



Bezirksregierung Münster Regionalplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755 Fax.:0251/411-1751 eMail:geschaeftsstelle@bezreg-muenster.nrw.de

Sitzungsvorlage 49/2011

Niederländische „Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung“
-Stellungnahme zum Entwurf –

Berichterstatter: Regionalplaner Gregor Lange

Bearbeiter: Dr. Norbert Sparding
Tel.: 0251-411-1780

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 4 der Sitzung der Strukturkommission am 19.09.2011**
- TOP 7 der Sitzung des Regionalrates am 26.09.2011**

Beschlussvorschlag

Der Regionalrat Münster nimmt den Entwurf der „Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung“ und den zugehörigen Umweltbericht der niederländischen Regierung zur Kenntnis. Mit Blick auf die aus hiesiger Sicht problematische Entwicklung des Flughafens Twente fordert er die Landesplanungsbehörde auf, in ihre zusammenfassenden Stellungnahme für NRW folgenden Satz aufzunehmen:

„Zu der auf Seite 71 getroffenen Aussage, dass ein (noch zu entwickelnder) Flughafen Twente zur regionalwirtschaftlichen Entwicklung der EUREGIO beitragen könne, gebe ich zu Bedenken dass die internationale Luftverkehrserreichbarkeit der EUREGIO bereits durch den Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) gewährleistet und eine weitere Flughafenplanung in dieser Region deshalb nicht erforderlich ist.“

Im übrigen ist der Regionalrat Münster auch weiterhin sehr gerne bereit, in den von der Strukturvision angesprochenen Fragen von grenzüberschreitender Bedeutung – z.B. Verkehrsinfrastruktur, Hochwasserschutz – mit den Trägern der niederländischen Raumplanung zu kooperieren.

für die Strukturkommission:

- Zustimmung Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung Kenntnisnahme

Sachdarstellung

Die nach den Wahlen im Juni 2010 neu zustande gekommene niederländische Regierung hat mit dem Entwurf der „Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung“ bereits nach relativ kurzer Amtszeit ein neues Grundsatzdokument für die in den Niederlanden zu führende Raumordnungspolitik vorgestellt (siehe hierzu die deutschsprachige Zusammenfassung in der **Anlage**¹). Diese Strukturvision, die die bisherigen Vorgaben wie z.B. die „Nota Ruimte (siehe Sitzungsvorlage 27/2006) ersetzen soll, entspricht dem allgemeinpolitischen Kurs der liberal- konservativen Regierung, die auf Deregulierung und Dezentralisierung setzt. Inhaltlich stehen die internationale Wettbewerbsfähigkeit, die Gewährleistung der Mobilität und die Gewährleistung von Lebensqualität und Sicherheit im Vordergrund.

Die Strukturvision benennt die Jahre 2040 und 2020 bzw. 2028 als Ambitions- bzw. Zielhorizont (Anmerkung: 2028 wurde deshalb gewählt, weil die Niederlande anstreben, sich für dieses Jahr die Austragung der Olympischen Spiele in Amsterdam zu sichern):

Nach den Ambitionen bis 2040 sollen z.B.

- die Niederlande zu den 10 wettbewerbsstärksten Ländern der Welt gehören,
- die Erreichbarkeit der niederländischen Wirtschaftsschwerpunkte und ihre logistische Verknüpfung mit den europäischen Zentren exzellent sein,
- ein umfassender und die Folgen des Klimawandels antizipierender Hochwasserschutz gesichert und
- eine substantielle Nachhaltigkeit in der Mobilität und in der Energieerzeugung erreicht sein.

Die Zielstellungen bis 2028 sind etwas konkreter und werden als „Zielsetzungen von nationalem Interesse“ bezeichnet. Zu den wichtigsten nationalen Belangen zählen:

¹ Die niederländischsprachige Langfassung ist zu finden unter <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/14/ontwerpstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html>)

- Schaffung exzellenter Standortbedingungen in den für die 9 Top-Sektoren des Landes (Agrar- und Nahrungsmittelindustrie, Chemie, Kreative Industrie, Energie, High Tech, Life Science, Logistik, Gartenbau, Wasser) wichtigen Teilräumen ²
Im Vordergrund steht hier die internationale Erreichbarkeit dieser Top-Standorte. In diesem Kontext wird, insoweit unverändert, dem Flughafen Twente – wie 5 anderen Flughäfen des Landes - eine „nationale Bedeutung“ zuerkannt.
- Räumliche Vorsorge für die nachhaltige Energieversorgung und den Energiewandel
Die bestehenden Kraftwerksplanungen – darunter auch ein geplantes zweites Kernkraftwerk - werden nochmals bekräftigt. Die Reichsregierung bleibt in der Verantwortung für die Ausweisung des Hochspannungsnetzes. In der Nordsee sollen Raumreservierungen für die Errichtung von Offshore-Windparks geschaffen werden, mit denen eine Elektrizitätsproduktion von 6000 MW möglich ist. In gleichem Umfang will das Reich in Abstimmung mit den für die regionale Raumordnung zuständigen Provinzen die Windenergienutzung im Binnenland ermöglichen.
- Räumliche Vorsorge für ein Rohrleitungsnetz zum Transport von (gefährlichen) Stoffen
Ein gut funktionierendes Rohrleitungsnetz zum Transport von Erdöl und Erdgas hat für das Erzeuger- und auch (via Rotterdam) Transitland Niederlande eine strategische Bedeutung. Zudem wird nach wie vor die unterirdische Speicherung von CO₂ als Beitrag als klimapolitische Notwendigkeit für denkbar gehalten.
- Effiziente Nutzung des Untergrunds
Die Inanspruchnahme des Untergrunds nimmt auch in den Niederlanden zu. Deshalb bereitet die Reichsregierung für das Jahr 2013 ein nationales Konzept für die landesweit geordnete Nutzung des Untergrunds vor.
- Verbesserung der Erreichbarkeit
Die zukünftigen Investitionen im Verkehrsbereich sollen sich noch stärker als bisher an den wichtigsten Prioritäten orientieren, und das sind die nationale und in-

²

ternationale Anbindung der wichtigsten Wirtschaftszentren (s.o.) und die Verbindung zu den Nachbarländern. Investitionsleitend soll dabei u.a ein „Erreichbarkeitsindikator“ sein. Die wichtigsten Strecken im Schienenverkehr sollen „fahrplanlos“, also mit hoher Taktverdichtung betrieben werden, im Straßenverkehr wird eine stärkere Trennung von Nah- und Fernverkehr angestrebt.

- Gewährleistung der Qualität des Lebensumfeldes
Unter dieser globalen Zielsetzung sind verschiedene Planungen der Reichsregierung zusammengefasst (z.B. Hochwasserschutz, Bewahrung von Naturschutz- und Kulturlandschaftswerten, militärisch genutzte Flächen usw.), die Bürgern und Unternehmen ein „ein gesundes und sicheres Lebensumfeld“ gewährleisten sollen – eine Formulierung, die vermutlich auch mit Blick auf die die Regierung unterstützende „Partei für die Freiheit“ (Geert Wilders) gewählt wurde.

Nur in der niederländischsprachigen Langfassung enthalten sind die aus Sicht der Reichsregierung anstehenden Entwicklungsaufgaben von nationalem Interesse, die in den einzelnen Landesteilen zu erledigen sind. Für den an den Regierungsbezirk Münster angrenzenden „Landesteil Ost“ (Provinzen Overijssel und Gelderland) werden explizit u.a. genannt

- Die Verbesserung der internationalen Hinterlandverbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße) in dieser Region, u.a. auch zur Sicherung der „Mainportfunktion“ von Rotterdam und Schiphol
- Entwicklung einer integralen Strategie für das große Maas-Rhein-Stromgebiet einschließlich des Issel-Vechte-Deltas mit Blick auf Hochwasserschutz, wirtschaftliche Entwicklung, Siedlungstätigkeit, Natur u.a.m..
- Stärkung und Komplettierung des Hauptnetzes für den Energietransport

Ansonsten wird der Beitrag dieses Landesteils zur nationalen Entwicklung vor allem in der Verbindung von Wissen und Innovation gesehen mit Schwerpunkten in Twente (High Tech), Wageningen (AgroFood) und Nimwegen (Life Sciences).

Hinsichtlich des geplanten Flughafens Twente wird lapidar festgestellt. „Ein ziviler Flughafen Twente kann in regionaler raumwirtschaftlicher Perspektive zur internationalen Erreichbarkeit der Euregio beitragen.“

Der vorliegende Entwurf der Strukturvision liegt bis zum 13. September 2011 öffentlich aus. Die Landesplanungsbehörde, die für das Land NRW eine zusammenfassende Stellungnahme zu diesem Entwurf abgeben wird, ist – die Zustimmung des Regionalrats Münster insoweit vorwegnehmend – gebeten worden, den niederländischen Planungsträger nochmals darauf hinzuweisen, dass die internationale Erreichbarkeit der Euregio im Luftverkehr bereits durch den FMO gewährleistet und eine weitere Flughafenplanung in dieser Region deshalb nicht erforderlich ist.



Ministerium für Infrastruktur und
Umwelt

Zusammenfassung des Entwurfs der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung sowie des Umweltberichts



Zusammenfassung des Entwurfs der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung

Wettbewerbsfähige, gut erreichbare, lebenswerte
und sichere Niederlande

Inhalt

Eine kohärente Vision	3
Ein neuer Kurs	3
Vertrauen ist die Basis	4
Entwicklungen und Ziele bis 2040	5
Zielvorgaben für Wettbewerbsfähigkeit, gute Erreichbarkeit, Lebensqualität und Sicherheit	5
Nationale Ziele und Interessen	7
Stärkung der raumwirtschaftlichen Struktur der Niederlande	7
Verbesserung der Erreichbarkeit: Intelligente Investitionen, Innovationen und Erhaltungsmaßnahmen	9
Gewährleistung der Qualität des Lebensumfelds	10
Erläuterung	17
Beziehung zwischen der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung und anderen Strukturvisionen des Reichs	17
Reichweite	17
Monitoring	18
Aufsicht	18
Zusammenfassung des Umweltberichts	19

Eine kohärente Vision

Wettbewerbsfähige, gut erreichbare, lebenswerte und sichere Niederlande

Wettbewerbsfähige, gut erreichbare, lebenswerte und sichere Niederlande – dieses Ziel hat sich die Regierung auf die Fahnen geschrieben. Sie hat ein starkes Konzept entwickelt, das Spielraum für regional-spezifische Lösungen bietet, den Verbraucher in den Mittelpunkt stellt, Investitionen hohe Priorität einräumt und die räumliche Entwicklung mit der Infrastruktur verknüpft. Dazu arbeiten die Reichsbehörden mit nachgeordneten Gebietskörperschaften zusammen. Dem Konzept liegt eine Philosophie zugrunde, die auf Vertrauen, einer klaren Verteilung von Zuständigkeiten, einfachen Regeln und einer selektiven Beteiligung des Reichs basiert.

Damit das neue Konzept seine Wirkung entfalten kann, bedarf es einer Neuausrichtung der Raumordnungs- und Mobilitätspolitik. Aufgrund neuer politischer Akzente und veränderter Umstände – etwa der Wirtschaftskrise, des Klimawandels, und zunehmender regionaler Unterschiede, die zum Teil auf die Tatsache zurückgehen, dass Wachstum, Stagnation und Rückgang der Bevölkerung gleichzeitig stattfinden – sind die verschiedenen Leitprogramme in den Bereichen Raumordnung und Mobilität überholt.

Ein neuer Kurs

Um die Niederlande wettbewerbsfähig, gut erreichbar, lebenswert und sicher zu machen, muss ein neuer Kurs in der Raumordnungs- und Mobilitätspolitik eingeschlagen werden. Die Verwaltungsdichte ist vielfach zu hoch, die Rechtsvorschriften sind kompliziert und viele Maßnahmen sind zu einseitig. Darum ist die Regierung bestrebt, die Betroffenen (Bürger und Unternehmen) so eng wie möglich einzubinden und den Gemeinden und Provinzen mehr Verantwortung zu übertragen. Das bedeutet: weniger nationale Interessen und einfachere Rechtsvorschriften.

So überträgt das Reich die Verantwortung für die Abwägung zwischen Urbanisierung und Naturraum auf regionaler Ebene den Provinzen; damit wird die Zahl der Vorschriften in den Bereichen Landschaft und Natur deutlich begrenzt. Darüber hinaus wird die Abstimmung und Durchführung von kommunalübergreifenden städtebaulichen Projekten den kooperierenden Gemeinden innerhalb der Provinzgrenzen überlassen. Auch gibt das Reich die Verantwortung für Vereinbarungen über Prozentsätze für innerstädtische Neubauprojekte, Grüngürtel und Restrukturierungsziele ab. Nur in den städtischen Regionen um die

Mainports Amsterdam und Rotterdam wird das Reich mit den nachgeordneten Gebietskörperschaften Vereinbarungen über die Programmierung der städtischen Entwicklung treffen. Zur Förderung einer wohlüberlegten Raumnutzung führt das Reich lediglich noch einen Maßnahmenkatalog für nachhaltige Stadtentwicklung ein, der auf dem einschlägigen Maßnahmenkatalog des Wirtschafts- und Sozialrats (SER) basiert. In der Mobilitätspolitik steht der Verbraucher im Mittelpunkt, und der Zusammenhang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie zwischen räumlicher Entwicklung und Mobilität wird gestärkt. Dadurch entsteht Spielraum für regionalspezifische Lösungen.

Vertrauen ist die Basis

Vertrauen in die nachgeordneten Gebietskörperschaften ist die Basis für die Festlegung von Zuständigkeiten und Rechtsvorschriften sowie der Beteiligung von Seiten des Reichs. Aufgrund ihrer regionalspezifischen Kompetenz und bestehender Kooperationsbündnisse sind die Gemeinden und Provinzen in der Lage, die ihnen übertragenen Aufgaben integriert und zielführend anzugehen.

Wenn nationale Zielsetzungen und Interessen regionale Aufgaben berühren, bedarf es einer klaren Aufgabenverteilung und Kooperationsvereinbarungen zwischen den betroffenen Behörden. Entsprechende Vereinbarungen trifft das Reich mit der Region in den Beratungen zum Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Raumordnung und Transport (MIRT) anhand der »Gebietsagenden« von Reich und Region für alle raumordnerischen und mobilitätsrelevanten Themen. Bei Bedarf bildet das Reich auch Allianzen mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Unternehmen und gesellschaftlichen Organisationen.

Das Reich übernimmt gegebenenfalls die Zuständigkeit, wenn

- die Vorteile und/oder die Lasten eines Themas von nationaler Bedeutung sind und die Durchsetzungsbefugnis von Provinzen und Gemeinden übersteigt, beispielsweise in Bezug auf Raum für militärische Aktivitäten und für Aufgaben in städtischen Regionen im Umfeld der Mainports, der Greenports oder des Brainports;
- zu einem Thema internationale Verpflichtungen oder Vereinbarungen eingegangen worden sind, etwa in Bezug auf die Artenvielfalt, erneuerbare Energien oder Welterbestätten;
- ein Thema von überregionaler oder internationaler Natur ist und entweder das Risiko besteht, dass Aufgaben auf andere Stellen abgewälzt werden oder das Thema in die Zuständigkeit des Reichs fällt, z. B. das Mobilitätsnetz (Straße, Wasser, Schiene und Luft) oder Themen aus den Bereichen Energie, Hochwasserschutz und Gesundheitsschutz der Bevölkerung.

Diese drei Kriterien sind maßgeblich für die in dieser Strukturvision benannten Ziele des Reichs und die zugehörigen nationalen Interessen. Im Abschnitt über die Realisierung wird dargelegt, welche Schritte das Reich unternimmt.

Entwicklungen und Ziele bis 2040

Zielvorgaben für Wettbewerbsfähigkeit, gute Erreichbarkeit, Lebensqualität und Sicherheit

Das Reich formuliert klare Zielvorgaben für die Niederlande im Jahr 2040, in denen nationale und internationale Entwicklungen berücksichtigt werden, die für die Aufgaben in den Bereichen Raumordnung und Mobilität bis 2040 maßgeblich sind. Das Reich zielt mit seiner Raumordnungs- und Mobilitätspolitik auf wettbewerbsfähige, gut erreichbare, lebenswerte und sichere Niederlande ab.

Wettbewerbsfähigkeit

Unsere Volkswirtschaft ist immer stärker mit den Volkswirtschaften großer Konkurrenten wie Deutschland, China und Indien verwoben. Unsere Chancen im internationalen Wettbewerb bieten sich vor allem in den sogenannten Top-Branchen: Logistik, Wasserwirtschaft, Hochtechnologie, Kreativwirtschaft, Energie, Chemie, Nahrungsmittel und Gartenbau. Viele dieser Branchen konzentrieren sich in den städtischen Regionen um die Mainports, Greenports und den Brainport. Bis 2040 sollen die Niederlande dank einer guten raumwirtschaftlichen Struktur für exzellente Standortbedingungen für Unternehmen und Wissensarbeiter weltweit zu den Top Ten gehören. Dafür bedarf es unter anderem einer optimalen internationalen Erreichbarkeit der städtischen Regionen und ausgezeichneter (logistischer) Verbindungen der Mainports Rotterdam und Schiphol, des Brainport Südostniederlande und der Greenports zum Rest Europas und der Welt.

Erreichbarkeit

Die Mobilität von Personen (im Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln) und der Güterverkehr werden in den kommenden Jahrzehnten noch zunehmen, insbesondere in den städtischen Gebieten und auf den Hauptverbindungswegen nach Deutschland und Belgien. Diese zunehmende Mobilität auf den Straßen, Schienen und Wasserstraßen wird begleitet, wobei der Nutzer im Mittelpunkt steht. Wir streben das Ziel an, dass die Nutzer im Jahr 2040 dank einer guten Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsnetzwerke über multimodale Knotenpunkte (für den Personen- und Güterverkehr) und einer intelligenten Verknüpfung von Infrastruktur und räumlicher Entwicklung über ein optimal zusammengestelltes Verkehrsmittelangebot verfügen können.

Lebensqualität und Sicherheit

Die Raumordnungs- und Mobilitätspolitik ist eine Antwort auf die wachsenden raumordnerischen Unterschiede innerhalb der Niederlande. Das schnelle Wachstum der Bevölkerung, das wir bisher gewohnt waren, gehört der Vergangenheit an. Dennoch werden in den Städten, insbesondere im Westen des Landes, in den nächsten 25 Jahren noch über eine Million Einwohner hinzukommen. Trotzdem wird gut die Hälfte der niederländischen Gemeinden bereits in Kürze mit den Folgen rückläufiger Bevölkerungszahlen zu kämpfen haben. Der sich wandelnde Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten setzt den Markt, auf dem die Gesamtnachfrage zurückgeht, zusätzlich unter Druck: Qualität vor Quantität. Bis 2040 sollen die Wohn- und Arbeitsstätten in den Städten und Dörfern auf die (qualitative) Nachfrage abgestimmt sein und die verschiedenen Standorte so umfassend wie möglich für Transformationen und Neustrukturierungen genutzt werden.

Der Klimawandel bringt einen Anstieg des Meeresspiegels mit sich; außerdem müssen wir in den Niederlanden zunehmend mit extremen Witterungsverhältnissen rechnen. Für den Hochwasserschutz und die Gewährleistung der Trinkwasserversorgung ist genügend Raum notwendig, woraus sich gewisse Anforderungen an die Stadtentwicklung ergeben.

Um die Attraktivität unseres Landes zu sichern, müssen unsere besonderen Werte und Qualitäten, mit denen wir uns im internationalen Vergleich hervorheben, gepflegt und verstärkt werden. Das erfordert die Gewährleistung von Naturwerten und Artenvielfalt, einzigartigen kulturhistorischen Werten und einer guten Qualität der Umwelt – auch für die Zukunft. Im Bereich Lebensqualität und Sicherheit geht es darum, dass die Niederlande ihren Einwohnern ein sicheres und gesundes Lebensumfeld bieten – mit einer hohen Umweltqualität in städtischen und ländlichen Gebieten. Außerdem sollen die Niederlande im Jahr 2040 ausreichend gegen Hochwasser geschützt sein, in Trockenzeiten über genügend Trinkwasser verfügen und eine maßgebliche Rolle im internationalen Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität spielen. Die bestehenden (inter-)nationalen, einzigartigen kulturhistorischen Werte sind noch intakt, ebenso wie ein Netz aus Naturgebieten, das die Erhaltung der Artenvielfalt in Flora und Fauna ermöglicht.

Mit dem Wachstum der Wirtschaft wird auch die Nachfrage nach Strom und Gas zunehmen. Geopolitische Verhältnisse, die Erschöpfung fossiler Energieträger und die Vorgaben zur Beschränkung der CO₂-Emissionen machen den Übergang zu einer nachhaltigen Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen erforderlich. Für die Erzeugung und den Transport von Energie (auch über die Landesgrenzen hinweg) müssen ausreichende Flächen reserviert werden. Der Anteil regenerativer Energiequellen wie Wind, Sonne, Biomasse und Geothermie an der gesamten Energieversorgung muss gesteigert werden. Dafür bedarf es umfangreicher Flächen. Bis 2040 soll es in den Niederlanden ein solides internationales Energienetz geben, und der Energiewandel soll weit fortgeschritten sein.

Nationale Ziele und Interessen

Das Reich formuliert drei mittelfristige Hauptziele (bis 2028), damit die Niederlande wettbewerbsfähig, gut erreichbar, lebenswert und sicher bleiben:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Stärkung der raumwirtschaftlichen Struktur;
- Verbesserung, Erhaltung und räumliche Gewährleistung der Erreichbarkeit, wobei der Verbraucher im Mittelpunkt steht;
- Gewährleistung eines lebenswerten und sicheren Umfelds, in dem einzigartige natürliche und kulturhistorische Werte erhalten sind.

An das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Niederlande zu steigern, knüpft auch das Vorhaben an, die Olympischen und die Paralympischen Spiele 2028 in die Niederlande zu holen.

Für die drei genannten nationalen Ziele werden Themen von nationalem Interesse benannt. Auf diese Weise legt das Reich dar, wo seine Verantwortlichkeiten liegen und was es erreichen will.

Stärkung der raumwirtschaftlichen Struktur der Niederlande

Exzellente Standortbedingungen für Unternehmen in den städtischen Regionen, die international gut erreichbar sind und in denen sich die Top-Branchen konzentrieren

Mit Blick auf die Stärkung der raumwirtschaftlichen Struktur ist es erforderlich, die Stärken der städtischen Regionen, die über eine Konzentration der Top-Branchen, internationale Verbindungen und Mainports verfügen, integriert zu nutzen und auszubauen. Aus diesem Grund entwickelt das Reich in enger Abstimmung mit Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen eine Agenda, die die gesamte Breite der Regierungspolitik für die neun wirtschaftlichen Top-Branchen umfasst.

Die meisten dieser Branchen konzentrieren sich in städtischen Regionen, insbesondere um die Mainports, Greenports und den Brainport. Aufgrund dieser Konzentration und wegen der damit verbundenen Vorteile auf nationaler Ebene will das Reich in diesen Regionen zusätzliche Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unternehmen. Zu diesem Zweck wird eine gebietsbezogene, programmatische Dringlichkeitsstrategie entwickelt, in der Vereinbarungen mit den nachgeordneten Gebietskörperschaften

über die Stärkung der raumwirtschaftlichen Struktur im breiteren Sinne niedergelegt werden. Gemäß der Koalitionsvereinbarung räumt das Reich vor dem Hintergrund der verlängerten Laufzeit des Infrastrukturfonds nach 2020 der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Main- und Greenports und des Brainports (einschließlich der Verbindungen zum Hinterland) Priorität ein. Die Förderung von Gebietsentwicklungen von nationalem Interesse (z. B. Zuidas, Schiphol-Almere, Brainport Avenue, Rotterdam-Zuid) setzt das Reich fort.

Mit Blick auf einen funktionierenden Wohnungsmarkt in den Niederlanden wird folgende nationale Zielvorgabe formuliert: Gewährleistung von hinreichender Größe, Qualität und Differenzierung des Wohnungsangebots. Bei der Deckung des Wohnungsbedarfs kommt es darauf an, dass das Angebot auch in qualitativer Hinsicht der Nachfrage gerecht wird. Nur in den städtischen Regionen um die Mainports Amsterdam und Rotterdam trifft das Reich im Rahmen der gebietsbezogenen programmatischen Strategie Vereinbarungen über die Programmierung der städtischen Entwicklung. In diesen städtischen Regionen werden die bestehenden Vereinbarungen zur städtischen Entwicklung in die integrierte Strategie für diese Gebiete übernommen.¹

Zur raumwirtschaftlichen Struktur gehören auch die Mobilitätsnetzwerke für den Transport von Gütern und Personen sowie gute internationale IT-Verbindungen. Das Reich trägt Sorge für die Kapazitäten und die Sicherheit des Mobilitätsnetzwerks und für genügend Raum für die Häfen, einen guten Verkehrsfluss auf den Hinterlandverbindungen und die Gewährleistung der Sicherheit auf den Schifffahrtswegen.

Raum für das Hauptnetz für nachhaltige Energieversorgung und den Energiewandel

Energiesicherheit ist ein hohes wirtschaftliches Gut. Menschen und Unternehmen brauchen diese Sicherheit. Die fortschreitende Integration des europäischen Energiemarkts bringt es mit sich, dass internationale Verbindungen immer stärker beansprucht werden und Hochspannungsleitungen möglicherweise ausgebaut werden müssen. Dabei weist das Reich Trassen für Hochspannungsleitungen (ab 220 Kilovolt) und Standorte für die Energieerzeugung (ab 500 Megawatt) aus und sorgt für eine entsprechende Eingliederung.

Das Reich strebt den Übergang zu einer nachhaltigen Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen und die langfristige Aufrüstung der Elektrizitätsinfrastruktur für eine dezentralere Energieerzeugung an. Das Reich und die Provinzen wirken darauf hin, den Ausbau von Onshore-Windkraftanlagen auf mindestens 6000 MW im Jahr 2020 zu ermöglichen. Außerdem beabsichtigt das Reich die Schaffung von hinreichend Raum, damit Offshore-Anlagen mittelfristig 6000 MW produzieren können.

Raum für das Hauptnetz für den Transport von (Gefahr-)Stoffen durch Rohrleitungen

Rohrleitungen für den Transport von Erdgas, Erdöl, Erdölprodukten und den Abtransport von CO₂ sind Bestandteil der nationalen Energie-Infrastruktur. Das Rohrleitungsnetz für den Transport von (Gefahr-)Stoffen ist für die Niederlande im Rahmen des europäischen Gastransports und für das Funktionieren des Rottdamer Hafens von wirtschaftlicher Bedeutung. Ziel des Reichs ist es, den Bau derartiger Rohrleitungen zu ermöglichen, Hindernissen vorzubeugen und einen nahtlosen Anschluss an das europäische Netz zu gewährleisten.

Effiziente Nutzung des Untergrunds

Der Untergrund ist ein wichtiges Element der bereits bestehenden Energieversorgung (Gewinnung, Speicherung und Transport von Erdöl und Erdgas) und neuer Formen der Energieversorgung (Bodenenergie z. B. in Form von Geothermie, Wärme- und Kältespeicherung, CO₂-Speicherung und Atommüll-Lagerung). Unter anderem aufgrund des im Untergrund begrenzt zur Verfügung stehenden Raums, der Bedeutung des Untergrunds für das Wirtschaftsleben, im Interesse der Vermeidung inakzeptabler Beeinträchtigungen des Untergrunds und der Abstimmung mit Aktivitäten auf der Bodenoberfläche ist die effiziente Nutzung des Untergrunds und die Gewinnung von Oberflächenmineralien von nationalem Interesse.

¹ Die in den behördlichen Beratungen zum MIRT-Programm im Herbst 2010 für diese städtischen Regionen bereits getroffenen Vereinbarungen zur städtischen Entwicklung werden erforderlichenfalls aktualisiert. In den übrigen Stadregionen ist das Reich an den bestehenden einschlägigen Vereinbarungen nicht mehr beteiligt.

Verbesserung der Erreichbarkeit: Intelligente Investitionen, Innovationen und Erhaltungsmaßnahmen

Ein solides Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz zwischen den wichtigsten städtischen Regionen einschließlich der Hinterlandverbindungen

Im niederländischen Mobilitätssystem stellt das Reich den Nutzer (Reisende wie auch Verladener) in den Mittelpunkt. Durch die Realisierung eines soliden und kohärenten Mobilitätssystems, das über hinreichende Kapazitäten verfügt, um die Zunahme der Mobilität mittel- (2028) und langfristig (2040) aufzufangen, kann dem Nutzer eine bessere Erreichbarkeit geboten werden.

Ein solides System ermöglicht zuverlässige Leistungen – bei normalem Verkehr, aber auch bei Unfällen, extremen Witterungsbedingungen und anderen Störungen. Ein kohärentes System bietet den Nutzern Transportmöglichkeiten, die zu ihrem Lebensstil und ihren Gewohnheiten passen. Dies lässt sich erreichen, indem die Verkehrsträger (Straße, öffentlicher Verkehr, Schifffahrt) individuell und nachfrageorientiert gestärkt und besser aufeinander abgestimmt werden, der Zusammenhang mit räumlichen Entwicklungen erhöht und die Mobilitätsnachfrage beeinflusst wird. Die Erreichbarkeit »von Tür zu Tür« steht im Mittelpunkt: die verbesserte Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander und die Verstärkung der multimodalen Knotenpunkte als Bindeglieder.

Mit intelligenten Investitionen werden Probleme dort bekämpft, wo der größte wirtschaftliche Wert generiert werden kann. Das bedeutet, dass den städtischen Regionen um die Main- und Greenports und den Brainport und den wichtigsten Verbindungen zu unseren Nachbarländern Priorität eingeräumt wird. Zum Zwecke einer fundierten Begründung von Entscheidungen führt das Reich einen »Erreichbarkeitsindikator« ein, der einen Einblick in die Qualität der Erreichbarkeit ermöglicht. Dabei wird das Augenmerk verstärkt auf das Zusammenwirken aller Verkehrsträger gerichtet – Straße, Schiene, Luft und Wasser in Kohärenz mit der räumlichen Entwicklung.

Der Erreichbarkeitsindikator stellt für jedes Gebiet die Qualität der Erreichbarkeit fest. Diese wird im Zeit- und Geldaufwand ausgedrückt, der nötig ist, um an einen bestimmten Ort zu kommen. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Mit dem Erreichbarkeitsindikator ist derzeit lediglich ein relativer Vergleich möglich. Im nächsten Jahr wird er jedoch dahingehend weiterentwickelt, dass er auch bei Projekten und gebietsbezogenen Studien angewendet werden kann. Investitionen werden dort getätigt, wo sich am meisten für das Mobilitätssystem als Ganzes erreichen lässt. Dabei geht es auch um die Bindeglieder zwischen den verschiedenen Formen des Transports und Verkehrs, etwa Park-and-ride-Parkplätze oder multimodale Umschlagplätze.

Ab 2020 werden im Schienenverkehr für Reisen zwischen den wichtigsten Bestimmungsorten keine Fahrpläne mehr nötig sein. Auf den meistbefahrenen Strecken werden pro Stunde 6 Intercityzüge und 6 Regionalzüge fahren. Die Schieneninfrastruktur wird vereinfacht. Auf diese Weise wird eine größere Zuverlässigkeit gewährleistet.

Auf den Straßen werden Fern- und Nahverkehr weitestmöglich voneinander getrennt, was dem Verkehrsfluss zugutekommt. Auf den Hauptverbindungsstrecken außerhalb des Ballungsraums Randstad (Großraum Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht), auf denen die Staubildung ein strukturelles Problem darstellt, wird es grundsätzlich 2 x 3 Fahrspuren geben. Innerhalb der Randstad sind 2 x 4 Fahrspuren Standard. Mit Blick auf die Verträglichkeit der Infrastrukturmaßnahmen gewährleistet das Reich die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen (etwa auf dem Gebiet des Lärmschutzes).

Bessere Nutzung der Kapazitäten des bestehenden Mobilitätssystems aus Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenverbindungen
Bei der Nutzung unserer Infrastruktur müssen wir innovativ sein. Für einen guten Verkehrsfluss auf Straßen, Schienen und Wasserstraßen ist eine effiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erforderlich. Das Reich legt ein Programm zur besseren Nutzung der Kapazitäten auf, das Maßnahmen vorsieht wie die häufigere Freigabe des Standstreifens für den Verkehr, die Einführung intelligenter Transportsysteme, Vereinbarungen mit Arbeitgebern zur Verringerung des Pendelverkehrs und den Ausbau von Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen. Die zu ergreifenden Maßnahmen werden vom Reich, den nachgeordneten

Gebietskörperschaften und den Unternehmen gemeinsam per Region erfasst und in sogenannten »Gebietsspaketen« gebündelt. Diese werden noch vor 2015 zu greifbaren Ergebnissen für die Nutzer führen. In den Gebietsspaketen treffen die verschiedenen Partner Vereinbarungen über die zu erreichenden Ziele.

Gemeinsam mit den nachgeordneten Gebietskörperschaften will das Reich das System des öffentlichen Verkehrs nach den Bedürfnissen der Reisenden gestalten, sodass die verschiedenen Systeme (öffentlicher Regionalverkehr, Busse, Züge) sowie der Vor- und Nachlauf des öffentlichen Verkehrs besser aufeinander abgestimmt werden. Gut zugängliche und integrierte Reiseinformationen in Echtzeit sind hierfür unerlässlich. Das Reich ist dafür verantwortlich, gemeinsam mit den nachgeordneten Gebietskörperschaften und den Marktparteien starke multimodale Knotenpunkte zu fördern, etwa indem zur Schaffung neuer bzw. zum Ausbau bestehender Park-and-ride-Parkplätze und zur weiteren Verbesserung logistischer Knotenpunkte beigetragen wird.

Der Binnenschiffahrt kommt als Alternative für das hohe Verkehrsaufkommen auf der Straße große Bedeutung zu. Dafür muss sie so effizient und zuverlässig wie möglich funktionieren. Aus diesem Grund sollen die Wartezeiten bei Schleusen und Brücken auf den staatlichen Wasserstraßen künftig maximal 30 Minuten betragen.

Instandhaltung der primären Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetze

Die niederländische Verkehrsinfrastruktur steht, im internationalen Vergleich betrachtet, unter sehr großer Belastung; die Gesellschaft ist in hohem Maße von ihrem Funktionieren abhängig. Daher ist eine gute Bewirtschaftung und Instandhaltung der bestehenden nationalen Verkehrsinfrastruktur eine Grundvoraussetzung für ein solides Mobilitätssystem und eine florierende Volkswirtschaft. Hier geht es beispielsweise um Wartungs-, Austausch- oder Sanierungsmaßnahmen oder die Vereinfachung von Fahrplänen und der Schienennetzstruktur, um so die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen zu erhöhen. Im Bereich der staatlichen Wasserstraßen erhalten die wichtigsten Hinterlandverbindungen (Maßnahmen bei Schleusen und Brücken und für eine bessere Schifffahrt) und die Schifffahrtsrouten über das IJsselmeer und das südwestliche Deltagebiet Priorität.

Gewährleistung der Qualität des Lebensumfelds

Ein gesundes und sicheres Lebensumfeld ist für Bürger und Unternehmen von essentieller Bedeutung. Für eine sichere Gesellschaft mit hoher Lebensqualität bedarf es einer hohen Umweltqualität, eines zuverlässigen Hochwasserschutzes, einer ausreichenden Trinkwasserversorgung sowie des Schutzes des kulturellen Erbes, einzigartiger natürlicher Werte und von Orten der Landesverteidigung.

Verbesserung der Umweltqualität (Luft, Boden, Wasser), Lärmschutz und Schutz vor Risiken für die externe Sicherheit

Um eine gute Umweltqualität gewährleisten zu können, muss die Qualität des Bodens, des Wassers und der Luft mindestens den geltenden (internationalen) Normen entsprechen. Die Gesundheit der Bevölkerung muss vor negativen Umweltauswirkungen wie beispielsweise Lärm geschützt werden. Um zukünftige Kosten und Schäden für die Gesellschaft zu vermeiden, müssen Umweltauswirkungen bei räumlichen und infrastrukturellen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Raum für Hochwasserschutz, nachhaltige Trinkwasserversorgung und klimaresistente Stadtentwicklung

Dem Reich obliegt die Verantwortung für die integrierte Bewirtschaftung des Hauptgewässersystems. Gemeinsam mit den Wasserverbänden ist es außerdem für den Hochwasserschutz verantwortlich. Um zu vermeiden, dass Verschmutzungen oder Spitzenbelastungen in einem Einzugsgebiet an anderen Stellen zu Problemen führen, müssen auf nationaler und internationaler Ebene Rahmenbedingungen und Normen für die Wasserqualität und -quantität formuliert und Bewirtschaftungsmaßnahmen getroffen werden. Das Reich ergreift Schutzmaßnahmen für die primären Hochwasserschutzanlagen und den Küstensockel, und stellt sicher, dass das Flusssystem über genügend Raum verfügt, um die sichere Ableitung größerer Wassermengen über die Rheinmündungsarme und die Maas – auch langfristig – bewältigen zu können. Im Rahmen des nationalen Deltaprogramms arbeiten die beteiligten Behörden unter der Federführung des sogenannten »Deltakommissars« gemeinsam an einem Gesamtpaket aus wassertechnischen und raumwirtschaftlichen Lösungen, die kurz- und langfristig Sicherheit in Bezug auf den Hochwasserschutz und die Trinkwasserversorgung im Zusammenhang mit räumlichen Entwicklungen bieten.

Raum für den Erhalt und die Pflege einzigartiger (inter-)nationaler kulturhistorischer und natürlicher Werte

Landschaftliche und kulturhistorische Werte prägen die Identität eines Gebiets. Darüber hinaus werden kulturelle Einrichtungen und kulturhistorisches Erbe immer wichtiger für die Wettbewerbsfähigkeit der Niederlande. Das Reich ist weiterhin zuständig für das kulturelle und natürliche UNESCO-Welterbe (einschließlich der vorläufigen Liste), typische Stadt- und Dorfbilder, geschützte Denkmäler und das maritime Erbe. Die Landschaftspolitik fällt nicht länger in die Verantwortung des Reichs und wird den Provinzen übertragen.

Raum für ein nationales Netzwerk von Naturgebieten für den Erhalt und die Entwicklung von Flora und Fauna

Für das langfristige Überleben und die Entwicklung von Tier- und Pflanzenarten sind aus raumwirtschaftlicher Sicht zwei Aspekte von wesentlicher Bedeutung: der Erhalt von Lebensräumen und die Möglichkeit zur Migration zwischen verschiedenen Lebensräumen. Das reformierte Ökologische Verbundsystem (Ecologische Hoofdstructuur/EHS) ist ein Provinz- und Landesgrenzen überschreitendes Netzwerk von Naturgebieten, in dem die erforderlichen raum-, wasser- und umweltrelevanten Bedingungen für typische Ökosysteme von (inter-)nationaler Bedeutung gewährleistet werden. Die Natura-2000-Gebiete (mit ihren Naturwerten von europäischer Bedeutung) und die zwanzig Nationalparks der Niederlande sind Bestandteil des EHS.

Raum für Militärgelände und militärische Aktivitäten

Das Reich trägt die Verantwortung für den Schutz und die Ausweisung von militärisch genutzten Gebieten (ein Flottenstützpunkt, Kasernen, Militärflughäfen, Übungs- und Schießplätze, Tiefflugrouten, Tieffluggebiete für Helikopter, Sende- und Empfangseinrichtungen, Radarstationen sowie Munitionslager und die dazugehörigen Beschränkungsgebiete). Ein neues Testverfahren für Radarstörungen schafft künftig mehr Raum für Windkraftanlagen und Hochbauten.

Sorgfältige Abwägung und transparentes Beschlussfassungsverfahren bei der raumordnerischen Planung

Neben den drei primären Zielvorgaben für wettbewerbsfähige, gut erreichbare, lebenswerte und sichere Niederlande ist das Reich für ein gutes Raumordnungssystem verantwortlich. Zur Förderung einer sorgfältigen Nutzung der knappen räumlichen Kapazitäten wird ein Maßnahmenkatalog für nachhaltige Urbanisierung eingeführt. Das bedeutet, dass zunächst geprüft wird, ob Bedarf besteht. Dann wird untersucht, ob das bestehende Stadtgebiet oder die vorhandene Bebauung genutzt werden kann. Falls sich Neubauprojekte als notwendig erweisen, müssen in jedem Fall optimale Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen und die multimodale Erreichbarkeit gewährleistet werden.

Der **Maßnahmenkatalog für nachhaltige Stadtentwicklung** umfasst die nachstehenden aufeinanderfolgenden Stufen:

1. Beurteilung der Frage durch die beteiligten Behörden, ob die angestrebte Entwicklung die regionale, interkommunale Nachfrage nach Gewerbegebieten, Bürogebäuden, Wohnungsbaustandorten und anderen städtischen Einrichtungen deckt. Neben der quantitativen Beurteilung (Größe der Flächen, Zahl der Wohnungen) muss auch eine qualitative Bewertung (etwa für Gewerbegebiete, in denen schwerwiegende Umweltschäden möglich sind, oder für ein spezifisches Wohnumfeld) auf regionaler Ebene erfolgen.
2. Wenn die angestrebte Entwicklung die regionale, interkommunale Nachfrage deckt, prüfen die beteiligten Behörden, ob die Entwicklung mittels Umstrukturierung oder Umwandlung in einem bereits bebauten Gebiet realisiert werden kann.
3. Wenn eine Neustrukturierung oder Umwandlung eines bereits bebauten Gebiets keine hinreichenden Möglichkeiten bietet, um die regionale, interkommunale Nachfrage zu befriedigen, prüfen die beteiligten Behörden, ob die dann erforderlichen Maßnahmen an Standorten ergriffen werden können, die in ausreichendem Maße multimodal erschlossen sind oder die mit entsprechender Erschließung entwickelt werden können.

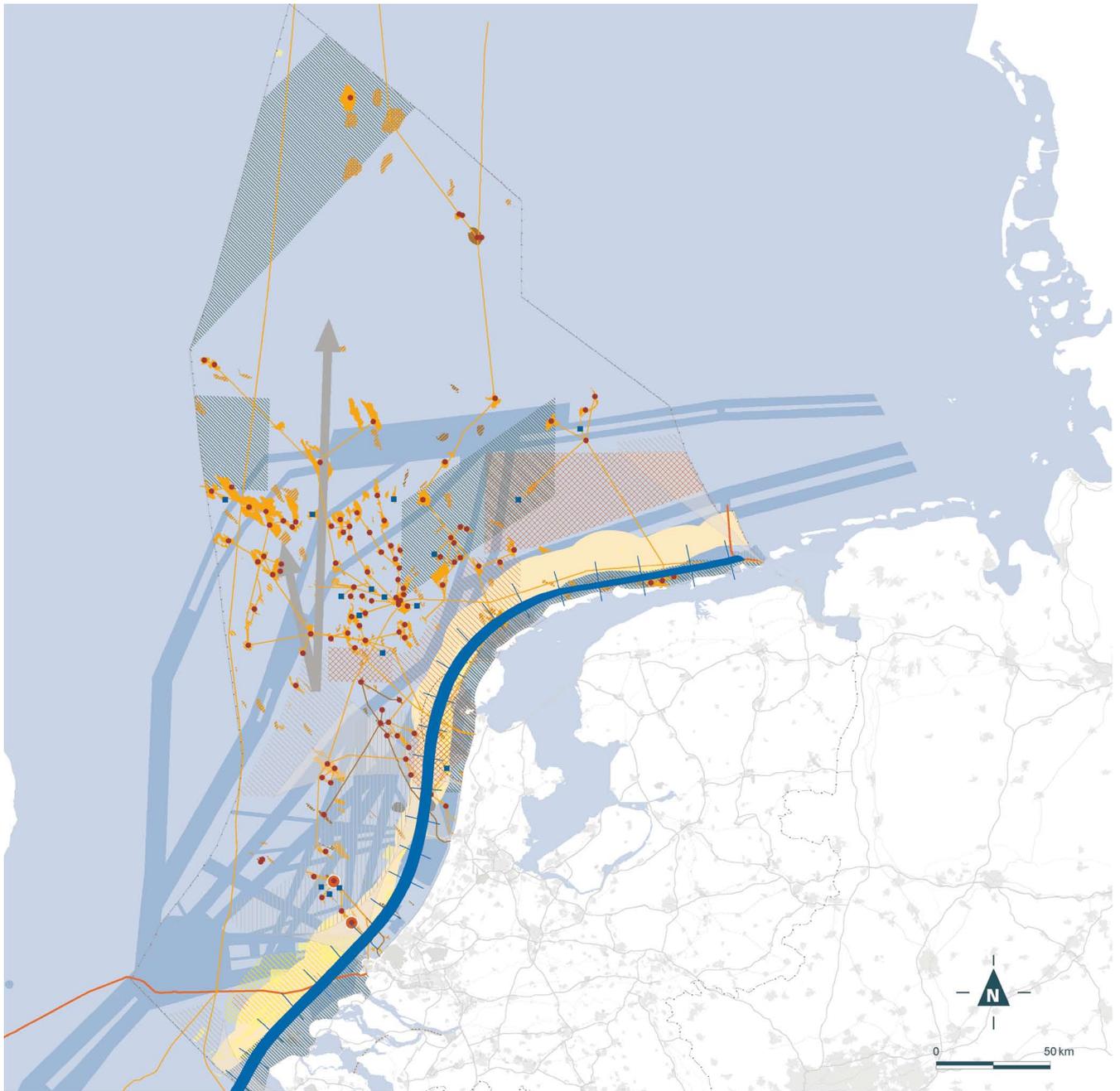
Auch ein fundierter und solider Entwurf und die digitale Verfügbarkeit der relevanten raumordnerischen Informationen sind Bestandteil einer sorgfältigen Abwägung in der Planungsphase. Das Reich fördert den frühzeitigen Einsatz von Entwürfen bei der Raumplanung und sorgt für ein kohärentes System raumordnerischer (Basis-)Register.

Das Nationale Räumliche Verbundsystem

Das Nationale Räumliche Verbundsystem bildet die nationalen Interessen, die der Verantwortung des Reichs unterliegen, geographisch ab. Auf dieser Karte wird in Grundzügen dargelegt, welche Gebiete und Strukturen im Zusammenhang mit den nationalen Zielen in Sachen Wettbewerbsfähigkeit, Erreichbarkeit, Lebensqualität und Sicherheit von nationalem Interesse sind. Auf diese Weise entsteht das Bild eines kohärenten Verbundsystems. Um den Zusammenhang zwischen den verschiedenen nationalen Aufgaben darzustellen, werden in der Strukturvision für jede MIRT-Region die Aufgaben des Reichs beschrieben.

Die Nordsee ist von enormer wirtschaftlicher Bedeutung für die Schifffahrt, die Fischerei, die Rohstoffgewinnung und die Energieerzeugung mittels Windkraftanlagen. Darüber hinaus spielt sie für militärische Übungen der Streitkräfte eine wichtige Rolle, und sie enthält wichtige natürliche und landschaftliche Werte. Auf der Abbildung ist dargestellt, welche raumordnerischen Aufgaben sich im Nordseegebiet stellen.

Karte Nordsee und Nordseeküste



Schifffahrt

Schiffahrtsroute

Zonen für militärische Aktivitäten

- Gefahrenzone
- Militärgebiet
- Radarstörungsgebiet

Natur

Natura 2000

Kabel und Leitungen

- Erdgasleitung
- Erdölleitung
- Elektrizitätskabel

Förderstandorte

- Förderplattform
- Unterwasserplattform

Bodenschätze

- Erdgas : keine Förderung
- Erdgas : Förderung
- Erdgas : ausgebeutet
- Erdöl : keine Förderung
- Erdöl : Förderung
- Erdöl : ausgebeutet
- Pilotprojekte CO₂-Speicherung Nordsee

Sandgewinnung

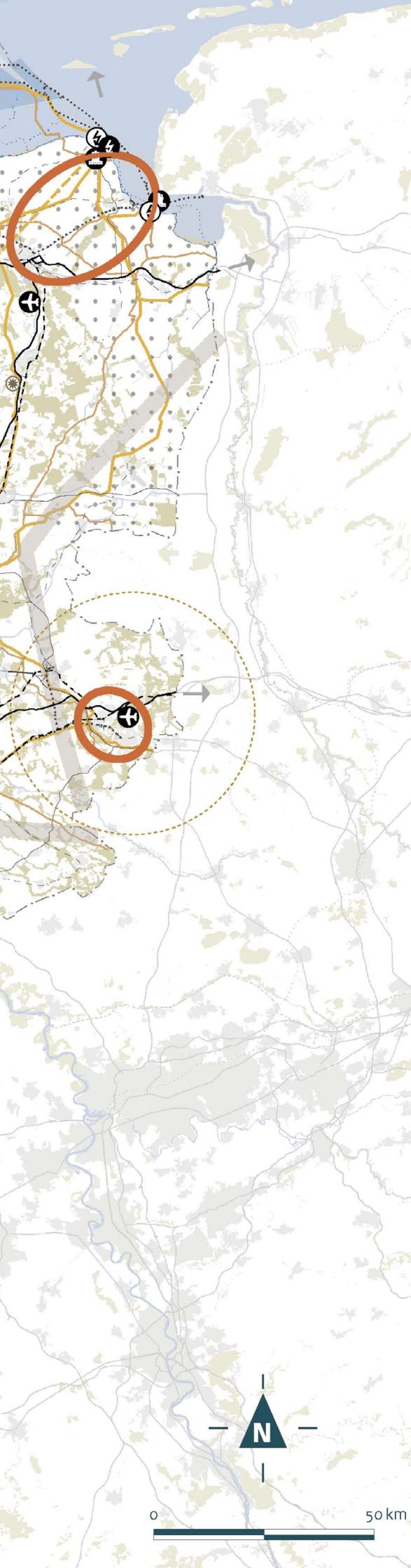
- Reserviertes Gebiet für Sandgewinnung Nordsee
- Aktives Sandgewinnungsgebiet
- Reserviertes Gebiet für Aufspülsand

Windenergie

- Ausgewiesenes Windenergiegebiet
- Erkundungsgebiet Windenergie
- Bestehender Offshore-Windpark
- Erkundungsgebiet Windenergiekabel nach Anlandungspunkt
- Entwicklungsrichtung erneuerbare Energien auf hoher See nach 2020
- Schutz der freien Sicht auf den Horizont
- Vereinfachte Topographie

Der gesamte niederländische Festlandssockel gilt als Ökologisches Verbundsystem sowie als Erkundungsgebiet für CO₂-Speicherung, Erdgas- und Erdölförderung und Erdgasspeicherung.





Karte Nationales Räumliches Verbundsystem

Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Niederlande durch Stärkung ihrer raumwirtschaftlichen Struktur

-  Städtische Region mit wirtschaftlichen Top-Branchen
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Südöstliche Niederlande
-  Greenport
-  Südachse
-  Stadt des internationalen Rechts, des Friedens und der Sicherheit
-  HGV/ICE-Bahnhof
-  Übriger Flughafen von nationaler Bedeutung
-  Seehafen von nationaler Bedeutung
-  Binnenhafen von nationaler Bedeutung
-  Kraftwerk > 500 MW
-  Möglicher Kraftwerk-Standort
-  Für Windenergiegewinnung geeignetes Gebiet *
-  Für Windenergiegewinnung ausgewiesenes Gebiet
-  Energieversorgungsnetz
-  Rohrleitung und Rohrleitungstreifen
-  Entwicklungsrichtung erneuerbare Energien auf hoher See nach 2020

Verbesserung, Instandhaltung und räumliche Sicherstellung der Erreichbarkeit, wobei der Benutzer im Vordergrund steht

-  (Inter)nationales Hauptstraßennetz
-  (Inter)nationales Eisenbahnnetz
-  (Inter)nationales Hauptwasserstraßennetz

Gewährleistung eines lebenswerten und sicheren Lebensumfelds, in dem unersetzliche natürliche und kulturhistorische Werte erhalten sind

-  Unersetzliches Welterbegebiet
-  Nationales Netz von Naturflächen (auf Basis des revidierten Ökologischen Verbundsystems)
-  Sicherung des Küstenfundaments
-  Süßwasserversorgung
-  Hochwasserschutzanlage
-  Zone mit Beeinträchtigungen durch militärische Nutzung
-  Militärisches Luftfahrtgelände
-  Marinebasis
-  Großes Übungsgelände und/oder Schießgelände
-  Vereinfachte Topographie

* Die gekennzeichneten Gebiete im Binnenland sind als Standorte für großflächige Windparks potenziell geeignet (Indikative Begrenzung).

Erläuterung

Der Entwurf der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Umwelt erstellt.

Beziehung zwischen der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung und anderen Strukturvisionen des Reichs

Diese Strukturvision gibt ein Gesamtbild der Raumordnungs- und Mobilitätspolitik auf Reichsebene wieder und bildet einen Anknüpfungspunkt für die derzeitige und künftige Reichspolitik mit raumwirksamen Konsequenzen. Sie löst die Nota Ruimte (Raumordnerisches Leitprogramm), die Structuurvisie Randstad 2040 (Strukturvision Randstad 2040), den MobiliteitsAanpak (Mobilitätsstrategie) und die Structuurvisie voor de Snelwegomgeving (Strukturvision für das Umfeld von Autobahnen) ab. Außerdem ersetzt sie die in den folgenden Dokumenten niedergelegten raumwirksamen Ziele und Aussagen: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen (Entwicklungsleitplan Zweites Strukturprogramm Militärgebiete), agenda landschap (Agenda für Landschaft), agenda Vitaal Platteland (Agenda für einen vitalen ländlichen Raum) und Pieken in de Delta (Entwicklungsschwerpunkte im Delta).

Reichweite

Die Strukturvision betrifft das gesamte Königreich der Niederlande, sowohl das Hoheitsgebiet als auch die Hoheitsgewässer (Küstenmeer², Ausschließliche Wirtschaftszone der Niederlande und Ausschließliche Wirtschaftszone der karibischen Niederlande³), ausgenommen sind die Inseln Aruba, Bonaire, Curaçao, Sint Maarten, Sint Eustatius und Saba.

² Gewässer ab der Basislinie bis zur 12-Seemeilen-Grenze, in denen die Niederlande ihre Vorschriften selbst festlegen können und die Rechtsprechung in ihre Befugnis fällt.

³ Jener Teil der Küstengewässer, der außerhalb des Küstenmeers liegt, in dem die Niederlande Ansprüche erheben, bis maximal 200 Seemeilen ab der Küste, gerechnet ab der Niedrigwasserlinie und unter Beachtung der Einschränkungen, die sich aus dem Völkerrecht ergeben.

Teile der Strukturvision, die die nationalen raumordnerischen Interessen gewährleisten sollen und juristischer Ausgestaltung bedürfen, wurden in einer Verordnung (Amvb Ruimte) konkretisiert. Außerdem wurde ein Umweltbericht erstellt.

Monitoring

Das Planungsamt für das Lebensumfeld (Planbureau voor de Leefomgeving/PBL) erhält den Auftrag, in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum für Mobilitätspolitik (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid/KiM) die Raumordnungs- und die Mobilitätspolitik alle zwei Jahre zu überprüfen mit dem Ziel, dem Abgeordnetenhaus über die ergriffenen Maßnahmen Bericht zu erstatten.

Aufsicht

Das Reich wird Bauleitpläne nicht (im Rahmen des Feststellungsverfahrens) auf eine korrekte Umsetzung der nationalen raumordnerischen Interessen hin überprüfen, sondern im Nachhinein mittels system- oder themabezogener Untersuchungen kontrollieren, ob die Pläne den nationalen Rechtsvorschriften entsprechen.

Zusammenfassung des Umweltberichts



Zusammenfassung des Umweltberichts

Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung

Ministerium für Infrastruktur und Umwelt
Donnerstag, 9. Juni 2011



ROYAL HASKONING

SMC | Strategie en Management Consultants

Zusammenfassung

Im Interesse der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung müssen bei Plänen, die Entscheidungen mit möglicherweise nachteiligen Folgen für die Umwelt beinhalten, Umweltaspekte schon in einem frühen Stadium in die Beschlussfassung einbezogen werden. Diese Pläne müssen einer strategischen Umweltprüfung unterzogen werden, deren Ergebnisse in einem Umweltbericht niedergelegt werden. Mit Blick auf die Beschlussfassung über die Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung wurde ein Umweltbericht erstellt. Die darin enthaltenen Informationen über die Umweltauswirkungen der neuen Politik ermöglichen es, Umweltaspekte in vollem Umfang in die Beschlussfassung einzubeziehen. Außerdem informiert der Umweltbericht die Interessenten über die Folgen der vorgeschlagenen Maßnahmen. Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung wird auch eine sogenannte Vorprüfung durchgeführt, die dazu dient, die möglichen Folgen des Vorhabens für die Erhaltung der streng geschützten Natura-2000-Gebiete festzustellen.

Einblick in die Umweltauswirkungen von Kursänderungen in der Raumordnungs- und Mobilitätspolitik

In der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung legt die Regierung die geplante Raumordnungs- und Mobilitätspolitik bis etwa 2040 dar. Gleichzeitig bildet die Strukturvision den Rahmen für Entscheidungen, die die Regierung im Zeitraum bis 2028 treffen will, um die raumwirtschaftliche Struktur der Niederlande zu stärken. In ihr ist festgelegt, welche raumordnerischen und mobilitätsbezogenen Aufgaben von nationaler Bedeutung sind und welche Instrumente das Reich in diesem Zusammenhang einsetzen wird. Die Regierung schlägt in Bezug auf einige Elemente der bislang verfolgten Strategie eine Kursänderung vor. Für die Grundsatzentscheidungen, die jetzt anstehen, wurden im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung die Umweltauswirkungen untersucht und mit den Auswirkungen der bisherigen Strategie verglichen. Diese Grundsatzentscheidungen betreffen:

- 1) die raumwirtschaftliche Struktur und die Urbanisierung
- 2) Investitionen, Innovationen und Erhaltungsmaßnahmen im Interesse der Erreichbarkeit
- 3) Schutz ökologischer Verbundsysteme
- 4) Schutz einzigartiger landschaftlicher Werte

Bei den Kursänderungen, die die Regierung auf dem Gebiet der Urbanisierung, des Schutzes ökologischer Verbundsysteme und des Schutzes einzigartiger landschaftlicher Werte plant, handelt es sich hauptsächlich um eine Dezentralisierung, in deren Rahmen die Ausgestaltung der Politik zu einem großen Teil den nachgeordneten Gebietskörperschaften überlassen wird. Im Hinblick auf diese Themen wurde im Umweltbericht die Fortsetzung der heutigen Politik als Bezugsalternative untersucht. Die Folgen der Dezentralisierung lassen sich allerdings nicht vorab feststellen, da sie davon abhängen, auf welche Weise die nachgeordneten Gebietskörperschaften die Politik in der Praxis ausgestalten. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung die Umweltauswirkungen innerhalb einer bestimmten Bandbreite untersucht.

Umweltauswirkungen aufgrund anderer politischer Entscheidungen

Politische Entscheidungen, die keinen Kausalzusammenhang mit eventuellen künftigen Umweltauswirkungen haben, blieben im Umweltbericht außer Betracht. Dasselbe gilt für Grundsatzentscheidungen in Themenbereichen, die in anderen Strategieberichten behandelt werden und für die die Rahmenbedingungen nicht in erster Linie durch die Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung vorgegeben werden. So ist beispielsweise die Regierungspolitik auf dem Gebiet des Hochwasserschutzes und der Trinkwasserversorgung im Nationalen Wasserplan (Nationaal Waterplan) niedergelegt. Bis 2015 stellt der Nationale Wasserplan außerdem den raumordnerischen Rahmen für Entwicklungen im Gebiet der Nordsee dar, beispielsweise für die Realisierung von Windparks, CO₂-Speichern oder Erdöl- und Erdgasgewinnungsvorhaben im Meer. Die

Perspektive der Regierung zum Thema Elektrizitätsversorgung und die raumordnerischen Entscheidungen über das Stromnetz an Land wurden bereits im Strukturprogramm zur Elektrizitätsversorgung (SEVIII) dargelegt. Im Vorfeld der Beschlussfassung über diese Themen wurde in allen Fällen ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Bei einigen anderen raumordnerischen Fragen stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Entscheidungen an; hierfür werden in der kommenden Zeit gesonderte Beschlüsse und gegebenenfalls eigene Strukturvisionen vorbereitet. Dies gilt beispielsweise für das Leitprogramm der Regierung zur nachhaltigen Bodennutzung, die großangelegte Entwicklung von Windparks an Land oder für die Ausrichtung der Olympischen Spiele. Hier muss zu gegebener Zeit im Einzelfall festgestellt werden, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist.

Beurteilungsrahmen

Um die Auswirkungen der beabsichtigten Maßnahmen auf dem richtigen Niveau beschreiben und beurteilen zu können, wurde bei der strategischen Umweltprüfung ein Beurteilungsrahmen zugrunde gelegt, der bei den einzelnen Grundsatzentscheidungen detaillierter auf die relevanten Kriterien und Auswirkungen eingeht. So entsteht ein Gesamtbild der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen für die nachhaltige Entwicklung. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die nachhaltige Entwicklung gefördert wird, wenn sowohl ökologische Kriterien (»Planet«) als auch die Lebensqualität (»People«) und wirtschaftliche Faktoren (»Profit«) positiv beeinflusst werden. Im Umweltbericht wurde dabei der folgende Beurteilungsrahmen angewendet, wobei die Auswirkungen für jedes der genannten fünf Themen jeweils gesondert untersucht wurden.

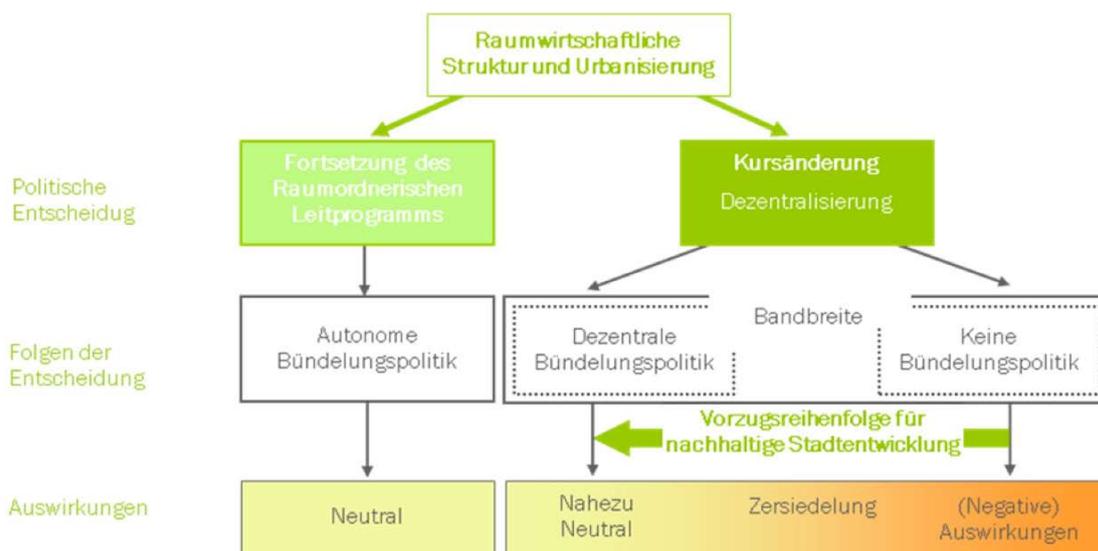
Thema	Beispiele für Kriterien	
Planet	Klima	<ul style="list-style-type: none"> - Flexible Anpassung an veränderte Umstände (Adaptation) - CO₂-Emissionen und Energiewende (Minderung)
	Biodiversität	<ul style="list-style-type: none"> - Artenvielfalt (geschützte Arten) - Qualität der geschützten Gebiete - Räumlicher Zusammenhang von Naturflächen
People	Gesundes und sicheres Lebensumfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Umweltqualität: Boden, Wasser, Luft und Lärm - Verfügbarkeit von Süßwasser - Hochwasserschutz - Schutz vor (externen) Sicherheitsrisiken
	Vitales und attraktives Lebensumfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Raum für Wohnen, Neustrukturierung und Transformation - Multimodale Erschließung von Tür zu Tür - Gleichgewicht zwischen Stadt, Natur, Wasser und Erholungsfunktion - Räumliche Qualität, räumlicher Zusammenhang und Kulturgeschichte
Profit	Gute Standortbedingungen für nationale und internationale Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte (multimodal) - Raum für internationale Knotenpunkte - Raum für andere wirtschaftliche Funktionen (Landwirtschaft usw.) - Vitales und attraktives Lebensumfeld (siehe unter »People«)

Da die Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung und die darin beschriebenen politischen Grundsatzentscheidungen langfristigen Charakter haben (2028–2040), zielt auch der Umweltbericht darauf ab, einen Überblick über die langfristig zu erwartenden Auswirkungen zu vermitteln. Die Entscheidungen über Investitionen in der näheren Zukunft (bis 2020) sind in vielen Fällen bereits getroffen. Im Folgenden werden die Schlussfolgerungen des Umweltberichts in Bezug auf die genannten Grundsatzentscheidungen zusammengefasst.

Raumwirtschaftliche Struktur und Urbanisierung

Die heutige Stadtentwicklungspolitik, wie sie im Raumordnerischen Leitprogramm (Nota Ruimte) niedergelegt ist, wird aufgegeben. An ihre Stelle treten schwerpunktmäßige Maßnahmen zur Stärkung der raumwirtschaftlichen

Struktur, um so die Ballungsräume im Umfeld von Konzentrationen wirtschaftlicher Topbranchen (wie Main-, Brain- und Greenports) zu fördern. Für diese Gebiete werden die Zentralbehörden mit den betreffenden Regionen Vereinbarungen über Stadtentwicklungsaufgaben treffen. Die nachgeordneten Gebietskörperschaften erhalten mehr Freiraum für die Gestaltung ihrer eigenen Stadtentwicklungspolitik. So können sich die Provinzen und Gemeinden beispielsweise selbst für eine konzentrierte oder für eine dezentrale Stadtentwicklung entscheiden. Allerdings wird die Regierung auf der Grundlage der Raumordnungsverordnung (Besluit op de Ruimtelijke Ordening) vorschreiben, dass die nachgeordneten Gebietskörperschaften raumordnerische Entscheidungen anhand eines Maßnahmenkatalogs motivieren müssen, der anhand einer Rangfolge von Kriterien die nachhaltige Stadtentwicklung fördern soll. Grundlage hierfür ist der Maßnahmenkatalog des Wirtschafts- und Sozialrats, der eine Steuerung und nach Möglichkeit eine Bündelung der raumordnerischen Maßnahmen bei regionalen und kommunalen Stadtentwicklungsprojekten vorsieht. Es geht hier jedoch um eine Motivierungspflicht, in deren Rahmen die nachgeordneten Gebietskörperschaften weiterhin eigene Abwägungen vornehmen müssen.



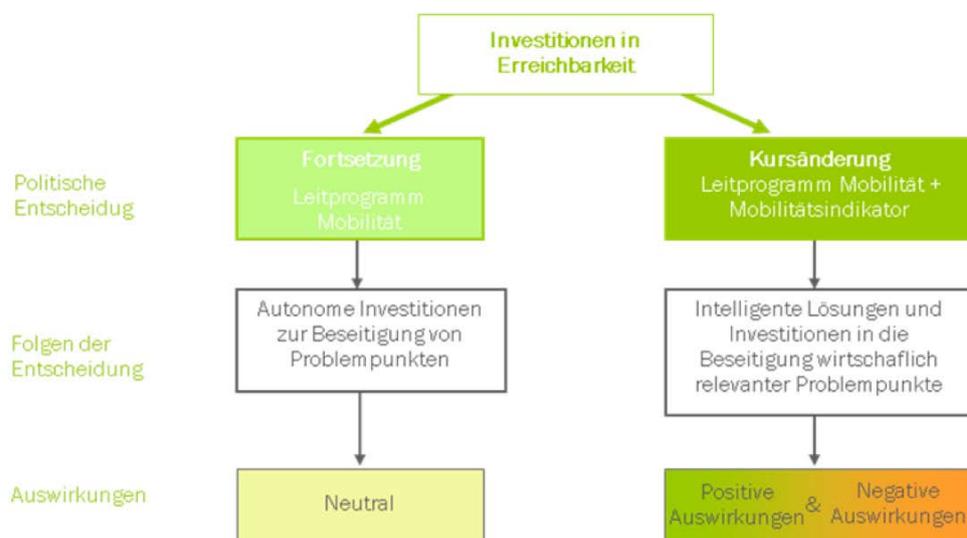
Zu welchen raumordnerischen Entwicklungen diese Abwägungen führen, hängt davon ab, wie die Provinzen und Gemeinden in der Praxis vorgehen. Wenn die Provinzen ihre Politik unverändert fortführen oder sogar restriktiver gestalten (dezentrale Bündelungspolitik), wird sich im Vergleich zur bisherigen, auf dem Raumordnerischen Leitprogramm basierenden Politik wenig ändern. Wenn die Provinzen und Gemeinden jedoch ebenso wie die Regierung künftig weniger restriktiv vorgehen (dezentral, keine Bündelungspolitik), ist die Wahrscheinlichkeit der Urbanisierung in denjenigen Regionen im Umfeld großer Städte am größten, in denen die im Raumordnerischen Leitprogramm aufgeführten Kategorien, für die eine restriktive Politik gilt, entfallen (Planungsamt für Raum, Natur und Umwelt/Planbureau voor de Leefomgeving/PBL, 2011). Es ist zu erwarten, dass sich ein größerer Teil der Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen auf die »Randstad« (Großraum Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht) verlagern wird. Innerhalb der Randstad könnte dies mit einer Abschwächung der Verdichtung und Neustrukturierung in vorhandenen städtischen Gebieten und einem relativ stärkeren Wachstum der Vorstadregionen einhergehen. Berechnungen des Planungsamts für Raum, Natur und Umwelt zeigen, dass sich die Verlagerung von Entwicklungen von der Randstad aus in die Provinzen Flevoland und Geldern hierdurch abschwächt, während sich der Schwund in Regionen mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung verstärkt. Der Trend hin zu einer stärkeren Konzentration von Entwicklungen in der

Randstad wird dann intensiviert, wodurch mehr Agglomerationseffekte zu erwarten sind. Eine stärkere Suburbanisierung im Ballungsraum Randstad kann zu einer zusätzlichen Belastung der bereits stark beanspruchten Infrastruktur führen. Dadurch könnte sich das Infrastrukturproblem in der Randstad verschärfen (PBL, 2011). Eine solche Entwicklung könnte aber auch dem öffentlichen Nahverkehr dienlich sein.

Außerhalb der Randstad ist eine Abnahme der Urbanisierung zu erwarten, wenngleich auf lokaler Ebene häufiger attraktive Wohn- und Arbeitsumgebungen in ländlicher Stadtrandlage geschaffen werden. Infolge einer stärkeren Streuung der Funktionen ist zu erwarten, dass sich die Zahl der Fahrzeugkilometer erhöht, was mit einem Anstieg der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen, einem höheren Energieverbrauch und einer Zerschneidung, Zergliederung und Verbauung von Landschaft und Natur einhergehen wird. Die Dezentralisierung der Stadtentwicklungspolitik kann zu einem Wegfall der Anreize für innerstädtische Neustrukturierungs- und Transformationsmaßnahmen führen, wodurch verwahrloste, qualitativ minderwertige Gebiete entstehen oder weiterbestehen können, was die Attraktivität des Ortes und der Region als Wirtschaftsstandort negativ beeinflussen kann.

Investitionen, Innovationen und Erhaltungsmaßnahmen im Interesse der Erreichbarkeit

Gegenwärtig werden Entscheidungen über Investitionen zugunsten der Erreichbarkeit anhand der im Raumordnerischen Leitprogramm niedergelegten Erreichbarkeitsnormen getroffen. Dabei wird für verschiedene Verkehrsträger gesondert festgestellt, wo die Zielvorgaben nicht erreicht werden. Diese Problempunkte können anschließend untersucht und bekämpft werden. Die wichtigsten Änderungen gegenüber der heutigen Politik sind die strengere Beurteilung von Investitionen zur Verbesserung der Erreichbarkeit mittels eines neuen Erreichbarkeitsindikators, der gebietsorientierte, multimodale Einsatz von (Nutzungs-)Maßnahmen (sowohl angebots- als auch nachfrageorientiert) und die Integration der Mobilitäts- und Raumordnungspolitik. Innovationen müssen dabei eine größere Rolle spielen. Der Erreichbarkeitsindikator vermittelt einen Einblick in die Erreichbarkeit eines Standorts unabhängig vom Verkehrsträger (also unter Einbeziehung des gesamten Verkehrssystems) im Zusammenhang mit wirtschaftlichen und raumwirksamen Entwicklungen und zeigt, wo sich mit der Beseitigung erreichbarkeitsbehindernder Faktoren der größte Nutzen erzielen lässt. Die betreffenden Problempunkte können anschließend gezielt untersucht und bekämpft werden.



Infolge des neuen Erreichbarkeitsindikators kann sich die räumliche Struktur, innerhalb deren Investitionen getätigt werden, verändern. Das bedeutet, dass der Erreichbarkeitsindikator voraussichtlich zu einer begrenzten Umverteilung der Investitionen führen wird; möglicherweise werden sie häufiger als bisher den Main-, Brain- und Greenports zugute kommen. Die Art der Maßnahmen wird sich im Vergleich zur heutigen Situation vermutlich nicht ändern. Neu ist allerdings der integrierte Ansatz.

Infolgedessen wird sich die Erreichbarkeit und somit auch die Attraktivität der städtischen Regionen im Umfeld der Main-, Brain- und Greenports als Wirtschaftsstandort verbessern, wodurch sich das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung erhöhen und eine Agglomerationsbildung auftreten kann. In diesen Regionen kann es zu einer verstärkten Zerschneidung und Störung von Natur und Landschaft kommen.

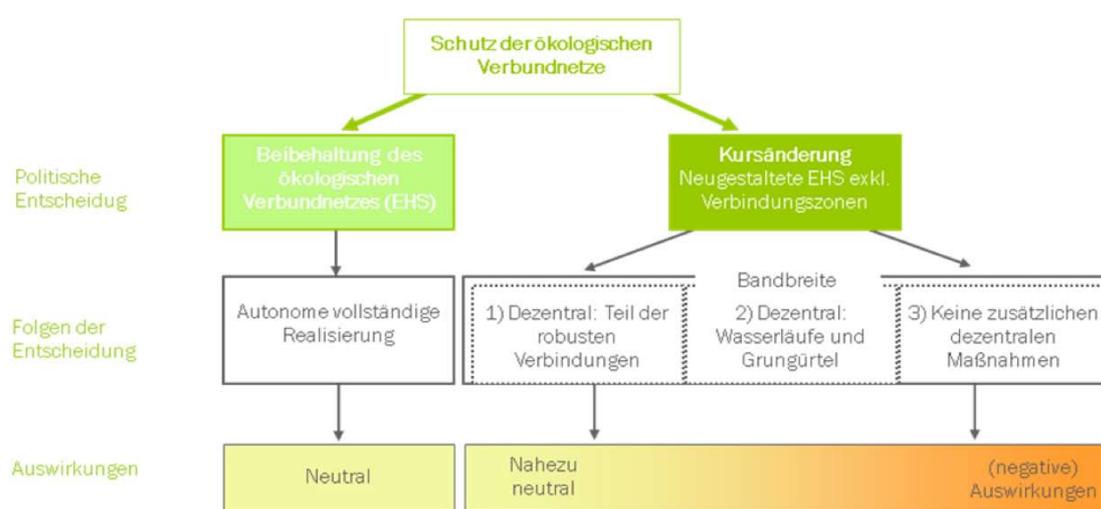
Die Auswirkungen einer besseren Erreichbarkeit der städtischen Regionen im Umfeld der Main-, Brain- und Greenports auf die Luftschadstoff- und Lärmemissionen lassen sich nicht eindeutig vorhersagen; sie werden von den konkreten Maßnahmen abhängen, die am betreffenden Standort getroffen werden. Einerseits kann sich der Verkehrsfluss verbessern, wodurch die Emissionen zurückgehen können, aber andererseits kann die verbesserte Erreichbarkeit auch zusätzlichen Verkehr und somit zusätzliche Emissionen generieren. Außerdem können die Auslastung und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs von einer verstärkten Agglomerationsbildung profitieren. Hinzu kommt, dass sich infolge der Agglomerationsbildung und raumwirksamer Investitionen die Bewegungsmuster verändern werden. Auch dies kann sich sowohl positiv als auch negativ auf die Emissionen auswirken. Angesichts der Tatsache, dass raumwirksame Investitionen Teil eines Katalogs unterschiedlicher strategischer Maßnahmen sind, werden sie so vorgenommen werden müssen, dass sie sich möglichst positiv auf die Erreichbarkeit, die Mobilität, den Verkehrsfluss und damit auch auf die Emissionen auswirken.

Schutz ökologischer Verbundsysteme

Die bisherige Politik zielte darauf ab, bis 2018 ein provin- und landesgrenzenüberschreitendes ökologisches Verbundsystem – die sogenannte Ökologische Hauptstruktur (Ecologische Hoofdstructuur/EHS) – mit einer Fläche von 728 500 Hektar zu realisieren. Ergänzend hierzu wurden auch Grüngürtel ausgewiesen, um innerhalb des ökologischen Verbundsystems Gebiete zu realisieren, in denen sich die gewünschten Naturwerte entwickeln können. Wie im Koalitionsvertrag angekündigt wird das Verbundsystem überprüft, dezentralisiert und auf der Grundlage der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung samt der zugehörigen Durchführungsverordnung (Amvb Ruimte) planerisch geschützt. Das umgestaltete Verbundsystem besteht aus den Natura-2000-Gebieten, den Nationalparks, den bereits erworbenen Flächen des Verbundsystems und einem begrenzten Erweiterungsgebiet mit neuen, mit Blick auf die Realisierung der 2000-Ziele ausgewiesenen Naturflächen. Die Regierung will mit dem neu gestalteten Verbundsystem einen Beitrag zur Erreichung der internationalen Ziele in Bezug auf die Biodiversität leisten. Der Schwerpunkt liegt auf der Bewirtschaftung der bereits vorhandenen Gebiete. Die sogenannten robusten Verbindungen werden abgeschafft, und das neue ökologische Verbundsystem wird wesentlich kleiner sein als die ursprünglich ausgewiesene Ökologische Hauptstruktur. Die Regierung will darauf hinwirken, dass die Effektivität des neuen Verbundsystems mindestens der der bisherigen EHS-Politik entspricht.

Zurzeit verhandeln das Reich und die Provinzen über die Neugestaltung des Verbundsystems. Sobald eine Einigung erzielt ist, wird eine eingehendere Untersuchung zu den Auswirkungen auf die Biodiversität durchgeführt. Im Vorfeld dieser Einigung wurden im Bericht über die strategische Umweltprüfung die möglichen Umweltauswirkungen in Form von Bandbreitenangaben beschrieben. Auf der einen Seite der Bandbreite wurde ein Szenario untersucht, in dem die nachgeordneten Gebietskörperschaften keine zusätzlichen Naturflächen

ausweisen, auf der anderen Seite das gegenteilige Szenario. Die beiden Szenarien wurden mit der Referenzsituation verglichen, in der davon ausgegangen wurde, dass die autonomen Maßnahmen und Entwicklungen, darunter die vollständige Realisierung des ökologischen Verbundsystems, bis 2040 fortauern. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Reich und Provinzen Vereinbarungen über das neue Verbundsystem treffen wollen, deren Durchführung nach der im Koalitionsvertrag angekündigten Dezentralisierung die Provinzen übernehmen werden. Wegen des zähen Verlaufs der Realisierung des Verbundsystems nach der bisherigen Politik bleiben die Ziele bislang noch hinter den Erwartungen zurück. Das neugestaltete ökologische Verbundsystem wird flächenmäßig kleiner ausfallen, wodurch Naturgebiete möglicherweise in geringerem Maße miteinander verbunden werden.



Es entsteht also ein kleineres, weniger vernetztes System als es im ursprünglichen Konzept vorgesehen war. Hierdurch kann die Verbreitung und der Austausch von Arten in manchen Gebieten mittelfristig schwieriger werden, was sich nachteilig auf den Erhaltungszustand bestimmter Arten und die Qualität der Lebensräume auswirken kann. Allerdings will die Regierung die Mobilität der Arten zwischen verschiedenen Naturräumen auf andere Weise fördern, beispielsweise durch nachhaltigere Gestaltung der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) und durch Schaffung eines Netzes von Wasserläufen und grüner Verbindungszonen. Außerdem kann es sein, dass bestimmte Gebiete infolge der Aufhebung einer Flächenausweisung für Naturentwicklungsprojekte oder für robuste Verbindungen für eine andere Nutzung frei werden. Dadurch könnte mehr Raum für landwirtschaftliche Aktivitäten, andere Gewerbetätigkeiten oder den Wohnungsbau entstehen.

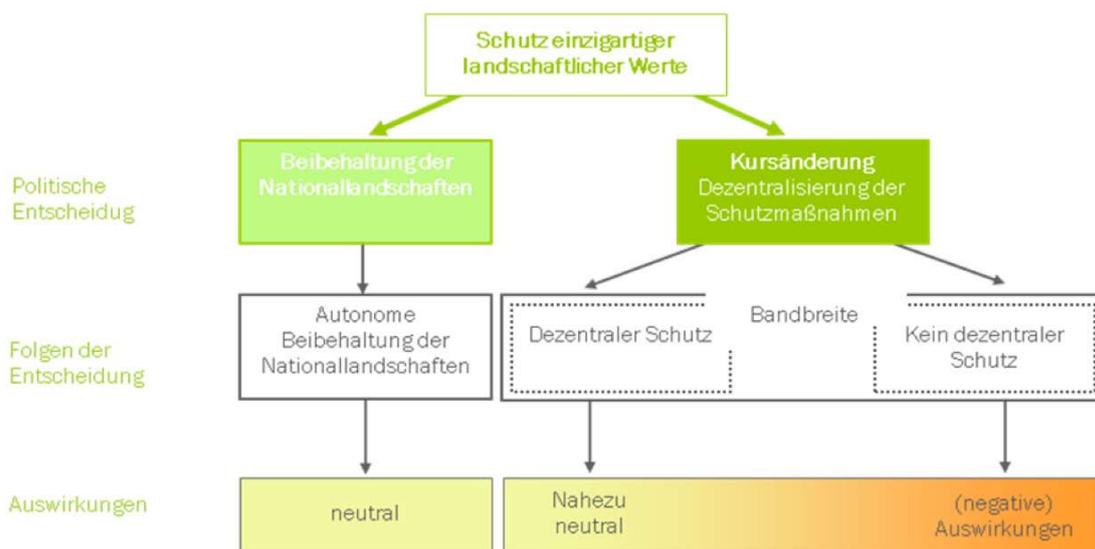
Infolge der nun getroffenen Aussagen werden kurzfristig (in den nächsten Jahren) keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele für die Natura-2000-Gebiete erwartet, zumal das bereits realisierte ökologische Verbundsystem (einschließlich der Natura-2000-Gebiete) durch die Neugestaltungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt wird. Außerdem wird das neugestaltete Verbundsystem letztlich größer sein als das bis zum jetzigen Zeitpunkt realisierte System.

Die Neugestaltung des ökologischen Verbundsystems und die Abschaffung der robusten Verbindungen kann sich langfristig (bis 2040) auf bestimmte Arten negativ auswirken. Dies lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht eindeutig feststellen, unter anderem aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf den Klimawandel und auf die Minderungsmaßnahmen, die beispielsweise die Provinzen noch durchführen müssen. So kann der positive

Beitrag der kürzlich eingeleiteten flankierenden Maßnahmen, darunter die Programmatistische Stickstoffstrategie (Programmatistische Aanpak Stikstof/PAS) und die grüne Infrastruktur, momentan noch nicht gut eingeschätzt werden. Hinzu kommt, dass für die Erreichung der Erhaltungsziele keine Frist festgesetzt worden ist, wodurch die spätere Erreichung der Ziele nicht als wesentlicher Faktor bewertet werden kann. Angesichts des Zeitrahmens der Strukturvision (2040) liegt es auf der Hand, bei der Bewertung der langfristigen Auswirkungen des neu zu gestaltenden und weiterzuentwickelnden ökologischen Verbundsystems auch externe Einflüsse wie den Klimawandel zu berücksichtigen. Bei der näheren Definition der Neugestaltung des ökologischen Verbundsystems ist es wichtig, dass die zwischen dem Staat und den Provinzen noch zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich ihrer möglichen nachteiligen Folgen für Natura-2000-Gebiete geprüft werden und dass untersucht wird, welche Möglichkeiten zur Begrenzung oder Beseitigung dieser Folgen bestehen. Dabei geht die Regierung weiterhin davon aus, dass auch mit einem neugestalteten Verbundsystem die internationalen Zielvorgaben für die Biodiversität erreicht werden. Die Auswirkungen der Maßnahmen werden auf vertraute Weise, beispielsweise in der jährlich herausgegebenen Bilanz des Lebensumfelds (Balans voor de Leefomgeving), veröffentlicht.

Schutz einzigartiger landschaftlicher Werte

Mit der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung wird die Verantwortung für die Landschaft den Provinzen übertragen. Der nationale raumplanerische Status und die Vorschriften für die Nationallandschaften (darunter das »Grüne Herz«) und die nationalen Grüngürtel werden abgeschafft. Andererseits werden neue Gebiete für die UNESCO-Welterbeliste vorgeschlagen und raumplanerisch geschützt, und es wird eine neue Generation von Stadt- und Dorfansichten aus der Wiederaufbauzeit (1945–1965) ausgewiesen und im Rahmen von Vereinbarungen mit Gemeinden entwicklungsorientiert geschützt werden.



Mit dem Wegfall des nationalen raumplanerischen Status, der Vorschriften für die Nationallandschaften und der nationalen Grüngürtel wird die Verantwortung für die landschaftlichen und kulturhistorischen Werte in diesen Gebieten in vollem Umfang den Provinzen übertragen. Dabei ist unklar, ob die heutigen Bebauungsbeschränkungen erhalten bleiben. Es besteht die Möglichkeit, dass die Provinzen angesichts des neuen Entscheidungsspielraums ihre Bestimmungen lockern werden. Das gilt dann auch für den relativ

umfassenden Schutz, der in den nationalen Grüngürteln geboten wurde, vor allem in den dichtbesiedelten westlichen Provinzen.

Da in der Randstad auch das stärkste Wachstum sowohl der Wirtschaft als auch der Bevölkerung erwartet wird, besteht durchaus die Möglichkeit, dass in diesen Gebieten die Bebauung auf Kosten der ursprünglichen Landschaftsschutzflächen zunimmt. Aufgrund von Simulationen des Planungsamts für Raum, Natur und Umwelt ist davon auszugehen, dass die Bebauung vor allem im Umfeld der Agglomerationen in der Randstad stark zunehmen wird. Der für die Funktionen Wohnen und Arbeiten zur Verfügung stehende Raum kann in erster Linie als positiver Faktor für die Vitalität des Lebensumfelds betrachtet werden, da attraktive grüne Wohnumfelder entstehen. Andererseits werden dadurch aber auch die charakteristischen historischen Landschaften in der Randstad (z. B. Moorwiesen und trockengelegte Polder) beeinträchtigt. Dadurch kann sich auch die Attraktivität des Lebensumfelds verringern – mit der Folge, dass die betreffenden Regionen mittelfristig weniger attraktive Standorte für nationale und internationale Unternehmen darstellen. Wenn Beschränkungen in Bezug auf frühere Nationallandschaften aufgehoben werden, kann es zu einer zunehmenden Urbanisierung kommen, beispielsweise in den offenen Gebieten im Umfeld der großen Städte in der Randstad. Dies kann sich negativ auf den Erlebnis- und Freizeitwert dieser Gebiete auswirken. Darüber hinaus können charakteristische Naturwerte, insbesondere in den Moorwiesengebieten, durch zunehmende Bebauung beeinträchtigt werden, was möglicherweise zu einem Rückgang der auch auf internationaler Ebene bedeutenden Wiesenvögelpopulationen führt. Dies gilt natürlich nur für die Gebiete, die keinem ergänzenden Schutz, beispielsweise im Rahmen des neu gestalteten ökologischen Verbundsystems, unterliegen.

Kohärenzeffekte

Der Umweltbericht umfasst auch eine gebietsorientierte Untersuchung der Kohärenzeffekte der vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Regionen. Dabei wurde von den acht im Rahmen des Mehrjahresprogramms Infrastruktur, Raumordnung und Transport (MIRT) ausgewiesenen Regionen ausgegangen, in denen sich laut Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung integrierte Aufgaben auf Reichsebene stellen. Welche Folgen die Dezentralisierung der Politik für jedes dieser Gebiete haben wird, ist schwer vorherzusagen. Dies wird unter anderem davon abhängen, auf welche Weise die Provinzen die ihnen im Rahmen der Dezentralisierung übertragenen Aufgaben angehen. Angesichts der zu erwartenden individuellen Vorgehensweisen werden sich die Unterschiede zwischen den Regionen verstärken. In einem großen Teil dieser Regionen spielt das Reich in Bezug auf die raumwirksamen Entwicklungen eine unterstützende Rolle. In den Wachstumsregionen Nordwestniederlande und Utrecht, im Südflügel der Randstad und in Teilen der Region Brabant spielt die Zentralbehörde auf dem Gebiet der Urbanisierung und der Mobilität eine aktive, steuernde Rolle. In diesen Gebieten wird vor allem in die Verstärkung der Funktionen Wohnen und Arbeiten und in die Beseitigung von Erreichbarkeitsproblemen investiert. Eine stärkere Konzentration von Entwicklungen in der Randstad, einhergehend mit einer weiteren Verlagerung der Wohnfunktion in die Randlagen der Städte hätte eine weitere Belastung der bereits schwer beanspruchten Infrastruktur zur Folge. Dadurch könnte sich auch das Stauproblem noch weiter verschärfen. Die Suburbanisierungsprozesse könnten auch dazu führen, dass neue Projekte an weniger günstigen Standorten im öffentlichen Verkehrsnetz realisiert werden. Dadurch könnte sich die Erreichbarkeit verschlechtern (PBL, 2011). Andererseits werden in diesen Gebieten aber auch Investitionen getätigt, die die Kapazität des Mobilitätssystems positiv beeinflussen. Begünstigt durch die Abschaffung der Bündelungspolitik ist in der Randstad eine Konzentration von Arbeitsplätzen und Haushalten zu erwarten. Dies geht auf Kosten der Zwischenregionen und Peripheriegebiete, in denen sich die rückläufigen Entwicklungen durch eine weitere Konzentration in den städtischen (Wachstums-)Gebieten noch weiter verstärken können. Innerhalb der Randstad ist eine Konzentration im südlichen Flügel und den suburbanen Gebieten, etwa im

Rivierengebiet und dem »Grünen Herz«, zu erwarten. Die zunehmende Urbanisierung führt zu einer verstärkten Umweltbelastung. Außerdem wird das Wachstum zu einer Zersiedelung des Umlands führen, wodurch Natur und Landschaft – je nach den tatsächlich durchgeführten Maßnahmen – an Qualität einbüßen können oder möglicherweise sogar ganz verschwinden. Andererseits wird sich der für Wohnen, Arbeiten und Mobilität verfügbare Raum vergrößern.

Auswirkungen auf geschützte Natura-2000-Gebiete

Für manche Entscheidungen, die die Regierung in der Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung getroffen hat, wurde im Rahmen einer Vorabprüfung festgestellt, ob anhand objektiver Daten beurteilt werden kann, ob die betreffende Aktivität erhebliche negative Auswirkungen auf die Erhaltungsziele in den Natura-2000-Gebieten haben kann. Bei dieser Prüfung wurden die Auswirkungen aller strategischen Grundsatzentscheidungen berücksichtigt (politische Kursänderungen). Die Vorabprüfung zeigt, dass auf der Abstraktionsebene der Grundsatzentscheidungen im Entwurf der Strukturvision keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Bei konkreten Folgebeschlüssen, beispielsweise über Infrastrukturprojekte, muss erneut untersucht werden, ob erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten sind und mit welchen Maßnahmen sich solche Auswirkungen gegebenenfalls mildern oder ausgleichen lassen. Festzuhalten ist, dass der Verzicht auf ursprünglich geplante Elemente keine unmittelbaren negativen Auswirkungen haben kann. Allerdings können längerfristig Risiken auftreten, denen bei eventuellen Folgebeschlüssen Rechnung getragen werden muss. Der genaue Umfang und die Bedeutung dieser Risiken können angesichts des abstrakten Charakters der strategischen Entscheidungen – die erst im Rahmen von Folgebeschlüssen konkretisiert werden – zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden.

Um einer Beeinträchtigung von Natura-2000-Werten vorzubeugen, müssen die eventuellen Folgebeschlüsse, deren Rahmen die vorliegende Strukturvision darstellt, sorgfältig verfolgt werden. So werden die nachgeordneten Gebietskörperschaften bei der Beschlussfassung über raumwirtschaftliche Aufgaben und Stadtentwicklungsmaßnahmen den vorhandenen Natura-2000-Werten Rechnung tragen müssen. Schließlich können auf lokaler Ebene Probleme auftreten. Was die Investitions-, Innovations- und Erhaltungsmaßnahmen im Interesse der Erreichbarkeit betrifft, so werden nach 2020 voraussichtlich mehr Investitionen in die städtischen Regionen im Umfeld der Main-, Brain- und Greenports und in die Verbindungen ins Hinterland getätigt. Bei Beschlüssen auf Projektebene ist zu beurteilen, ob dies infolge der Zerschneidung und Störung von Naturflächen auf lokaler Ebene nachteilige Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben kann. Auch bei Folgebeschlüssen über die Neugestaltung des ökologischen Verbundsystems ist es wichtig, die Risiken für Natura-2000-Gebiete erneut im Rahmen einer Umweltprüfung zu beurteilen und zu untersuchen, wie sich diese Risiken gegebenenfalls begrenzen oder vermeiden lassen. Bei allen Folgebeschlüssen müssen die strengen Natura-2000-Vorschriften beachtet werden.

Grenzüberschreitende Auswirkungen

Grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Umwelt, die Natur und die Nachhaltigkeitsziele sind weder von den Maßnahmen in Bezug auf die raumwirtschaftliche Struktur und die Urbanisierung noch von den Maßnahmen zum Schutz einzigartiger landschaftlicher Werte zu erwarten. Die Investitions-, Innovations- und Erhaltungsmaßnahmen im Interesse der Erreichbarkeit werden sich voraussichtlich auch nicht grenzüberschreitend auswirken. Mit Blick auf die Investitionen in den städtischen Regionen im Umfeld der Main-, Brain- und Greenports und entlang der Hinterlandverbindungen ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich auf Projektebene grenzüberschreitende Auswirkungen auf die Umwelt und die Erreichbarkeit ergeben. Auch infolge der Maßnahmen zum Schutz der ökologischen Verbundsysteme sind zum jetzigen Zeitpunkt keine

grenzüberschreitenden Auswirkungen zu erwarten; Folgebeschlüsse im Zusammenhang mit der Neugestaltung des niederländischen ökologischen Verbundsystems könnten jedoch die Robustheit des nordwesteuropäischen Netzes geschützter Gebiete beeinträchtigen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Anschluss der niederländischen, von den großen Flussmündungen geprägten Natur an Gebiete in Belgien und Deutschland. Auch dies ist ein Punkt, den es bei der Prüfung der Auswirkungen von Folgebeschlüssen über das ökologische Verbundnetz auf das Natura-2000-Netz zu beachten gilt.

Weitere Schritte

Der Entwurf der Strukturvision wird zusammen mit dem Bericht über die strategische Umweltprüfung im Sommer 2011 zur Einsicht ausgelegt. Die Öffentlichkeit hat dann Gelegenheit, zu den geplanten Maßnahmen und der durchgeführten strategischen Umweltprüfung Stellung zu nehmen. Außerdem wird die UVP-Kommission ein unabhängiges Gutachten zum Umweltbericht erstellen. Anschließend – voraussichtlich im Herbst 2011 – wird die Ministerin für Infrastruktur und Raumordnung eine Entscheidung über die endgültige Strukturvision Infrastruktur und Raumordnung treffen.

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Umwelt

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | Niederlande
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juli 2011