

Notitie vraagstukken en acties na 2e tussenstand Koersdocument

Algemeen	
Aan	Portefeuillehoudersoverleg fysiek domein
Van	Regio
Datum	27 mei 2020
Verspreiden	Nee
Kenmerk	20.0002831

1. Inleiding

Op 27 februari 2020 heeft het pfho fysiek domein de eerste tussenstand van het Koersdocument Gooi en Vechtstreek vrijgegeven, met als doel het aangaan van het gesprek met raden en gebiedspartijen. Door de maatregelen tegen het Coronavirus COVID-19 is dit slechts beperkt mogelijk geweest. Diverse gebiedspartijen hebben nog wel een schriftelijke reactie kunnen geven.

In deze memo wordt daarom de kern toegelicht van de bevindingen uit de reacties van gebiedspartijen. Daar staan ook acties aan gekoppeld om richting de definitieve versie van het koersdocument uit te voeren.

Partijen

De ingekomen reacties zijn van de gezamenlijke woningcorporaties, de bedrijvenfederatie Gooi en Vechtstreek, Brandweer, GGD, Waterschap, LTO, Goois Natuurreservaat, PWN, NS, vertegenwoordigers van transportsector en medeoverheden (ambtelijk). Deze reacties beslaan diverse onderdelen van het koersdocument. Dit geeft daarom een duidelijker beeld waar er zaken ontbreken of waar verschillende belangen elkaar raken.

Daarnaast heeft het Kabinet een brief aan de Tweede Kamer gestuurd (d.d. 23 april 2020) waarin zij scherpere keuzes voor de definitieve Nationale Omgevingsvisie aankondigen. Ook dit is relevante informatie.

Aanpassingen bij tweede tussenstand

Vanwege de beperkte participatie bevat de tweede tussenstand van het Koersdocument met name tekstuele verduidelijkingen, een verbetering van de opzet en correcties van kaartbeelden.

Qua opzet is een duidelijker verschil gemaakt tussen afwegingsprincipes bij regionale opgaven, ambities en ontwikkelijnen. De afwegingsprincipes gaan over de balans tussen het lokale en (boven)regionale schaalniveau die zijn gehanteerd bij het formuleren van het koersdocument. Vervolgens gaan de ambities primair over wat de regio op lange termijn voor ambities heeft en waarom. De ontwikkelijnen geven vervolgens een aanzet hoe deze ambities bereikt kunnen worden.

Het beeld wat tot heden uit de reacties naar voren komt is dat de ambities overwegend worden gedeeld (behalve de economische ambitie). Over de wijze van invulling van de ambities, die in de ontwikkelijnen beschreven moeten worden, zijn de meest fundamentele verschillen van inzicht. Daarom is dit hoofdstuk het minst ingevuld, ook omdat zeker hier participatie van grote waarde is.

2. Vraagstukken met betrekking tot de geformuleerde ambities

Algemene hoofdambitie

Er wordt geconstateerd dat deze nog verder moet worden uitgewerkt. Daarbij wordt diverse malen benoemd dat het behouden en versterken van de kwaliteiten van de regio, en deze ook te benoemen, van belang is. Dit is als eerste aanzet verwerkt, op basis van vastgestelde documenten (zoals de Regionale Samenwerkingsagenda).

Actie: de regionale kwaliteiten beter beschrijven in het document

Economische ambities

Fundamentele kritiek richt zich op de formulering van de economische ambitie. Er wordt herkend dat in het laatste decennia werkgelegenheid en ruimte voor werk is verdwenen en te weinig terugkomt in nieuwe programmering. Het wordt door bedrijven echter als onaanvaardbaar gezien om geen brede economische ambitie meer te formuleren. Men geeft daarbij aan dat ruimte voor werk nodig blijft, zeker voor praktijkgeschoolde banen. Het ontbreken van voldoende werk in de regio zal leiden tot verschillen tussen groepen inwoners, tot meer vervoersbewegingen en afnemende voorzieningen.

Actie: nader onderzoeken en politiek bespreken

Belangrijk aspect in deze discussie is de vraag of de regio voldoende ruimte biedt, of kan bieden, aan werklocaties. De ruimte is schaars en er is concurrentie met andere functies, met name wonen. Om op dit punt meer beslisinformatie te bieden, wordt er een nadere analyse uitgevoerd door een extern economisch adviesbureau. Daarbij is de kernvraag wat de ambitie om een woon/werkregio te zijn (= zoveel banen als beroepsbevolking) betekent voor de (toekomstige) ruimtevrage naar werklocaties. Deze analyse moet voor het najaar klaar zijn, zodat de raden hier kennis van kunnen nemen en kunnen gebruiken om hun politieke standpunt te verwoorden. In de tweede tussenstand wordt de economische ambitie daarom open gelaten.

Ambitie op het onderwerp gezondheid en veiligheid?

In de eerste tussenstand is benoemd dat gezondheid en veiligheid een algemene randvoorwaarde zijn bij iedere ontwikkeling. Er is geen algemene ambitie op dit punt benoemd, al zijn diverse aspecten wel onderdeel van de ambities en uit te werken principes (zoals een complete en inclusieve regio, voldoende nabijheid van groen). Dit houdt ook verband met de eerdere afbakening van regionale opgaven voor het koersdocument, waarbij is geconstateerd dat deze aspecten of bovenregionaal zijn (zoals luchtkwaliteit) of lokaal (inrichting openbare ruimte, bebouwing). De GGD en Brandweer pleiten ervoor om wel een algemene ambitie op te nemen.

Actie: politiek bespreken

Er dient te worden bepaald of hier een ambitie ontbreekt en zo ja wat deze moet zijn.

Ambities voor klimaatverandering en energie

In het eerste tussenstand van het koersdocument staat benoemd dat wordt gestreefd naar klimaatneutraliteit en energieneutraliteit. Dit onderwerp zou nader worden ingevuld naar aanleiding van de Regionale Energiestrategie (RES).

Het concept van de RES, zoals vrijgegeven door de colleges, maakt duidelijk dat er weinig locaties voor grootschalige opwekking van energie (wind en zon) zijn die niet raken aan het landschap. In hun reactie op het koersdocument en de RES geven LTO en natuurorganisaties aan dat zij geen ruimte zien voor wind- en zonne-energie in waardevol agrarisch gebied of landschap.

In de concept RES wordt uitgegaan van een ambitie om klimaatneutraal te worden.

Actie: deels verwerken, deels politiek bespreken

Het voorstel is om, overeenkomstig de concept RES, de ambitie te benoemen om op klimaatneutraliteit, maar niet op energieneutraliteit (uitgaande van de huidige techniek).

Uiteindelijk is de RES input voor een integrale afweging in de omgevingsvisies. Er dient daarom ook het gesprek te worden gevoerd of er nadere uitspraken worden gedaan over die afweging.

3. Vraagstukken met betrekking tot uitwerking van de ambities (ontwikkellijnen)

Uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie

In de brief aan de Tweede Kamer maakt de regering duidelijk meer te willen sturen op de ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland. Hilversum staat binnen onze regio daarbij expliciet op te kaart, net als de verbinding richting Amsterdam en de verbinding Utrecht-Amsterdam. Daarnaast geeft het Rijk aan meer regio te nemen op het landelijk gebied met een nationaal programma. Onderdeel van dit programma moeten regionale veenweidestrategieën worden.

Actie: verwerken

De onderwerpen waar het Rijk meer regie op gaat nemen, stedelijk netwerk en landelijk gebied (met als specifiek onderdeel veenweidegebied). Dit lijkt sterk op de drie ontwikkellijnen die in de eerste tussenstand van het koersdocument zijn onderscheiden. Dit bevestigt de aanpak en het belang om hier als regio richting in te kiezen.

Landschap en cultuurhistorie

Door diverse partijen is het belang van behoud van het groen en blauwe landschap benoemd. Daar is de oproep om strategieën te ontwikkelen voor de toekomst van de agrarische sector, voor energiewinning, voor de recreatieve ontsluiting, stikstofdepositie. Kortom, meer richting te geven op de landschappelijke opgaven en voor alle opgaven te redeneren vanuit de kwaliteiten van de regio.

Actie: verwerken en nader gesprek

Het is duidelijk dat er veel speelt in het landelijk gebied. Er wordt daarom een meer precies kaartbeeld gemaakt. De ontwikkellijn landschap was reeds benoemd.

Invulling ambities voor het veenweidegebied en het watersysteem

In het koersdocument staan ambities opgenomen om de bodemdaling in het veenweidegebied te stoppen en het watersysteem en de natuur robuuster te maken. Deze ambities worden in de kern breed gedeeld. Ook wordt herkend dat dit een samenhangend perspectief vraagt.

Over de wijze waarop invulling aan deze ambities moet worden gegeven zijn wel duidelijke verschillen. Dit gaat dus met name over het hoofdstuk met de ontwikkellijnen.

Het Waterschap heeft besloten dat vanaf 2030 het peil niet meer volledig meer de functie gaat volgen. Ook natuurorganisaties pleiten ervoor het peil omhoog te brengen. In de Kamerbrief over de NOVI wordt deze optie voor delen van het veenweidegebied ook noodzakelijk geacht.

LTO vindt dat het waterpeil de agrarische functie zou moeten volgen. LTO pleit voor waterinfiltratiesystemen als middel om bodemdaling tegen te gaan. Als bodemdaling wordt tegengegaan door het verhogen van het waterpeil, zoals onder meer de natuurorganisaties bepleiten, dan is dat het huidige agrarisch gebruik niet meer mogelijk.

Actie: verwerken en nader gesprek

De reacties geven (temeer) aan dat samenhangende oplossingen gewenst zijn, maar ook ingewikkeld. Er wordt daarom voorgesteld om de komende maanden hier verder met partijen op in te gaan. Ook hier geldt dat een uitgebreider kaartbeeld wordt gemaakt.

Invulling van de verstedelijkingsambities

De ambitie om een complete en inclusieve regio te blijven wordt onderschreven. Ook wordt het kansrijk gezien om te ontwikkelen nabij OV-knooppunten. De wijze waarop hier invulling aan wordt gegeven, levert nog wel enkele politieke vraagstukken op of vraagt om uitwerking.

Buitenstedelijk bouwen

Er wordt zowel door LTO als natuurorganisaties gepleit om binnenstedelijk te bouwen. LTO geeft aan dat de ambities voor kringlooplandbouw meer ruimte vraagt dan nu en dat het agrarisch landschap ook qua verschijning moet worden behouden. Daarom wordt bouwen in agrarisch gebied niet voorgestaan. Natuurorganisaties bepleiten binnenstedelijk bouwen uit oogpunt van behoud van natuur en landschap. Daarbij is bouwhoogte wel een aandachtspunt. Het huidige beleid van de provincie geeft ook niet veel ruimte op dit punt.

In de eerste tussenstand is buitenstedelijk bouwen niet categorisch afgewezen. Dit is overigens ook niet geheel aan de gemeenten om te besluiten, er gelden provinciale- en rijksregels. Er werd ruimte voor gezien om transities in het landelijk gebied te financieren (primair op bestaande erven) en buiten waardevol landschap. Traditionele uitleglocaties zijn wel als onwenselijk benoemd.

Actie: het al dan niet buitenstedelijk bouwen is een politiek vraagstuk.

Ruimte voor economische functies

Er zijn ook diverse reacties ontvangen dat ook in de toekomst ruimte nodig is voor bedrijventerreinen en andere werklocaties.

Actie: de benodigde ruimte vraag in de toekomst voor economie is onderdeel van de nadere analyse op het punt van economie.

Verdeling van sociale woningbouw

De woningcorporaties steunen de benoemde ambities, ook om het aandeel sociale woningbouw te laten meegroeien met de totale voorraad. De corporaties pleiten er wel voor om dit op regionaal niveau te beschouwen en op goed bereikbare plekken nabij openbaar vervoer extra te doen. Dit betekent dat gebieden als het centrum van Hilversum een hoger aantal sociale woningbouw zou komen dan wanneer gelijke verdeling over de regio zou worden aangehouden. Anderzijds betekent dit ook dat in sommige kernen minder sociale woningbouw wordt gerealiseerd omdat dit stedenbouwkundig lastiger is en corporaties hun investeringen focussen.

Als ruimtelijke condities, zoals lokale stedenbouwkundige mogelijkheden en bereikbaarheid, als leidend principe worden beschouwd dan is er veel te zeggen voor deze benadering. Ruimtelijke condities zijn echter niet de enige overweging in deze.

Actie: het is een politieke vraag of hier in het koersdocument uitspraken over gedaan moeten worden.

Ambities voor het goederenvervoer

De vertegenwoordigers van de transportsector vragen aandacht voor ambities voor het goederenmobiliteit. Er wordt een koers voor duurzame bevoorrading van de steden in de regio,

duurzaam transport voor en door de regio gemist. Bijvoorbeeld op het punt van zero emissie stadslogistiek. De eerste tussenstand van het koersdocument ging inderdaad niet in op dit punt.

Daarnaast pleiten ze ervoor om niet alleen op openbaar vervoer en fiets in te zetten. Als concrete maatregelen worden verbreding van de A1 en A27 genoemd en het verleggen van de N201 langs de zuidkant van Hilversum. Deze laatste optie is in het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam afgewezen.

Actie: verwerken en nader gesprek

Nader uitwerken wat de richting van het goederenvervoer moet worden. Dit in overleg met de transportsector.

Voor- en nadelen van verdichting

Diverse partijen wijzen op de voor- en nadelen van verdichting. Over het algemeen wordt de koers op dit punt onderschreven. Binnenstedelijk bouwen spaart het landschap, biedt kansen voor goede aansluiting op openbaar vervoer, versterken van het voorzieningenniveau en kansen voor verduurzaming en kwaliteitsverbetering van bestaande bebouwing. Vrijliggende HOV banen en clusteren van bebouwing zijn positief voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.

Er wordt ook gewezen op (potentiële) nadelen van verdichting, zoals hogere milieubelasting bij het spoor, de noodzaak om (wat) hoger te bouwen en de noodzaak om goede bereikbaarheid te garanderen.

Actie: waar nodig verwerken

De keuze voor verdichting is op politiek niveau gemaakt. De exacte uitwerking is met name op het niveau van de gemeente, daar is het koersdocument niet de plek voor. Er wordt de komende maanden wel gekeken of er algemene aandachtspunten of principes zijn te formuleren.