekend op de bouw van 15 à 20 000 woningen. Met het oog op de noodzaak ook op langere-termijnmogelijkheden voor een voortgaande ontwikkeling te hebben, zal een uitbreiding van Arnhem zowel in zuidelijke richting als in zuidoostelijke richting (*Duiven-Westervoort*) moeten plaatsvinden. De mogelijkheid wordt daarom geopend voor aanwijzing van *Duiven-Westervoort* als groeikern met een taakstelling van ca. 6000 woningen vóór 1990 met mogelijkheden van uitbreiding ná 1990.

Nijmegen kan in een niet te snel tempo verder in westelijke richting uitgroeien, met name bij *Wijchen* nog en *Beuningen-Ewijk*.

– De *Achterhoek* zal de stedelijke ontwikkeling in belangrijke mate moeten richten op *Doetinchem*.

– *Twente* zal op den duur in verband met zijn ecologische en landschappelijke waarden geen grote bevolkingstoeloop meer kunnen dragen. Een zorgvuldige geleiding van het gebied *Enschede/Hengelo/Almelo* tot een stadsgewestelijke eenheid is noodzakelijk.

– *Noord- en West-Overijssel* kan ten gunste van ecologische en landschappelijke waarden in grote delen geen sterke bevolkingsgroei verdragen. Bundeling van de stedelijke groei in en nabij de voornaamste stedelijke centra is noodzakelijk. Alleen bij *Zwolle* is versterkte groei wenselijk en mogelijk, met name in het gebied *Zwolle-Zuid*. *Zwolle* wordt daarom aangewezen als groeistad met een taakstelling van minstens 10 000 woningen in 10 jaar (essentieel) met een eventuele verdere uitbreiding met 5000 woningen tot 1990 (indicatief). Een wervend woonmilieu is noodzakelijk om de suburbanisatie tegen te gaan.

3.2.5. Het Noorden

Het stedelijk inrichtingsbeleid wordt gericht op bundeling van nieuwe activiteiten in de eerste plaats in centraal-Groningen en het Eemsmondgebied, in Leeuwarden en in Emmen. Deze bundeling wordt essentieel geacht. Voorts vindt bundeling van nieuwe activiteiten plaats in een aantal andere kernen met het accent op de regionale centra Assen, Hoogeveen, Meppel, Heerenveen, Drachten en Sneek.

– *Centraal-Groningen* zal een voor dit gebied aanzienlijke bevolkingsgroei moeten opvangen vooral voor een verdere uitbouw van het economische potentieel van het voorzieningenniveau en van het stedelijk karakter. Om suburbanisatie te voorkomen wordt Groningen als groeistad aangewezen met als taakstelling om bij de stad nog 10 000 woningen in 10 jaar te bouwen (essentieel) met een eventuele verdere uitbreiding met 5000 woningen tot 1990 (indicatief). Een wervend woonmilieu als alternatief ten aanzien van de suburbane kernen is een vereiste. In centraal-Groningen speelt ook Hoogezand-Sappemeer een rol.

– Het *Eemsmondgebied* zal ook een voor dit gebied aanzienlijke bevolkingsgroei moeten opvangen; voornamelijk in *Delfzijl/Appingedam*.

– *Oost-Groningen* moet slechts rekenen op de te verwachten beperkte bevolkingsgroei van het gebied zelf; de drie streekcentra *Stadskanaal*, *Veenendam* en *Winschoten* zullen deze in belangrijke mate moeten opvangen.

– *Noord-Drenthe* moet gezien de ecologische en landschappelijke waarden, de groei van de bevolking en de woningbouw beperken en de suburbanisatie in de Groningse invloedssfeer krachtig tegengaan. Concentratie van verstedelijking in Assen (en bij Groningen) is noodzakelijk.

- *West-Drenthe* zal ook voorzichtigheid moeten betrachten met de stedelijke groei, die in belangrijke mate geconcentreerd moet worden in *Hoogeveen* en *Meppel*.
 - *Zuidoost-Drenthe* kan een versterking van de bevolkingsgroei verdragen. Deze zal vooral bij *Emmen* plaats moeten vinden, in de orde van grootte van 20000 inwoners in de komende 15 jaar.
 - *Friesland* zal de geleidelijke bevolkingsgroei mede kunnen gebruiken voor versterking van de grotere Friese steden. *Leeuwarden* staat daarbij als grootste stedelijk centrum voorop, gevolgd door *Drachten*, *Heerenveen* en *Sneek*. Bij *Leeuwarden* is uitbreiding met een wervend woonmilieu noodzakelijk, terwijl bijzondere zorg geboden is bij woningbouw op de zandgronden bij *Drachten* en *Heerenveen*, gezien de ecologische waarde van deze gebieden.
- Eventueel kunnen *Leeuwarden* en *Emmen* als groeistad aangewezen worden. De mogelijkheden van toepassing van economisch instrumentarium zullen hiertoe onderzocht moeten worden.

4. AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VOOR DE INRICHTING EN HET BEHEER VAN HET STEDELIJK GEBIED

De Verstedelijkingsnota bevat in par. 6.2 de algemene lijnen voor het stedelijk inrichtingsbeleid. Deze algemene beleidslijnen liggen ten grondslag aan het beleid van het Rijk en dienen eveneens ten grondslag te liggen aan het beleid van de provincies en de gemeenten. In het voorafgaande hoofdstuk van deze structuurschets is een nadere concretisering gegeven naar tijd en plaats. Daarnaast bestaat er behoefte aan meer algemene uitwerking, die te zamen met de algemene beleidslijnen uit de Verstedelijkingsnota kan dienen als toetsingskader voor de plannen van de provincies en de gemeenten. Deze uitwerking is gegeven in de onderstaande richtlijnen, die aanvullend zijn ten aanzien van de algemene lijnen voor het stedelijk inrichtingsbeleid. Te zamen met deze algemene beleidslijnen duiden zij aan in welke richting plannen van de provincies en de gemeenten beoordeeld zullen worden. De richtlijnen zijn indicatief. De toetsing van plannen van de provincies en de gemeenten aan deze richtlijnen zal dan ook niet rigoureuus maar wel zorgvuldig plaatsvinden.

4.1. Aanvullende richtlijnen met betrekking tot herstel, behoud en verbetering van het woon- en leefklimaat in stedelijke gebieden

a. Uitgaan van herstel en behoud betekent onder andere dat een scherpe discontinuïteit in de stedelijke ontwikkeling wordt vermeden en dat vele kleine initiatieven worden bevorderd, waardoor de verscheidenheid een kenmerk van de stad blijft.

Versterking van de woonfunctie in de oude gebieden kan bij voorbeeld plaatsvinden door het bevorderen van bestemmingswijzigingen in die zin dat bedrijfsbebouwing die haar oorspronkelijke functie heeft verloren of overmatig hinderlijk is voor de woonomgeving een woonbestemming wordt gegeven.

b. Met het oog op het behoud c.q. bevorderen van voorzieningen in oude woongebieden is onder meer van belang dat:

- met name aandacht wordt besteed aan het opheffen van door de bevolking gevoelde tekorten; met name sociaal-culturele voorzieningen, speelruimte en groenvoorzieningen;
- in bestaande (en nieuwe) woongebieden een voldoende bevolkingsdraagvlak aanwezig is voor het functioneren van basisvoorzieningen binnen loopafstand van de woning;
- nieuwe groenelementen worden gelokaliseerd in of nabij die delen van het bestaande stedelijk gebied, die in dit opzicht nog onderverzorgd zijn;
- menging van wonen en niet overmatig hinderlijke bedrijvigheid wordt behouden.

c. In verouderde woongebieden dient bij verbetering en vervanging, overeenkomstig de algemene beleidslijnen de bebouwingsdichtheid niet meer te worden verlaagd dan met het oog op de woonkwaliteit noodzakelijk blijkt te zijn.

Als indicatie voor vervangende dichtheden gelden – afhankelijk van de concrete situatie – de volgende cijfers: in middelgrote steden netto-woningdichtheden van 40 tot 60 woningen per ha, die voor grotere steden kunnen

oplopen tot het cijfer dat geldt voor de grote steden, nl. 80 à 100 woningen per ha netto woongebieden. Lagere dichtheden zullen kritisch worden beoordeeld in het licht van het streven naar het behoud van het karakter van de stad, het behoud van een voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen ook op langere termijn, het beperken van de overloop en meer in het algemeen het streven naar een zuinig ruimtegebruik. Hogere dichtheden zullen kritisch worden beoordeeld in het licht van het streven naar het behoud van het bestaande karakter van de stad, en op de kwaliteit en de daarmee gemoeide kosten van het te scheppen woonmilieu in relatie tot de te verwachten maatschappelijke voordelen.

d. Ter beperking van de hinder door bedrijven en het verkeer dienen bij de inrichting van de woongebieden overmatig hinderlijke bedrijven en doorgaand verkeer zo min mogelijk te worden toegelaten en dienen stedelijke gebieden te worden heringericht in verblijfs- en verkeersruimten. Bij de inrichting tot verblijfsgebieden dient het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te worden gemaakt aan de overige gebruikers van de openbare ruimte. Voorts dienen in woongebieden met hoge dichtheden ten behoeve van de bewoners geconcentreerde parkeervoorzieningen te worden getroffen.

De mogelijke hinder van bedrijven dient zowel te worden beperkt door milieuhygiënische maatregelen als door een goede ruimtelijke inrichting. De inrichting en het beheer van de verkeersinfrastructuur dient gericht te zijn op beperking van verkeerslawaai en verkeersonveiligheid.

4.2. Aanvullende richtlijnen in verband met de beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden

a. Wat de richtlijnen met betrekking tot de beperking van het woningverlies door stadsvernieuwingsactiviteiten betreft zij verwezen naar 4.1.c.

b. Nieuwe woongebieden dienen gevarieerde dichtheden te hebben. Voor de netto woningdichtheid geldt als indicatie:

– In nederzettingen waar mogelijkheden aanwezig zijn voor integratie van bestaande landschappelijke elementen in het woonmilieu verdient het aanbeveling eengezinshuizen te bouwen met een netto woningdichtheid van ca. 35 woningen per ha.

– Netto dichtheden van 45 of meer woningen per ha worden voorgesteld voor gebieden waar halteplaatsen van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer binnen loopafstanden aanwezig zijn en voor gebieden die direct aansluiten bij bestaande stedelijke gebieden en waar ingrijpende grondverbeteringen noodzakelijk zijn (hierbij wordt vooral gedacht aan de mogelijkheden die bijzondere woonvormen bieden, ter compensatie van groenvoorzieningen en ter stimulering van meer stedelijke recreatievormen en voorzieningen, waarvoor een groter draagvlak vereist kan zijn). Lagere dichtheden zullen kritisch worden beoordeeld in het licht van het streven naar zuinig ruimtegebruik en naar een voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen ook op langere termijn. Hogere dichtheden dan 45 woningen per ha zullen worden beoordeeld op de kwaliteit van het te scheppen woonmilieu en de kosten daarvan in relatie tot de te verwachten maatschappelijke voordelen; de keuze van de toe te passen woonvormen speelt daarbij een belangrijke rol.

c. Voorts wordt er met betrekking tot de nieuwe woongebieden op gewezen dat:

– ze niet mogen worden gesitueerd in gebieden waar sprake is van geluidhinder door aanwezigheid van vliegvelden (norm 35 KE) of van wegen, noch in gebieden waar sprake is van overlast door luchtverontreiniging, geluidhinder, stank van bedrijfsvestigingen of van explosiegevaar;

– er naar gestreefd moet worden de kosten ten behoeve van grondaankopen en bouwrijp maken en ontsluiting zoveel mogelijk te beperken;

– met het oog op het bereiken van een geleidelijke ontwikkeling de woningbouwproductie per bouwplaats in een gemeente wordt beperkt (als indicatie geldt: circa 1000 woningen per jaar met een maximum van 1500 woningen per jaar: tijdelijke versnelling kan gewenst zijn om een bepaald voorzieningenniveau te bereiken);

– gestreefd wordt naar continuïteit van het groeiproces (hiertoe zullen, zowel op regionaal/stadsgewestelijk als op lokaal niveau capaciteitsreserves

beschikbaar moeten zijn waaraan later, naar gelang de gebleken behoefte, een definitieve bestemming kan worden gegeven);

– bij de lokatie wordt gestreefd naar samenhang met de bestaande stedelijke gebieden en/of recreatief aantrekkelijke gebieden.

4.3. Aanvullende richtlijnen met betrekking tot de vergroting van de keuzevrijheid bij het wonen

Ten behoeve van het verhogen van de keuzevrijheid van de minst draagkrachtigen is een zodanige differentiatie naar woninggrootte, woningtypen, huurklassen en woonomgeving nodig dat binnen het stadsgewest voldoende keuzemogelijkheden voor de lagere inkomensgroepen ontstaan.

4.4. Aanvullende richtlijnen met betrekking tot de bevordering van de onderlinge afstemming van woon- en werkgelegenheid binnen de stadsgewesten

a. Met het oog op het bereiken c.q. handhaven van de gewenste onderlinge afstemming van woon- en werkgelegenheid binnen de stadsgewesten dient men, met name in het kader van streek- en structuurplannen:

– rekening houdend met de vestigingsfactoren per bedrijvigheid ernaar te streven dat binnen het stadsgewest ten minste voldoende arbeidsplaatsen aanwezig kunnen zijn voor de aldaar wonenden die zich door middel van werken een inkomen willen verschaffen;

– in combinatie daarmee te streven naar een zodanige differentiatie binnen de werkgelegenheid dat de stadsgewestelijke beroepsbevolking in staat wordt gesteld in het stadsgewest dat werk te verrichten dat het best aansluit aan ieders persoonlijke capaciteit en opleiding en dat ook uit een oogpunt van arbeidsomstandigheden als volwaardige werkgelegenheid kan worden beschouwd.

b. Wat de lokatie van werkgelegenheid betreft zij in het licht van het streven naar een beperking van de afstand tussen wonen en werken en de voor ogen staande concentratie van werkgelegenheid en waar mogelijk rekening houdend met de wenselijkheid van een zekere menging van wonen en werken, aandacht besteed aan:

– (re)lokatie van werkgelegenheidselementen met een hoge bezoekersfrequentie op plaatsen, die uitstekend per stedelijk, regionaal en landelijk openbaar vervoer zijn te bereiken;

– (re)lokatie voor overige tertiaire werkgelegenheid en ruimte-intensieve industrie op bestaande en voorziene knooppunten van stedelijk en regionaal vervoer; dit betekent een voorkeur voor concentraties op enkele plaatsen in de centrale agglomeratie en bij stations van de kleinere steden in het stadsgewest; de concentratie kan groter zijn naarmate het aantal openbaar vervoerlijnen groter is, de frequenties van de openbare vervoerlijnen hoger is en de bevolkingsomvang rondom de concentraties hoger is;

– bevordering van de bereikbaarheid van bestaande werkgelegenheidsconcentraties door verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer en door het in voorkomende gevallen vergroten van de mogelijkheden van het groepsvervoer.

4.5. Aanvullende richtlijnen ter versterking van de levendigheid der stadscentra

a. Met het oog op het ontwikkelen en in stand houden van het fijnmazig weefsel van activiteiten en structuren dienen naast de in de algemene lijnen genoemde maatregelen:

– de in verband met cultuurhistorische en/of belevingswaarden belangrijke structuren te worden gehandhaafd en bij de (her)inrichting van de centra te worden gebruikt;

– dient het lang-parkeren voor andere dan centrumbewoners te worden beperkt;

– dient in de centra de auto een lagere prioriteit te worden gegeven dan het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger;

– dient meervoudig ruimtegebruik te worden nagestreefd (het gaat daarbij zowel om een sterke integratie van stedelijke functies, als om een verschillend gebruik van de ruimte in de tijd) en

– zullen vele kleine initiatieven moeten worden bevorderd, waardoor de verscheidenheid zal worden gestimuleerd.

b. Het in stand houden van een gezond economisch voorzieningsniveau dient te worden bevorderd door:

- de vestiging tegen te gaan van perifeer gelegen winkelvoorzieningen die de levendigheid en attractie van de centra zullen verminderen en
- de bevordering c.q. instandhouding van de bereikbaarheid van hoofd- en nevencentra; indien de bereikbaarheid van de centra niet meer voldoende is, dient deze vooral te worden bevorderd door bij de verdeling van de beschikbare ruimte prioriteit te verlenen aan de behoeften van het langzaam verkeer en van het openbaar vervoer; bij die bevordering dienen de leefomstandigheden van de in en nabij de centra woonachtige bevolking te worden beschermd; voorts dient vooral met het oog op het behoud van de (winkel)-functie der centra te worden voorzien in de behoefte aan kort-parkeerplaatsen, daarbij dient zowel bij de bepaling van het aantal als bij situering de nodige zorgvuldigheid te worden betracht.

4.6. Aanvullende richtlijnen ter beperking van de groei van de mobiliteit en de daaraan verbonden nadelen

a. Wat de situering van de nieuwe woongebieden betreft zij erop gewezen dat, waar niet aangesloten kan worden op bestaande of in voorbereiding zijnde infrastructuur, een zodanige lokatie dient te worden gekozen dat de behoefte aan verkeers- en vervoerinfrastructuur en de kosten voor verkeers- en vervoervoorzieningen zo gering mogelijk zijn. Voorts dient ernaar te worden gestreefd nieuwe woonwijken te situeren in de nabijheid van recreatief aantrekkelijke gebieden.

b. De beperking van de onnodige groei van de lengte der verplaatsingen en het stimuleren van een selectief gebruik van de auto dient voorts te worden nagestreefd door:

- nieuwe recreatieconcentraties met hoge bezoekersfrequentie te lokaliseren op plaatsen die per openbaar vervoer en met de fiets bereikbaar zijn en het bevorderen van de bereikbaarheid van bestaande recreatieconcentraties met hoge bezoekersfrequentie met het openbaar vervoer;
- het lokaliseren van nieuwe nevencentra bij halteplaatsen van het openbaar vervoernet en het bevorderen van de bereikbaarheid van hoofd- en nevencentra door openbaar vervoer en fiets;
- het bevorderen van de aanleg van fietsroutes en fietspaden;
- verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer door het beperken van lang-parkeren in stadscentra voor anderen dan de bewoners van die centra (met het oog op het terugdringen van de rol van de auto in het woon- en werkverkeer).

c. De beperking van de hinder van het verkeer wordt bevorderd door enkele van de onder a en elders genoemde maatregelen. Dit dient ook plaats te vinden door:

- in woongebieden met hoge dichtheden ten behoeve van de bewoners geconcentreerde parkeervoorzieningen te treffen; en
- de herinrichting van stedelijke gebieden in verblijfs- en verkeersruimten.

4.7. Aanvullende richtlijnen ter verbetering van de recreatiemogelijkheden binnen de stedelijke invloedssfeer

Met het oog op de verbetering van de recreatiemogelijkheden

- dient bij de inrichting van nieuwe woongebieden gebruik te worden gemaakt van de karakteristiek van het ruimtelijk gegeven, dat wil zeggen dat waar mogelijk bestaande beplantingen, landschappelijke structuur en bouwwerken in de directe omgeving worden geïntegreerd;
- voorts dienen bij voorkeur vooruitlopend op of in ieder geval parallel aan de verdere verstedelijking van het stadsgewest in de onmiddellijke nabijheid van nieuwe bouwplaatsen bestaande groenstructuren uitgebouwd of nieuwe te worden aangelegd, zulks zo nodig ook ten behoeve van bestaand stedelijk gebied; hierbij kan worden gedacht aan de realisering van nieuwe recreatievoorzieningen, aanleg van bospercelen en meer in het algemeen aan landschapsbouw;

- dienen nieuwe woongebieden en daarin opgenomen werkgelegenheids-elementen te worden gelokaliseerd in directe relatie met de bestaande stadsgewestelijke groenstructuur;
- dienen voorts de groenstructuren zo te worden gedifferentieerd dat het stadsgewest recreatieve voorzieningen voor alle gebruikerscategorieën biedt;
- mag de inrichting van recreatiegebieden niet alleen op mooi-weeraccommodatie worden gericht; en
- dient veel ruimte te worden gegeven voor de zelfwerkzaamheid van de bewoners (met het oog daarop zal zowel bij inrichting als bij gebruik een hoge mate van flexibiliteit moeten worden ingebouwd).

4.8. Aanvullende richtlijnen met het oog op de bescherming van open ruimten, van ecologisch of landschappelijk waardevolle gebieden en van hoogwaardige landbouwgronden

- Als aanvulling op de algemene lijnen wordt erop gewezen dat
- inrichting en beheer vooral gericht dienen te zijn op de realisering van geleidelijke overgangen tussen gebouwde en gegroeide omgeving binnen het stedelijk gebied; en dat
 - vooral bij woningbouw in matig of niet visueel verstedelijkte gebieden veel zorg aan de stadsranden besteed dient te worden; hier wordt vooral gedacht aan laagbouw met een beperkte frontlengte (afwisseling van woningbouw met beplantingen ligt hier dan ook voor de hand).

5. DE GELEIDING VAN HET PROCES

Het beleid wordt bepaald onder een aantal onzekerheden. Deze hangen deels samen met de onbekendheid van de toekomst, deels ook met het ontbreken van voldoende inzicht in het karakter van maatschappelijke en ruimtelijke samenhangen. De onzekerheid heeft betrekking op de aard van de maatschappelijke processen, de doelstellingen die worden nagestreefd dan wel de middelen om die doeleinden te bereiken.

In het licht van deze onzekerheden is het van belang om beslissingen met belangrijke ruimtelijke consequenties niet eerder te nemen dan volstrekt nodig is. In deze verstedelijkingssschets zijn de gedetailleerde beschouwingen dan ook beperkt tot de periode vóór 1990. Voor de periode ná 1990 is volstaan met een globaal ruimtelijk beeld van Nederland.

Ten einde bij het verschuiven van het perspectief na 1990 nieuw verworven inzichten in de beschouwing te kunnen betrekken zullen de uitgangspunten, waarop de beleidslijnen voor spreiding, verstedelijking en daarmee samenhangende mobiliteit gebaseerd zijn, geregeld getoetst moeten worden.

In een schema geeft dit het volgende beeld van de soorten onzekerheden:

	Huidige samenhangen	Toekomstige ontwikkelingen
Processen	Onbekende relaties zoals o.a. tussen wonen en werken	Onvoorziene ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en het aantal gebouwde woningen
Doelen	Onbekende samenhangen tussen beleidsbesluiten bij rijks-, provinciale en gemeentelijke instanties	Onvoorziene beleidsbesluiten ten gevolge van nieuwe of andere inzichten
Middelen	Onbekende effecten van maatregelen en regelingen	Onvoorziene (on)mogelijkheden, zowel in financiële als in maatschappelijke zin

De onzekerheden over de *processen* rond spreiding, verstedelijking en mobiliteit geven allereerst aanleiding tot nadere studie. Dit betreft met name de relatie tussen wonen en werken en de «urbane ecologie» in het algemeen. Nieuw verworven inzichten kunnen leiden tot herziening van de structuurschets.

Met het oog op onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst zal de ontwikkeling van de verstedelijking op de voet moeten worden gevolgd. Vooral de uitgangspunten waarop de taakstellingen 1980–1990 zijn gebaseerd kunnen bij belangrijke veranderingen in vergelijking met de prognoses aanleiding zijn voor een herziening van de structuurschets. Dit geldt met name voor de bevolkingsontwikkeling, de woningbouw, de werkgelegenheid en de mobiliteit. Voor deze schets zijn maatgevend:

- de bevolkingsprognoses per provincie
- het aantal nieuw te bouwen woningen
- het aantal te vervangen woningen in de grote steden
- het verloop van de woningbezetting
- het verloop van de woningdichtheid
- het verloop van de woningbouw (verdeling en snelheid)
- de ontwikkeling van de werkgelegenheid
- de verkeersintensiteit op de wegen, vooral tussen Zuid-Holland en

Noord-Brabant

- de ontwikkeling van de stadsgewestelijke openbare vervoersstelsels.

De onzekerheden over de *doelen* ten aanzien van spreiding, verstedelijking en daarmee samenhangende mobiliteit betreffen allereerst de samenhangen tussen beleidsbesluiten bij rijks-, provinciale en gemeentelijke instanties. Een zo goed mogelijke coördinatie en communicatie tussen de verschillende overheidslichamen kan tegenstrijdigheden zoveel mogelijk voorkomen.

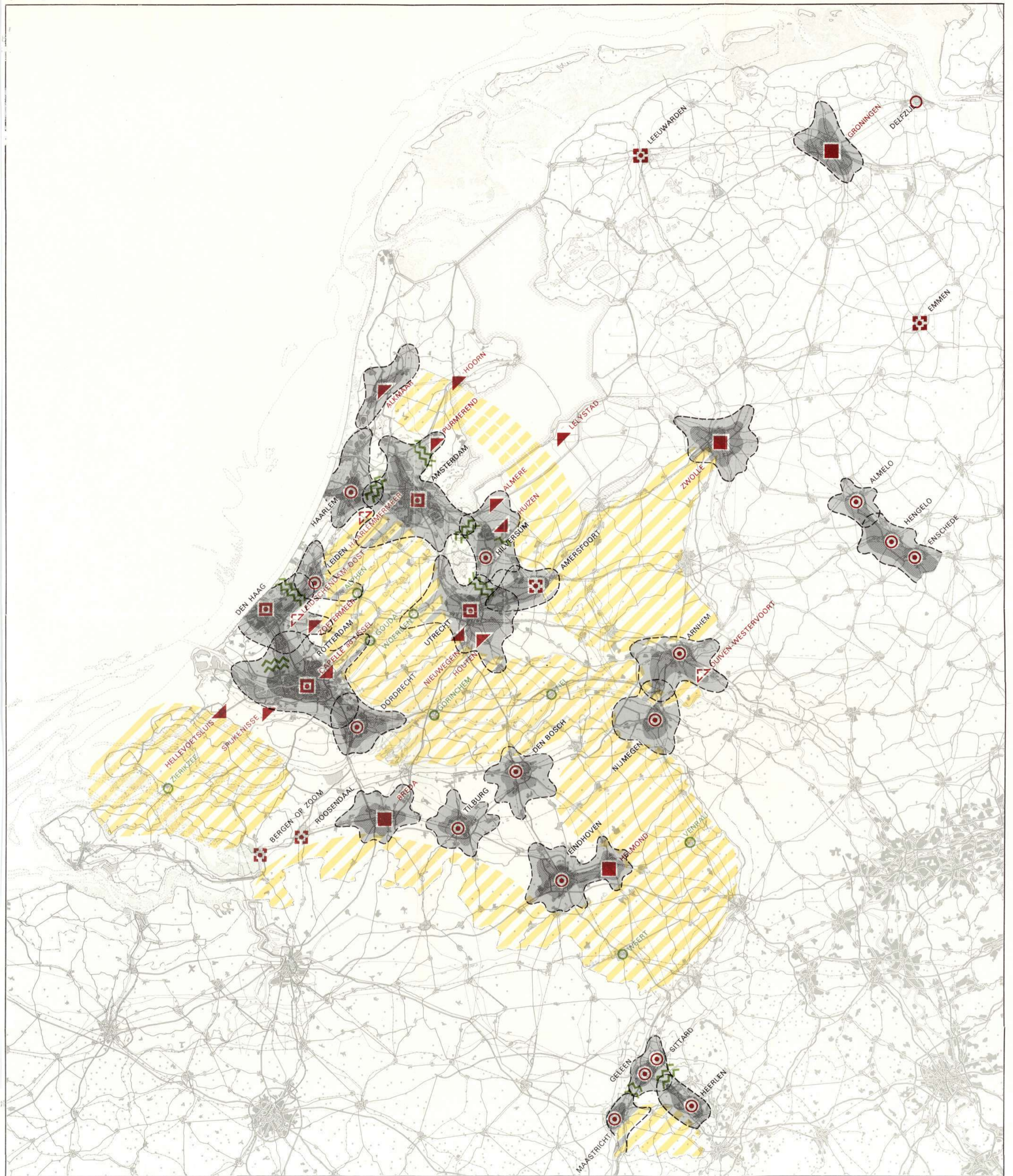
Bij de nadere uitwerking van de in deze structuurschets aangegeven beleidslijnen is vooral een goede afstemming met de Structuurschema's voor Verkeer en Vervoer en voor Volkshuisvesting en de daaruit voortkomende meerjarenplannen van groot belang. Mocht daarbij blijken dat afwijkingen van betekenis ten aanzien van de taakstelling onvermijdelijk zijn, dan zal dit een reden tot herziening van de schets kunnen betekenen. Ditzelfde geldt voor andere nog op te stellen structuurschetsen, structuurschema's en structuurvisies. Streek-, structuur- en bestemmingsplannen, waarbij de inspraak van de plaatselijke bevolking eveneens een grote rol speelt, kunnen eveneens tot herziening van de schets leiden, als bepaalde vooronderstellingen niet reëel blijken te zijn geweest.

De onzekerheden over de *middelen* om het beleid te verwezenlijken betreffen allereerst onbekende effecten van reeds genomen maatregelen. Onze samenleving is zo complex dat de gevolgen van een besluit niet altijd in alle onderdelen kunnen worden voorzien. Registratie en evaluatie hiervan is nodig en kan eventueel tot herziening van de genomen maatregel leiden en daarmee mogelijk ook een herziening van de structuurschets betekenen. Voor deze schets zijn met name de effecten van de Selectieve Investeringsregeling en de bijzondere regelingen voor groeisteden en -kernen van belang.

In het licht van toekomstige ontwikkelingen zijn vooral de ontwikkeling van de budgettaire middelen en van de jurisprudentie essentieel voor de realisering van het verstedelijkingsbeleid. Hierdoor wordt in grote mate de uitvoerbaarheid bepaald. Mocht deze niet of niet adequaat aanwezig zijn, dan zal dit kunnen leiden tot een noodzakelijke herziening van de schets.

Op grond van de bovenstaande onzekerheden zal elke vijf jaar nagegaan worden of en op welke onderdelen de schets gewijzigd moet worden. De regering sluit niet uit, dat bijzondere omstandigheden ertoe kunnen leiden, dat de schets binnen de vijf jaar herzien moet worden.

In ieder geval zal jaarlijks, in de Memorie van toelichting bij de begroting van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening verslag worden gedaan van de relevante ontwikkelingen op het gebied van de spreiding, de verstedelijking en de hiermee samenhangende mobiliteit.



STRUCTUURSCHEMETS VOOR DE VERSTEDELIJKING 1978

- GROEISTAD
- ▲ GROEIKERN MET NIEUWE VOORTGEZETTE, OF VERHOOGDE TAAKSTELLING
- ▲ GROEIKERN MET AFLOPENDE TAAKSTELLING
- GROEISTAD AANWIJZING MOGELIJK
- ▲ GROEIKERN AANWIJZING MOGELIJK

-
-
-
-
-
-

- STADSGEWEST GEBASEERD OP OPENBAAR VERVOER vier grote steden
- STADSGEWEST GEBASEERD OP OPENBAAR VERVOER overig
- BELANGRIJKSTE STEDELIJKE CONCENTRATIEPUNTEN IN HET NOORDEN
- CENTRALE KERNEN IN DE CENTRALE OPEN RUIMTE
- BUFFERZONES
- OPEN RUIMTEN

