

# WANDELEN IN DE NATIONALE OMGEVINGSVISIE

Versie 25 november 2020

## 1. INLEIDING

In dit document zijn alle passages uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) die een relatie hebben met wandelen samengebracht. De volledige teksten en allerlei toelichtingen en achtergronddocumenten zijn te vinden op: [www.nationaleomgevingsvisie.nl](http://www.nationaleomgevingsvisie.nl)

### *NOVI en Omgevingswet*

De omgevingswet verplicht het rijk, de provincies en de gemeenten om een omgevingsvisie vast te stellen<sup>1</sup>. Een omgevingsvisie formuleert het overheidsbeleid voor de fysieke leefomgeving en vervolgens wordt dat beleid onder meer vastgelegd in een (provinciale) verordening en in een (gemeentelijk) omgevingsplan<sup>2</sup>. Het begrip fysieke leefomgeving wordt in artikel 1.2 lid 2 van de Omgevingswet uitgelegd en daar hoort 'infrastructuur' bij. Belangrijk voor wandelen is dat onder infrastructuur onder meer wordt verstaan: : wegen en vaarwegen, *waaronder routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen.*

### *Gemeenten en provincies*

Gemeenten en provincies zijn bezig met hun Omgevingsvisies of hebben die al vastgesteld. Het is voor Wandelnet belangrijk dat die visies en de (juridisch bindende) verordeningen en omgevingsplannen goede aandacht besteden aan wandelen/lopen. Het is daarbij verstandig om in het meedenken met gemeenten en provincies over hun visies te wijzen op wat het rijk heeft aangegeven in haar omgevingsvisie.

### *Drie manieren van wandelen in de NOVI*

Hieronder is aangegeven op welke wijze het rijk aandacht besteedt aan het wandelen in zijn omgevingsvisie. Het Kabinet heeft de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in september 2020 vastgesteld en de Tweede Kamer heeft daarover in oktober/november overlegd met de regering. In deze NOVI wordt veel aandacht besteed aan wandelen en andere vormen van actief bewegen. In de NOVI worden drie manieren van wandelen onderscheiden:

- Wandelen ter bevordering van de gezondheid van mensen.
- Wandelen als een vorm van vervoer om maar een winkel, een school, op bezoek te gaan.
- Wandelen als sportieve activiteit, vooral in het landelijk gebied.

Vergeleken met eerdere rijksnota's is er meer aandacht gekomen voor wandelen. Het is echter wel allemaal nog veel goede voornemens en veel zaken worden nog uitgewerkt, of door andere overheden (inclusief de waterschappen) of moet het rijk nog oppakken, vaak met andere partijen.

### *Relevante passages voor wandelen in de NOVI*

De NOVI kent verschillende onderdelen:

- Het hoofddocument
- De toelichting
- De uitvoeringsagenda

---

<sup>1</sup> Gemeenten moeten uiterlijk 31 december hun visie hebben vastgesteld; provincies hebben toegezegd dat zij hun visies uiterlijk 31 december 2021 hebben vastgesteld.

<sup>2</sup> Gemeenten moeten uiterlijk 31 december 2029 hun omgevingsplan hebben vastgesteld.

Hierna zijn per onderdeel de passages opgenomen die relevant zijn vanuit het belang van wandelen in de meest brede zin. Zo zijn bijvoorbeeld ook passages opgenomen over de 'beweegvriendelijke leefomgeving', 'actieve mobiliteit en het belang van meer 'ruimte voor lopen'.

Andere belangrijke documenten met betrekking tot de NOVI zijn:

- Milieueffectrapport Nationale Omgevingsvisie
- Monitor Nationale Omgevingsvisie 2020 (Planbureau voor de Leefomgeving)

## RELEVANTE PASSAGES UIT HET HOOFDDOCUMENT

NB: volledige inhoudsopgave NOVI: zie bijlage 1a

### Samenvatting

Pag. 6<sup>3</sup>: Onderweg naar 2050 gaat Nederland functioneren als een netwerk van onderling goed met elkaar verbonden steden en regio's, **gedragen door een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem**. Tegelijkertijd zullen in steden en dorpen wonen, werken, natuur, landschap en voorzieningen gaandeweg veel meer met elkaar verweven raken. We wonen dicht bij ons werk en kunnen meer thuis werken, **er is meer groen in onze directe woonomgeving en we lopen en fietsen meer**.

### H2. Toekomstperspectief

Pag. 20: Stedelijk Netwerk Nederland – de Randstad, Amersfoort, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Brabantse stedenrij, met uitlopers naar Twente, Groningen en (Zuid-)Limburg – is het kloppend hart van land en economie. Een land met uitstekende bereikbaarheid, waar door allerlei innovaties iedereen zich soepel kan verplaatsen, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. Waar een duurzame en circulaire economie zich kan ontwikkelen, gekoppeld aan multimodale logistieke corridors. **Waar locaties voor wonen en werken zorgvuldig zijn gekozen mede om lopen en fietsen te stimuleren, het openbaar vervoer (OV) aantrekkelijk te maken en natuur en landschap te sparen. Waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontmoeten, ontspannen en tot onszelf te komen.**

#### 2.4 Nabijheid en betrouwbare verbindingen

Pag. 31: We hebben een hoogwaardig en samenhangend stedelijk, regionaal en hoofdnetwerk voor (zelfrijdende) auto's en treinen, **een goed ontwikkeld netwerk voor lopen** en fietsen...

Gezien de verwachte (prijs)ontwikkelingen is het waarschijnlijk dat het overgrote deel van de verplaatsingen in Nederland in 2050 per (zelfrijdende) auto gebeurt. Die moet onderdeel zijn van een geïntegreerd mobiliteitssysteem, waarbij bijvoorbeeld parkeerfaciliteiten en overstapvoorzieningen aan de rand van de regio of de stad (hub-functie) worden gebruikt: **binnen de stedelijke regio's is dan een grote rol weggelegd voor het OV, de fiets en lopen**. Als zelfrijdende auto's werkelijk gemeengoed worden, dan willen we onze (binnen)steden daarvoor lang niet altijd (volledig) openstellen.

#### Kader pagina 31: Nabijheid of bereikbaarheid centraal bij verstedelijking?

Bereikbaarheid is van groot belang voor een leefbare en concurrerende stad of regio. Of het nu gaat om het buitenland of de buurgemeente, ondernemers en bewoners hechten om verschillende redenen aan de bereikbaarheid daarvan. Echter, het organiseren en inrichten van steden en regio's op bereikbaarheid leidt tot veel lange afstandsmobiliteit en daaraan verbonden negatieve effecten als fijnstof, geluidhinder, CO<sub>2</sub>-emissies en/of aantasting van natuur en van landschap. **Het organiseren en inrichten van steden en regio's op nabijheid leidt tot kortere verplaatsingsafstanden, meer lopen, fietsen en OV-gebruik.**

---

<sup>3</sup> De paginaverwijzing betreft de versie van de NOVI van september 2020.

### Kader pagina 32: Verduurzamen of gebruik reguleren

Mobiliteit en luchtvaart zijn van levensbelang om Nederland draaiende te houden, zowel economisch als maatschappelijk. **Verduurzaming van mobiliteit kan zich richten op het gebruik van duurzame energie, schone motoren, intelligent en collectief vervoer, (elektrisch) fietsen en lopen**

## H3 Nationale belangen en opgaven

‘Nationale belangen zijn de inhoudelijke belangen bij de fysieke leefomgeving waarbij het Rijk een rol voor zichzelf ziet en waarvoor het kabinet in politieke zin aanspreekbaar is.’

De NOVI benoemt de volgende nationale belangen (gearceerd waar wandelen/lopen terug komt):

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. **Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.**
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. **Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.**
7. **In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.**
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO<sub>2</sub>-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. **Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.**
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

### Ad 4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving

Pag. 50: Daarnaast verleidt een gezond ingerichte leefomgeving mensen tot gezond gedrag en voelen mensen zich er prettig (welbevinden). Belangrijke elementen voor een gezonde leefomgeving zijn: uitnodigen tot bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), elkaar ontmoeten en ontspannen.

Hierbij hoort ook het stelsel van recreatieve fiets-, wandel- en vaarnetwerken (zie kaart 'Landelijk fiets-, wandel- en toervaartnetwerk' = bijlage 2).

#### Ad. 6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem

Pag. 52: Zonder een goed functionerend mobiliteitssysteem komen onze economie en onze samenleving letterlijk tot stilstand. Het economische en sociale belang is gediend bij een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus. Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen, vaarwegen, **infrastructuur voor lopen en fietsen**, multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang.

#### Ad 7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.

Slechts uit de toelichting op de NOVI (zie verderop) blijkt dat het nationale fiets- en wandelnetwerk ook wordt gezien als onderdeel van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit, omdat verwezen wordt naar het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKI), behorende bij de Omgevingswet

#### Ad 19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.<sup>4</sup>

### 4. Richting geven op prioriteiten

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

- klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om aan het afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering richting te geven, gebruikt het rijk in het omgevingsbeleid drie afwegingsprincipes. Deze zijn:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

#### 4.2.3 Prioriteit 3 Sterke en gezonde steden en regio's

##### **Beleidskeuze 3.5**

We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert en we verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Mobiliteit en verplaatsingen spelen een belangrijke rol in het functioneren van de stad. Schoon verkeer en **een vervoerssysteem dat mensen aanzet tot bewegen**, helpen de stad gezonder te

---

<sup>4</sup> Uit de toelichting op de NOVI blijkt dat historische wandelpaden ook worden gezien als cultureel erfgoed van (inter)nationaal belang

maken. Vanuit dit oogpunt is een mobiliteitssysteem gewenst dat actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en OV-gebruik stimuleert. Daarnaast moet de openbare ruimte voldoende ruimte bieden om te ontspannen, bewegen en spelen en de interactie tussen stadsbewoners te stimuleren.

### **Beleidskeuze 3.6**

We versterken het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad en verbeteren de aansluiting op het groene gebied buiten de stad in een samenhangende aanpak van de stedelijke groenstructuur. Een natuurinclusieve ontwikkeling van de stedelijke regio's en natuurinclusief bouwen zijn het uitgangspunt.

De aanwezigheid van groen en water in en rond de stad vormt een belangrijke factor voor de kwaliteit van het stedelijk leven en de aantrekkelijkheid van de stad. Het draagt bij aan een prettig en gezond woonmilieu en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het vormt een omgeving voor ontspanning en biedt de ruimte voor recreëren, ontmoeten en gezond bewegen.

Extra aandacht is ook nodig voor de randen van het stedelijk gebied naar de aansluiting op het omliggende landschap. Hier is vaak sprake van wisselende ruimtelijke kwaliteit. Soms is er een mooie overgang tussen woongebieden en een groen stedelijk uitloopgebied, maar vaak is verrommeling zichtbaar. Stadsranden en het ommeland zijn gebieden waar we zorgvuldiger met onze ruimte moeten omgaan. Een betere inrichting van het gebied kan voor bewoners waarde toevoegen (zoals meer ruimte voor bewegen) en doorlopende groenstructuren kunnen als ecologische verbindingzones fungeren. Door een samenhangende aanpak van stad en ommeland kan de verbinding tussen beide worden hersteld en zowel de kwaliteit van de stad als die van het ommeland worden versterkt. De inzet van ruimtelijk ontwerp(end onderzoek) helpt hierbij. Ook de bossenstrategie kan daarbij een kans vormen. Door grootschalige herbebossing in de buurt van steden krijgen burgers meer recreatiemogelijkheden

### **Beleidskeuze 3.8**

Het mobiliteitssysteem (voor personen en goederen) in, rondom en tussen de steden levert een goede bereikbaarheid. We benutten de bestaande netwerken optimaal en zorgen dat modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. Een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.

#### *Anders verplaatsen*

In groeiende stedelijke gebieden neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe. In compacte steden kunnen mensen zich gemakkelijker en efficiënter verplaatsen met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer. Veel steden zetten daarom in op een verminderd gebruik van de prive-auto in de stedelijke regio en met name in de meer compacte delen van de stad. Ze geven ruimte aan deze andere vervoerswijzen en stimuleren daarnaast ook deelmobiliteit. Een kleinere rol voor de prive-auto in de stad leidt tot minder ruimtebeslag, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en energieverbruik, een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en een betere gezondheid. Het mobiliteitssysteem kan een duurzaam en gezond mobiliteitsgedrag stimuleren. Dit vergt extra inzet voor de aanpassing van het mobiliteitssysteem, via aanvullende fiets- voorzieningen, fiets- en voetpaden, aanpassing parkeerbeleid en -normen, verbetering OV en betere overstapfaciliteiten tussen de verschillende vormen van vervoer. We integreren het mobiliteitssysteem in en rondom de steden en richten het duurzaam in, waarbij modaliteiten op hun specifieke kwaliteiten worden benut.

## RELEVANTE PASSAGES UIT TOELICHTING NOVI

***Dit onderdeel bevat een nadere toelichting op en maakt integraal onderdeel uit van de Nationale Omgevingsvisie. Het kan worden gelezen in samenhang met hoofdstuk 3 van de 'Nationale Omgevingsvisie'***

Nationaal belang 4: Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving

**Pag. 9:** Bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur heeft het Rijk een medeverantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende fiets- en wandelroutes, en heeft het Rijk een belang bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart. Dit blijft onveranderd ten opzichte van de SVIR. Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

*Een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, sporten, spelen en ontmoeten*

De kaart 'Landelijk fiets-, wandel- en toervaartnetwerk' (zie bijlage 2) geeft een beeld van het landelijke fiets- en wandelnetwerk in relatie tot het Natuurnetwerk Nederland.

Het intensievere gebruik en de verwachte groei van de steden bedreigen de ruimte die nu nog beschikbaar is voor groen en water en daarmee de gezondheid. De leefomgeving kan zo ingericht worden dat mensen meer bewegen, minder stress ervaren, elkaar kunnen ontmoeten en kunnen participeren in de maatschappij. Dit draagt bij aan de gezondheid. Minder koopkrachtigen wonen vaker op plekken waar sprake is van een stapeling van negatieve omgevingskenmerken, zoals luchtverontreiniging, slechtere geluidsisolatie van woningen of een minder beweegvriendelijke inrichting van de openbare ruimte. Juist in die wijken kunnen meer en toegankelijk groen en water, goede en veilige fiets- en wandelroutes, speelplekken voor kinderen, (groene) ontmoetingsplaatsen in de buurt en sportvoorzieningen een bijdrage leveren aan een betere mentale en fysieke gezondheid.

Nationaal belang 6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem

*De opgave bestaat uit:*

1. Het slim en veilig inrichten van de (verkeers)ruimte; iedereen, reiziger en vervoerder moet veilig gebruik kunnen maken van de verschillende netwerken en vervoerswijzen. Dat vergt sociale veiligheid, verkeersveiligheid en veiligheid van de infrastructuur(kunstwerken) zelf;
2. Het voorkomen en oplossen van de (voorzien) knelpunten op weg, spoor en water. Mensen en goederen moeten binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming kunnen komen, ook als er door incidenten verstoringen in het systeem optreden. Dit vergt onder andere:
  - a) het beter benutten, uitbreiden (zie ook nationaal belang 7) en goed verknopen van de verschillende (inter) nationale, regionale en lokale netwerken (waaronder ook

voetgangers- en fietsnetwerken, inclusief hoogwaardige stallingen), en verbetering van overstap- en overslagpunten

Nationaal belang 19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang

Pag. 64. Verlies van identiteit en de herkenbaarheid van landschap en de gebouwde omgeving liggen op de loer en er is behoefte aan een herkenbare leefomgeving met karakter. Dit vraagt extra aandacht voor hoogwaardige gebiedsontwikkeling waarin landschappelijke kwaliteit en cultureel erfgoed, zoals historische wandelpaden en stads- en dorpsgezichten, beschermd worden en als inspiratiebron blijven dienen bij het vormgeven van onze toekomstige leefomgeving. Deze opgave is te zien in het landelijk gebied en de gebouwde omgeving. Behoud, versterken en benutten van de bestaande kwaliteiten van (gebouwd) erfgoed en landschap wordt verbonden aan de groei en ontwikkeling van steden, dorpen en wijken.

Tabel 1: Relatie van de nationale belangen in de NOVI met het Besluit Kwaliteit leefomgeving (BKI)

Pag. 75

In de tabel wordt aangegeven dat er een relatie is tussen *Nationaal belang 6*: (Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem) EN *Nationaal belang 7*: (In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor Mobiliteit) met:

- Besluit kwaliteit leefomgeving Par. 5.1.7.6 Landelijke fiets- en wandelroutes<sup>5</sup>:

Tekst in BKI:

*‘Voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen die de landelijke fiets- en wandelroutes, genoemd in bijlage XVI, kunnen doorsnijden, wordt het belang van de instandhouding van deze fiets- en wandelroutes bij het omgevingsplan betrokken.*

---

<sup>5</sup> *Opm Wandelnet: op zich bijzonder dat een relatie wordt gelegd met nationaal belang 6 en 7, want de kaart met landelijke fiets- en wandelroutes valt volgens tekst en toelichting onder nationaal belang 4. Bij dat belang wordt echter niet verwezen naar deze bepaling uit het BKI.*



## RELEVANTE PASSAGES UIT DE UITVOERINGSAGENDA

### Essentie van de uitvoeringsagenda

Het Rijk geeft aan de verschillende beleidskeuzes uit de NOVI de volgende uitwerking:

- Inzet van algemene rijksregels<sup>6</sup>, de inzet van bestaande financiële middelen, kennisontwikkeling en het maken van bestuurlijke afspraken over de uitvoering met medeoverheden en maatschappelijke partijen.
- Werken samen met partijen in programma's de NOVI op onderdelen nader uit (in bijvoorbeeld het Programma Energiehoofdstructuur of het Nationaal Programma Landelijk Gebied);
- Werken met medeoverheden en maatschappelijke partijen de NOVI gebiedsgericht uit (in Omgevingsagenda's, Gebiedsagenda's Grote Wateren en NOVI-gebieden). Omgevingsagenda's dienen als integratiekader om de verschillende programma's in gebieden bij elkaar te brengen. Het Rijk en de deelnemende partijen zetten hun bevoegdheden, middelen en expertise zo in dat deze bijdragen aan de realisatie van gedeelde opgaven. De rol van het Rijk richt zich hierbij ook op het in staat stellen van medeoverheden om invulling te geven aan hun verantwoordelijkheden;
- Maken samenwerkingsafspraken met medeoverheden zodat we gezamenlijk een bijdrage kunnen leveren aan de uitvoering van de NOVI. In de Samenwerkingsafspraken leggen we vast dat de overheden hierbij de afwegingsprincipes en voorkeursvolgordes uit de NOVI hanteren. Naar verwachting worden de Samenwerkingsafspraken in het najaar van 2020 ondertekend.

### Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel

Op p. 14 wordt gewezen op het aansluiten bij het MIRT en p.15 wordt gesproken over het reserveren van extra ruimte voor duurzame vormen van vervoer in ruimtelijke plannen.

### Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's

#### Bijlage 'Overzicht beleidskeuzes'

In een overzicht van richtinggevende instrumenten en acties staat (p.82) de 'Agenda Ruimte voor Lopen'<sup>7</sup> opgenomen

**Beleidskeuze 3.8** *Het mobiliteitssysteem (voor personen én goederen) in, rondom en tussen de steden levert een goede bereikbaarheid. We benutten de bestaande netwerken optimaal en zorgen dat modaliteiten onderling zijn verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. Een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.*

- Onder instrument 'bestuurlijke afspraken' is (op p.88) opgenomen:
  - Het Rijk samen met meer dan tien steden geven uitvoering aan de City Deal Ruimte voor Lopen

<sup>6</sup> Opmerking Wandelnet: het gaat hier om Algemene Maatregelen van Bestuur, zoals het Barro/Bro en het toekomstige Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

<sup>7</sup> Opmerking Wandelnet: de Agenda Ruimte voor Lopen is mede opgesteld door Wandelnet, de volledige agenda is te vinden op <https://ruimtevoorlopen.nl/agenda-lopen/>

**Bijlage 'Nationale Programma's' (p.61):**

*Programma Gezonde Leefomgeving*

Ontwikkelen van een Programma Gezonde Leefomgeving. Dit programma focust vooral op het faciliteren, inspireren en uitdagen van medeoverheden en GGD'en bij de processen rondom gezonde leefomgeving (zoals Omgevingsvisies). Inhoudelijk richt dit programma zich op gezondheidsbevordering fysiek en sociaal (**bewegen**, sporten, spelen, ontmoeten, sociale cohesie, mentale druk verminderen, gezond ouder worden, toegankelijkheid en gezondheidsbescherming fysiek (milieugezondheid en infectieziekten).

## **BIJLAGE 1A: INHOUDSOPGAVE NOVI**

### **Samenvatting 4**

#### **1. Over de Nationale Omgevingsvisie 9**

- 1.1 De urgentie is hoog; perspectief voor Nederland 9
- 1.2 Nieuwe visie, nieuwe aanpak 10
- 1.3 Anders kijken, anders kiezen 11
- 1.4 Reikwijdte en positionering 12
- 1.5 Samenwerking en uitvoering 13
- 1.6 Totstandkoming 14
- 1.7 Opbouw van de NOVI 16

#### **2. Toekomstperspectief 19**

- 2.1 Een klimaatbestendige delta 22
- 2.2 Duurzaam, concurrerend en circulair 24
- 2.3 Kwaliteit van leven in stedelijke en landelijke regio' s 27
- 2.4 Nabijheid en betrouwbare verbindingen 30
- 2.5 Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk 33
- 2.6 Het vizier op 2050 37

#### **3. Nationale belangen en opgaven in de fysieke leefomgeving 45**

- 3.1 Betekenis nationale belangen 45
- 3.2 Nationale belangen en opgaven 46
- 3.3 Nationale Hoofdstuctuur Leefomgeving 65
- 3.4 Van opgaven naar prioriteiten 68

#### **4. Richting geven op prioriteiten 71**

- 4.1 Omgevingsinclusief beleid: afwegingsprincipes 71
- 4.2 Van prioriteiten naar beleidskeuzes 76
  - 4.2.1 Prioriteit 1 Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie 76
  - 4.2.2 Prioriteit 2 Duurzaam economisch groeipotentieel 90
  - 4.2.3 Prioriteit 3 Sterke en gezonde steden en regio' s 108
  - 4.2.4 Prioriteit 4 Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied 135

#### **5. Samenwerking en uitvoering 159**

- 5.1 Hoe werken we samen 159
- 5.2 Hoe gaan we de NOVI uitwerken en uitvoeren 162

## **BIJLAGE 1B: INHOUDSOPGAVE UITVOERINGSAGENDA**

### **Inleiding**

#### **1. We stellen de opgaven centraal 7**

- Prioriteit 1: Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie 9
- Prioriteit 2: Duurzaam economisch groeipotentieel 13
- Prioriteit 3: Sterke en gezonde steden en regio's 17
- Prioriteit 4: Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied 22

#### **2. We werken gebiedsgericht 27**

- Omgevingsagenda's 29
- Gebiedsagenda's Grote Wateren 32
- NOVI-gebieden 33
- Regio Deals 35

#### **3. We werken permanent en adaptief 37**

- NOVI-conferentie: jaarlijkse uitwisseling van de stand van zaken 37
- Voortgangsbrief: jaarlijks inzicht geven in voortgang en aanpassingen 38
- Monitoring: eens in de twee jaar een vinger aan de pols 38
- Evaluatie: zicht op de samenhang 38
- Burgerperspectief 39
- Kennis- en innovatieprogramma 39

#### **4. We werken als één overheid, samen met de samenleving 43**

- Samenleving 43
- Medeoverheden 44
- Rijk en Rijksuitvoeringsorganisaties 44
- Internationaal 45

#### **Bijlage I: Nadere toelichting op de nationale programma's 46**

#### **Bijlage II: Overzicht uitvoering beleidskeuzes 71**

#### **Bijlage III: AMvB's van de Omgevingswet en nationale belangen NOVI 97**

#### **Bijlage IV: Omgevingsagenda's en Gebiedsagenda's Grote Wateren 103**

#### **Bijlage V: Voorlopige NOVI-gebieden 113**

#### **Bijlage VI: Kennis- en innovatieagenda 123**

#### **Bijlage VII: Instrumentenkoffer NOVI 125**

#### **Bijlage VIII: Aandachtspunten PlanMER voor programma's en andere vervolgbesluiten 131**

## BIJLAGE 2: NOVI-kaart Landelijk fiets-, wandel- en toervaartnetwerk

Deze kaart is onderdeel van nationaal belang 'Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving'.

### *Huidige situatie*

Groen = Landelijke Fietsroutes, + Landelijke Wandelroutes en Streekpaden

Blauw = Vaarroutes: Basis Recreatietoervaart Netwerk

Bronnen: Routedatabank, Waterrecreatie Nederland.





## **BIJLAGE 3: AANGENOMEN MOTIE VAN GERVEN (SP)/DIK-FABER (CU)**

### ***Toelichting***

Op 17 november 2020 is in de Tweede Kamer in grote meerderheid (Alleen PVV, VVD en SGP stemden tegen) een motie aangenomen voor betere borging van de fiets- en wandelnetwerken in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Henk van Gerven (SP) en Carla Dik-Faber (ChristenUnie) dienden deze motie in. De Kamer onderschrijft hiermee het belang van de recreatieve fiets- en wandelnetwerken als essentiële kwaliteitsdragers voor de fietser en wandelaar en dringt er bij het Rijk op aan zich daar actief voor in te zetten.

De motie werd ingediend tijdens het debat over de Nationale Omgevingsvisie. Daarin is weliswaar opgenomen dat het rijk de landelijke fiets- en wandelnetwerken van nationaal belang acht, maar onduidelijk was hoe ze dat dan wilde waarmaken. In de aangenomen motie staat aangegeven dat dit onder andere zou moeten door het formuleren van duidelijke, landelijke kwaliteitskaders. Daarnaast zou het Rijk actief met provincies en gemeenten kunnen gaan samenwerken om knelpunten in de netwerken (zoals barrières door spoor- water- en autowegen, op te lossen).

### ***Tekst van de aangenomen motie***

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de recreatieve fiets- en wandelnetwerken belangrijke kwaliteitsdragers zijn voor fietser en wandelaar;

overwegende dat recreatieve fietsroutes en wandelnetwerken van grote economische waarde zijn voor stimulering van recreatie en toerisme;

overwegende dat recreatieve fietsroutes vaak samenvallen met utilitair gebruik en zo bijdragen aan duurzame mobiliteitsdoelstellingen;

overwegende dat de motie Ronnes/Van Veldhoven/Smaling (33 118, nr. 67) de borging van de instandhouding van fiets- en wandelnetwerken als rijkstaak benoemd heeft;

overwegende dat de aanleg, het beheer en het onderhoud van deze netwerken primair een bevoegdheid en verantwoordelijkheid betreft van decentrale overheden;

constaterende dat in de Nationale Omgevingsvisie de systeemverantwoordelijkheid voor deze netwerken nog niet belegd is bij het Rijk;

verzoekt het kabinet, om de systeemverantwoordelijkheid van het Rijk voor de instandhouding en verbetering van fiets- en wandelnetwerken beter te borgen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), bijvoorbeeld door het formuleren van duidelijke, landelijke kwaliteitskaders en het actief met provincies en gemeenten samenwerken om knelpunten in de netwerken op te lossen, en gaat over tot de orde van de dag.