

De NOVI als een knikkerbak

De Nationale Omgevingsvisie als een knikkerbak. Met opgaven die als knikkers naar beneden rollen, langs de provinciale en de gemeentelijke visies om te landen in de samenleving.

De beeldspraak is van een gemeenteambtenaar. Ze hoopt dat cultuurhistorie als een estafettestokje via de NOVI wordt doorgegeven naar de decentrale omgevingsvisies. Dat helpt haar om lokaal het beschermde stadsgezicht te verankeren in de nieuwe instrumenten van de Omgevingswet. De vraag is: hoe bouw je zo'n knikkerbak? Begin je bovenaan, op de plek waar de knikker vertrekt, of juist onderaan, op de plek waar die landt? Nu leven we in innovatieve tijden; uit een 3D-printer rolt zelfs een binnenstebuitengekeerde knikkerbaan. Maar elke kleuter en elke bouwer zal zeggen: bouwen doe je van onderop. Dat is veel steviger.

Dank voor de spreekruimte die u aan deze tafel biedt aan Platform31. Wij zijn een kennis- en netwerkorganisatie voor maatschappelijke vraagstukken in stad en regio. In een groot netwerk van ministeries, provincies, steden, corporaties en marktpartijen nemen wij een onafhankelijke positie in. Platform31 verbindt onderzoek, beleid en praktijk met elkaar, nationaal én internationaal. De trends die wij zien in stad en regio, wil ik graag met u delen.

Wij buigen ons vandaag met een enorme verzameling expertise over de Nationale Omgevingsvisie. In de lokale praktijk gebeurt dit ook. In provincies, steden en dorpen wordt volop aan omgevingsvisies gewerkt, met inbreng van bewoners en samenleving: de landplaats van de knikkers. Het lijkt mij zinvol voor de NOVI om deze eerste ervaringen te benutten bij het opbouwen van de Nationale Omgevingsvisie. Ik zal dat toelichten.

De NOVI komt op het juiste moment. We staan op een kantelpunt. We keren ons af van verspillen en vervuilen, het uitputten van de aarde. De koplopers van onze generaties inspireerden velen en inmiddels zien we een brede beweging ontstaan die met andere ogen naar de leefomgeving kijkt. Voor wie nu opgroeit, zijn elektrisch rijden, circulair bouwen, biologisch eten en aardgasvrij verwarmen logische en reële keuzemogelijkheden. Aan ons de taak om iedereen in staat te stellen die keuze te maken.

Om als samenleving echt te kantelen, is een gedeelde visie op de leefomgeving nodig. Dat vraagt om inbreng en betrokkenheid van onderop – de onderkant van de knikkerbak. Maar ook om nationale keuzes over de grote opgaven in de leefomgeving. Wij horen het in onze dagelijkse praktijk: lokale bestuurders, koplopers in aardgasvrije wijken en innovatieve marktpartijen vragen om uitspraken van het rijk. Vertaal die klimaatafspraken uit Parijs naar opgaven voor de regio; maak Nul-Op-de-Meter morgen nog verplicht voor alle nieuwbouw – technisch kan het, zie het [Innovatieprogramma Energiesprong](#). Het is een keuze.

Lokaal bestaat de vrees dat de NOVI een sterk verdund stuk wordt, waar alle belangen een beetje inzitten en die van de grootste lobbyisten het sterkst. Wat lokale bestuurders – en burgers – nodig hebben is een NOVI die lijnen uitzet. Dat vergt politieke moed, een belangenafweging die verkiezingstermijnen ruim overstijgt. Wat het oplevert is helderheid, een koers. Een verbinding van enerzijds centrale sturing met anderzijds denk- en doekracht uit regio's, gemeenten, wijken om invulling te geven aan de gekozen richting.

Tot zover de governance, nu over de inhoud. Platform31 signaleert in zijn [jaarplan 2018](#) enkele belangrijke trends in stad en regio, die een relatie hebben met de NOVI. Ik breng ze graag kort onder uw aandacht.

Een belangrijke, zorgelijke trend is dat sociale en ruimtelijke verschillen groeien, ondanks de aantrekkende economie en verbeterde kansen op werk. We zien een groeiende kloof tussen *haves en have-nots*. Naast welvarende gebieden ontstaan regio's en wijken met mensen die moeite hebben om mee te doen. De stijgende huizenprijzen zorgen ervoor dat mensen met lage- of middeninkomens vaker moeten kiezen voor minder gewilde wijken of zelfs wegtrekken uit de stad.

Het economisch achterblijven van krimp- en anticipeergebieden leidt tot het verdwijnen van voorzieningen, minder gezondheid en een toenemend – wellicht te zwaar – beroep op zelfredzaamheid van inwoners. De territoriale ongelijkheid die ontstaat tussen Randstad en randland versterkt ook de politieke polarisatie, [zo waarschuwt onder andere krimphoogleraar Bettina Bock](#). Terwijl de ruimte in dunbevolkte gebieden juist mogelijkheden biedt. In De Dialoog tussen Stad en Platteland en in het Kennisplatform Demografische Transitie werkt Platform31 samen met de plattelandsgemeenten (P10), vijf krimpprovincies, kenniscentra en BZK aan deze opgave. Een NOVI die uitdrukkelijk de verbinding legt tussen Randstad en randland, die Nederland ziet als één geheel, zou daarbij enorm helpen.

Met de bouwopgave voor 1 miljoen woningen staan we voor keuzes waarmee we Nederland voor de komende decennia vormgeven. De startnotitie van de NOVI legt de keuze voor tussen 'Bouwen op goed bereikbare plaatsen of plaatsen goed bereikbaar maken'. Gevoed door onze partners in de praktijk, zeggen we als Platform31: stel, ongeacht de keuze die we maken, duurzame mobiliteit centraal.

Het samenwerkingsverband Wij maken Nederland gaf [vorig jaar met een schaduwkabinet al een voorzet voor de NOVI](#), en noemt het één van de drie punten op de horizon: Nederland als één grote, duurzame stad waar bereikbaarheid via schoon vervoer het belangrijkste thema is voor behoud van leefbaarheid, in zowel dicht- als dunbevolkte gebieden. Door te investeren in duurzame mobiliteit brengen we leefbaar wonen en werken binnen het bereik van veel meer inwoners. En omgekeerd: zonder bereikbaarheid van werk en sociale voorzieningen, is het onrealistisch om te willen leunen op de zelfredzaamheid en participatie van de *have-nots*.

Bereikbaarheid als brugfunctie tussen opgaven is wat ons betreft dan ook een kernelement in de NOVI. Het gaat dan zowel om het beter – sneller – verbinden van de economische centra in heel Nederland, als het goed ontsluiten van het achterland op sterke regionale knooppunten. Zulke investeringen worden een stuk rendabeler als je ook de sociale effecten van bereikbaarheid meerekent. Denk aan een verplichte SER, een sociale-effectrapportage voor infrastructurele projecten. Wie minder reistijd heeft, houdt meer tijd over voor sociale activiteiten na het werk: bonus voor de participatiesamenleving dus.

Tot slot. Hier in Den Haag is de druk op de leefomgeving groot. In de gemeente met de hoogste bevolkingsdichtheid van Nederland, wonen meer dan 6.000 inwoners op een vierkante kilometer. In het Groningse De Marne zijn het er ongeveer 60. Achter die twee cijfers gaan werelden van problemen schuil, rondom wonen, werken, meedoen, leefbaarheid en klimaat. Wat zou het mooi zijn als de NOVI op de uitdagingen in beide gebieden een antwoord biedt.