

Rondetafelgesprek Tweede Kamercommissie Wonen en Rijksdienst over de Nationale Omgevingsvisie dd 7 maart 2018.

Inbreng VNO-NCW en MKB-Nederland

Grote transities vragen om een strategische visie, een integrale aanpak en regie vanuit het Rijk

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is het aangewezen instrument voor het Rijk om regie te nemen bij de aanpak van de ingrijpende transities die nodig zijn om ons land leefbaar te houden. Alleen al de woningbouwopgave, de vermindering van de CO₂-uitstoot met 80% en het inspelen op de gevolgen van klimaatverandering vragen erom dat het NOVI, een soort Deltaplan voor de fysieke leefomgeving, in de eerste helft van 2019 gereed is. Gemeenten en provincies moeten vervolgens het voortouw nemen om de strategische visie in het NOVI concreet vorm te geven. Zij moeten dit samen doen met maatschappelijke organisaties, ondernemingsorganisaties en kennisinstututen.

Nederland heeft ondanks een intensief gebruik van de ruimte, internationaal gezien een hoog niveau van leefbaarheid, bereikbaarheid, lucht- en milieukwaliteit en (water)veiligheid. Om te zorgen dat dit in de toekomst ook zo blijft moet er wel wat gebeuren. Door daar nu voortvarend en op een slimme manier mee aan de slag te gaan kunnen ook toekomstige generaties genieten van het hoge niveau van de omgevingskwaliteit.

De Nederlandse bevolking groeit namelijk tot 18 miljoen inwoners in 2030. Dat betekent dat er in het komende decennium 900.000 extra huishoudens bij komen. Daar waar de druk nu al groot is, wordt ook de belangrijkste extra (woon)vraag verwacht. Wonen kan niet los worden gezien van nieuwe vormen en oplossingen voor mobiliteit. Binnen de Randstad moeten bestemmingen met een combinatie van OV, tweewielers en overig (gedeeld) vervoer van deur tot deur bereikbaar zijn binnen een uur. De Randstad zelf moet binnen een uur bereikbaar zijn vanuit andere delen van het land.

De enorme opgave om CO₂-uitstoot met 80% te reduceren vergt een ongekende aanpassing en vernieuwing van de zowel bovengrondse als ondergrondse energie-infrastructuur ten behoeve van verduurzaming van de gebouwde omgeving, de mobiliteit en de industrie. De gevolgen van klimaatverandering zoals extremer weer (kortstondige overvloedige regenval en hitte) en stijgende waterspiegels van de grote rivieren en de Noordzee zijn onmiskenbaar en vragen dat Nederland op veel plaatsen hiertegen bestendig wordt gemaakt (klimaatadaptatie). Ook daar is een aanpak nodig waarbij maatregelen en voorzieningen geïntegreerd worden in bijvoorbeeld vernieuwing/uitbreiding van de infrastructuur en of bij nieuwbouw en stadsvernieuwing.

In de NOVI moeten de opgaven voortvloeiend uit de verschillende transities hun concrete invulling krijgen. Deze strategische visie gaat immers over de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het

grondgebied en over de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid van het Rijk (art. 3.2 Omgevingswet). De NOVI draagt zodoende ook bij aan het versterken van het vestigingsklimaat voor ondernemingen. Maar, dat komt niet automatisch van de grond. Dat vraagt om een integrale benadering en aanpak – een Deltaplan voor de fysieke leefomgeving – waarbij ons hele land efficiënt en effectief wordt benut.

Een belangrijk deel van het beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving wordt op dit moment en straks onder de Omgevingswet op provinciaal- en gemeentelijk niveau ingevuld. Bij de transities gaat het echter veelal om zaken die de individuele gemeente- en provinciegrenzen overstijgen. Het zijn onderwerpen die van nationaal belang zijn en daarom aandacht, sturing en regie van het Rijk vragen. De Omgevingswet legt dan ook terecht de verantwoordelijkheid bij het Rijk om een NOVI op te stellen, waarin de beleidsinzet voor de fysieke leefomgeving wordt uiteengezet en voorstellen moeten worden gedaan voor de uitvoering daarvan.

Aangezien een Omgevingsvisie primair de opstellende overheid zelf bindt en geen directe doorwerking naar andere overheden heeft, zullen aanvullende instrumenten van de Omgevingswet moeten worden ingezet om die doorwerking wel te realiseren. Zo kan het Rijk straks onder meer gebruik maken van instructieregels voor andere overheden en kan het rijk eventueel een projectbesluit vaststellen. De Omgevingswet treedt echter pas in werking op 1 januari 2021, terwijl er nu forse opgaven liggen die zo snel mogelijk moeten worden aangepakt. Aangezien het NOVI een belangrijk instrument vormt voor die aanpak, stellen wij voor om het NOVI de hoogste prioriteit te geven, zodat het in de eerste helft van 2019 gereed is.

Om te borgen dat deze integrale strategische visie vervolgens ook werkelijkheid kan worden, bepleiten wij dat in de NOVI expliciet de sturing en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende overheden goed gedefinieerd en uitgewerkt wordt. Wij stellen ons voor, dat dit op hoofdlijnen in de praktijk als volgt vorm krijgt: Gemeenten en provincies krijgen de uitnodiging om het voortouw te nemen, waarbij zij dat samen doen met maatschappelijke organisaties, ondernemingsorganisaties en kennisinstituten. Op deze wijze kan lokaal en regionaal maatwerk worden geleverd. De partijen moeten binnen een vooraf bepaalde periode komen met een plan met locaties en bijbehorend investeringsprogramma waarin ook wordt aangegeven wat er aan eventuele onrendabele toppen is. Zo kan het Rijk ter stimulering een budget ter beschikking stellen ter gedeeltelijke dekking van de onrendabele top van strategische binnenstedelijke transformaties en voor infrastructurele voorzieningen. Komen partijen er niet uit, dan vormt het NOVI voor het Rijk de basis om onder het huidige recht en straks onder de Omgevingswet maatregelen nemen, die de andere overheden binden¹.

Deze aanpak met eigen verantwoordelijkheid en ‘probleemeigenaarschap’ bij de verschillende overheden zal leiden tot een effectieve aanpak en uitvoering. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij vanwege vergaande decentralisatie vaak sprake is van een gedeelde

¹ Vergelijk ook de overlegstructuren en de systematiek die wordt gevolgd bij het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Zie verder de NL Next Level publicatie “Schaarse ruimte, slimme oplossingen” van VNO-NCW, MKB-Nederland en LTO Nederland <https://www.nl-nextlevel.nl/uitdagingen/duurzame-delta/>.

verantwoordelijkheid wat er in de praktijk veelal toe leidt dat niemand zich verantwoordelijk voelt voor het geheel, waardoor een integrale aanpak niet effectief kan worden gerealiseerd.

Recente afspraken in het kader van het Interbestuurlijk Akkoord tussen Rijk en decentrale overheden over de gebiedsgerichte aanpak en over de NOVI (via een bestuursakkoord en omgevingsagenda's) zijn stappen in de goede richting. Voor breed maatschappelijk draagvlak is van het grootste belang dat het relevante bedrijfsleven hierbij in een zo vroeg mogelijk stadium wordt betrokken. En dat deze afspraken landen in een Bestuursakkoord waarin partijen zich committeren en zorg dragen voor een effectieve en efficiënte uitvoering.

Ten slotte moet een integrale aanpak voor de fysieke omgeving kunnen rekenen op duurzame politieke daadkracht en prioritering om effectief te kunnen zijn. Het gaat immers om onderwerpen van nationaal belang. Het Rijk zal de doelstellingen van de NOVI daarom nauwlettend moeten bewaken en de Tweede Kamer periodiek over de uitvoering en voortgang moeten rapporteren. En bereid zijn om potentiële inbreuk of strijdigheid met hogere (nationale) belangen op decentraal niveau zo veel mogelijk te voorkomen en uiteindelijk met instructieregels te corrigeren.

Contactpersonen

mr.dr. J.H.G. van den Broek	tel: 070 3490322 e-mail: broek@vnoncw-mkb.nl
ing. F.J. de Groot	tel: 070 3490326 e-mail: groot@vnoncw-mkb.nl
drs. G.H.J. Rijkhoff	tel: 070 3490331 e-mail: rijkhoff@vnoncw-mkb.nl

3 maart 2018