

POSITIE GROTE STEDEN IN DE NOVI – 28 FEBRUARI 2018

WAAROM

De Nationale omgevingsvisie moet helpen bij de aanpak van een aantal grote uitdagingen en opgaven. De schaal, aard en omvang daarvan in en rond de G4 vragen om een metropolitane agenda in de NOVI. Hiermee kunnen we de internationale concurrentiekracht van ons land versterken en op duurzame wijze onze welvaart vergroten. Wij willen daar op een manier invulling aan geven dat het niet ten koste gaat van andere delen van ons land, maar dat heel Nederland profiteert van de motor en dynamiek in en rond de grote steden. Dit kunnen we als G4 niet alleen: hulp en steun van andere overheden, koepels en marktpartijen is nodig.

BELANGRIJKE TRENDS EN UITDAGINGEN

Stedelijke en metropolitane kwaliteiten zijn steeds meer de dragers voor onze economie. In de groeiende steden ontwikkelen zich plekken, waar de integratie van onderwijs, onderzoek, ondernemen en wonen tot nieuwe intensieve interactiemilieus leidt.

Sterke groei wordt op korte afstand afgewisseld met stilstand of krimp. De vraagstukken van krimpgebieden verdienen zeker aandacht, maar verschillen sterk van die van de grootstedelijke groeigebieden. Zowel werkgelegenheid als bevolking groeien relatief harder in de steden dan elders in het land. De grote aantrekkingskracht van opleidingsmogelijkheden, technologische innovaties, stuwende bedrijvigheid en een rijk aanbod aan culturele voorzieningen zorgt voor de trek naar de steden, stijgende huizenprijzen en een forse vraag naar woningen. Van de in totaal nog 1 miljoen extra benodigde woningen tot 2040 kunnen er in de G4 zo'n 250-300.000 worden bijgebouwd en nog eens eenzelfde aantal in de stedelijke regio's daar omheen. In totaal betekent dat 500.000-600.000 huishoudens extra een plek kunnen vinden in en rond de steden.

Ook rond circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie liggen grote uitdagingen en ambities, waaraan ons land zich heeft verbonden. Die vragen om aanpak op stedelijk en regionaal niveau, waarvan ook meer lokale vraagstukken rond leefkwaliteit en sociale ongelijkheid onderdeel zullen moeten zijn.

Het meest prangende vraagstuk in metropolitane gebieden is de stedelijke bereikbaarheid. In alle gevallen is een regionale gebiedsaanpak noodzakelijk gericht op versterking van het metropolitaan OV-systeem in samenhang met verstedelijking en versterking van economische toplocaties.

Daarnaast is versnelling van het nationale netwerk, met specifieke aandacht voor de grensoverschrijdende verbindingen van belang. Cruciaal voor stedelijke ontwikkeling is een binnenstedelijke bereikbaarheidsaanpak gericht op versterken van de last-mile en doorkoppeling van regionale netwerken in de steden.

WAT DOEN WE IN REACTIE OP DIE TRENDS?

Door de schaal en agenda is voor de ontluikende metropoolregio's specifieke aandacht nodig in de NOVI. De kracht van Nederland ligt in het polycentrische stedennetwerk. Het versterken ervan (op knopen en verbindingen) is de ruimtelijke koers waarmee de NOVI kan bijdragen aan het oplossen van de grote uitdagingen. Een slimme verstedelingskoers biedt daarbij een integrale oplossing voor veel verschillende vraagstukken en maatschappelijke opgaven. Zoals de energietransitie en bereikbaarheid, de maatschappelijke voorzieningenstructuur, infrastructuur voor het realiseren van een circulaire economie, klimaatadaptatie, inrichting en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, een goede balans met betaalbare woningen, maar bijvoorbeeld ook de omvang van het winkelapparaat.

Integrale aanpak

Een ruimtelijke ontwikkeling met het accent op binnenstedelijk bouwen is duurzaam en draagt door o.m. andere vormgeving van woningen en ander mobiliteitsgedrag bij aan een beperking van de CO₂-uitstoot en van het energiegebruik én aan het behoud van kostbaar landschap, ook een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor mensen en bedrijven.

Met een passend mobiliteitsstelsel kan op geschikte locaties tot in een vier keer zo hoge dichtheid gebouwd worden. En kan in een verdichte, efficiënte stad de leefruimte en de kwaliteit geboden worden die bedrijven en bewoners vragen, en die nodig is in de concurrentie met stedelijke regio's in het buitenland. Zo'n koers vraagt naast aandacht voor ontwerp en inrichting (met bijv. veel groen, ruimte voor loop- en fietsroutes, ontmoetingsplekken en rustige gebieden) een samenhangende aanpak van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit én een ander mobiliteitsconcept.

Binnenstedelijke verdichting = win-win-win-win-win

Binnenstedelijke Bouwen kent een groot aantal voordelen:

- *Meer economische groei: Door binnenstedelijke verdichting ontstaat meer "massa" en dat is goed voor de Nederlandse concurrentiepositie. (Territorial Review OECD, 2014).*
- *Afname van de mobiliteitsvraag: Binnenstedelijke verdichting leidt tot een afname van de mobiliteitsvraag (PBL-rapport Kiezen of delen).*
- *Versnellen duurzaamheidstransitie: Minder mobiliteit leidt tot minder CO₂ uitstoot, en meer fietsen en lopen. In hogere dichtheid kan efficiënter gebouwd worden en kunnen energiesystemen efficiënter draaien.*
- *Behoud van open landschap: Door binnenstedelijke verdichting blijven landschappelijke kwaliteiten behouden.*
- *Inclusieve steden: met binnenstedelijk aanbod krijgen meer mensen de kans om zich in de stad te ontplooiën en hun kans op werk te vergroten.*

HOE DOEN WE DAT

Wij werken regionaal samen en stemmen de ontwikkeling van woon- en werklocaties met elkaar af. We lokken marktpartijen en de samenleving uit om met ons mee te doen in de transitie in verstedelijking. Dat vraagt van gemeenten andere manieren van sturing dan de dan de traditionele gronduitgiftmodellen.

Bouwen in de stad gaat gepaard met hoge kosten en vraagt om grote voorinvesteringen, ook om langdurig een continue bouwstroom tot stand te brengen met minder grote pieken en dalen als gevolg van conjuncturele ontwikkelingen. Publieke investeringen in stedelijke gebiedsontwikkeling jagen vervolgens een veelvoud aan private investeringen aan (een multiplier van 15 tot 18).

Het rijksinstrumentarium is nog onvoldoende gericht op de begeleiding van grote opgaven in bestaande steden en kernen. Ook richten de provincies zich nog onvoldoende op het actief faciliteren daarvan.

Een ander mobiliteitsconcept vraagt om anders gerichte investeringen in het mobiliteitssysteem, zowel bij de steden als bij het rijk. Onder meer in fietsvoorzieningen, OV-lijnen en -knooppunten, bruggen/tunnels en transferia bij ringwegen. Het is noodzakelijk te bekijken of er nationale of provinciale fondsen of andere financiële constructies aanvullend nodig zijn. Bij financieringsproblemen en cruciale mobiliteitsopgaven kan het Rijk een belangrijke partner zijn. Dat vraagt om een andere inrichting van het MIRT en het Infrafonds.

CALL TO ACTION

Visie en strategie

Er is behoefte aan samenhang tussen de nieuwe opgaven: klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en circulaire economie met de verstedelijkingsopgaven. Dat vereist dat bij alle

overheden **verdichten i.c.m. binnenstedelijke bereikbaarheid tot prioriteit** gemaakt moet worden. En de NOVI moet daarvoor een interdepartementaal bindend instrument zijn.

Anders denken anders doen

Dit vergt een ingrijpende verandering van de bestaande financieringsmodellen, zoals MIRT. Timing van investeringen in mobiliteit is bij integrale gebiedsontwikkeling essentieel. De **gebiedsprogramma's**, met een integrale aanpak en gezamenlijk investeren, zijn qua systematiek een stap in de juiste richting. Een nieuwe generatie nationale **sleutelprojecten** biedt ook veel perspectief. Het rijk moet daarbij actief participeren.

Boter bij de vis

Er moet **prioritair budget** toegekend worden. De lagere overheden hebben bij de **binnenstedelijke verdichtings- en mobiliteitsopgave** het Rijk nodig om hen positie en soms financiering te verschaffen om in het zadel te komen. We moeten daarnaast samen op zoek naar slimme financiële (ook fiscale) arrangementen. Als contramal is daarbij ook aandacht voor de ontwikkeling van groen om de stad nodig.

De G4 vragen het Rijk hieraan bij te dragen door een **programma metropoolregio's** in te richten en een **fonds in te richten voor binnenstedelijke verdichting** om de groei van compacte, duurzame en concurrerende steden mogelijk te maken.