

# Nota van wijzigingen

*bij definitieve versie Koersdocument Gooi en Vechtstreek*

Ons kenmerk	21.0001350
Versie	Definitief
Datum	4 maart 2021
Contactpersoon	Christiaan van Zanten
E-mail	c.vanzanten@regiogv.nl

# INHOUD

---

<b>1. Inleiding</b>	<b>0</b>
<b>2. Verwerking wensen en bedenkingen</b>	<b>1</b>
2.1 Gemeente Blaricum	1
2.2 Gemeente Gooise Meren	1
2.3 Gemeente Hilversum	1
2.4 Gemeente Huizen	2
2.5 Gemeente Laren	3
2.6 Gemeente Weesp	4
2.7 Gemeente Wijdmeren	4
<b>3. Verwerking reacties gebiedspartijen</b>	<b>7</b>
3.1 Platform Woningcorporaties Gooi- en Vechtstreek	7
3.2 Transport en Logistiek Nederland, evofenedex	8
3.3 ProRail, NS, Connexxion	9
3.4 Natuurmonumenten	10
3.5 Goois Natuurreservaat	11
3.6 Tussen Vecht en Eem, mede namens Vechtplassencommissie, Heemschut Noord-Holland en de Vereniging Vrienden van het Gooi	12
6.7 Vechtplassencommissie	13
6.8 Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Noord	13
<b>4. Openstaande punten en correcties en ambtshalve wijzigingen</b>	<b>15</b>
4.1. Openstaande punten	15
4.2. Ambtshalve wijzigingen	15

## 1. Inleiding

Vanaf 5 oktober 2020 is de derde tussenstand van het koersdocument vrijgegeven voor het geven van wensen en bedenkingen door de gemeenteraden. Daarnaast hebben regionale gebiedspartijen en medeoverheden ook weer de mogelijkheid gekregen om een reactie te geven. De uitkomst van dit deel van het proces is verwoord in deze nota. Daarbij is ook aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt in het definitieve koersdocument. Tenslotte bevat deze nota ook een toelichting op de ambtshalve wijzigingen.

## 2. Verwerking wensen en bedenkingen

### 2.1 Gemeente Blaricum

Er zijn geen wensen of bedenkingen door de gemeenteraad van Blaricum ingediend. Wel is de volgende motie aangenomen.

*2.1.1 Als vaststelling van het definitieve koersdocument aan de orde is een onderbouwd raadsvoorstel uit te brengen op basis waarvan de raad een besluit kan nemen tot de vaststelling van het koersdocument in plaats van het volstaan met het inbrengen van wensen en bedenkingen;*

Het regionale, gezamenlijke proces gaat uit van het vaststellen van het koersdocument op bestuurlijk niveau, in de zin dat de definitieve tekst wordt gemarkeerd en de bouwsteen dus is afgerond. Het staat de individuele raden uiteraard vrij om hier vervolgens een debat over te voeren en al dan niet een aanvullend besluit te nemen of en hoe zij willen omgaan met het koersdocument.

*2.1.2 Als onderdeel van dit raadsvoorstel een communicatieplan bij te voegen, waarmee tenminste aan het minimumniveau van inwonersparticipatie wordt voldaan.*

Voor het koersdocument is regionaal afgesproken dat er geen directe participatie met inwoners over het koersdocument door de Regio zou plaatsvinden. Dit zou verwarring opleveren, bijvoorbeeld ten aanzien van het proces van een gemeentelijke omgevingsvisie. De belangen van inwoners zijn wel vertegenwoordigd door diverse organisaties en uiteraard de gemeenteraden.

Het minimumniveau van participatie is 'informereren'. Hier is steeds in voorzien door de Regio en dit zal ook gelden voor het toegankelijk maken van het definitieve document, ook in samengevatte of vereenvoudigde vorm. Dit kunnen gemeenten ook gebruiken. Als gemeenten zelf nog aanvullende inwonersparticipatie willen inrichten, bijvoorbeeld in het kader van de omgevingsvisie, kan hier ondersteuning worden geleverd.

### 2.2 Gemeente Gooise Meren

Er zijn geen wensen of bedenkingen door de gemeenteraad van Gooise Meren ingediend.

### 2.3 Gemeente Hilversum

De raad van Hilversum heeft de volgende wensen en bedenkingen ingediend.

*2.3.1 Het document is als derde tussenstand logischerwijs nog niet voltooid, en kan hierdoor nog geen status hebben, noch kan er enige betekenis aan ontleend worden tot het door de raden is vastgesteld.*

Het definitieve koersdocument wordt een bouwsteen voor de omgevingsvisie. De inhoud krijgt inderdaad pas status als er onderdelen worden overgenomen in de gemeentelijke omgevingsvisie of de raad er anderszins een besluit over neemt.

*2.3.2 De 'regionale inzet' in bovenregionale context moet herkenbaar gebaseerd zijn op de eigen kaders en ambities die door de gemeentes in de regio zijn vastgesteld, zoals bijvoorbeeld recentelijk nog verwoord in de RSA, en niet op de ambities van bovenregionale partijen zoals de MRA.*

Het koersdocument is opgebouwd vanuit ons eigen verhaal, context en door raden gestelde kaders, zoals de regionale woonvisie, de RSA, en standpunten in het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam en de Regionale Energie Strategie. Dit komt duidelijk niet afdoende naar voren. Dit hoofdstuk wordt aangepast.

Het betreffende kaartbeeld was bedoeld als vertaling van het koersdocument naar de elementen die op bovenregionaal schaalniveau relevant zijn. Dat wordt duidelijk beschreven en door de plaatsing in het document aan het eind (H7) benadrukt.

Aanpassingen:

- In ontwikkellijnen ingegaan op historische ontwikkeling van de regio (H2, 3 en 4);

- Vertaling naar bovenregionaal schaalniveau in later hoofdstuk (7).
- Regionale kaders duidelijker benoemd (bronvermelding).
- Verantwoording proces toegevoegd (bijlage).

2.3.3 *Alle verwijzingen naar het 'sleutelgebied Hilversum' dienen in het koersdocument geschrapt te worden.*

Aanpassingen:

- Verwijzingen sleutelgebied geschrapt.

## 2.4 Gemeente Huizen

De raad van Huizen heeft de volgende wensen en bedenkingen ingediend.

2.4.1 *Het koersdocument dient door de raad te worden vastgesteld.*

Zie 2.1.1.

2.4.2 *Toevoegen bij de ambitie voor mobiliteit: 'verbinding oostkant van het Gooi op het hoofdrailnet'*

Het aanleggen van een spoorlijn is geen bevoegdheid of mogelijkheid voor de regio zelf. Daarom moet is beschouwd of het enigszins aannemelijk is om een ontwikkeling te verwachten en/of ervoor te pleiten. Zowel om eigen beleid op te baseren als om een reële lobby te voeren.

Uit het MIRT programma, OV Toekomstbeeld en andere studies voor mobiliteit zoals het programma U-NED lijkt het er niet op dat een spoorlijn langs de A27 in de periode waarop het koersdocument ziet, 2040 met doorkijk naar 2050, erg aannemelijk is. Voor een positieve balans in kosten en baten is voor een nieuwe spoorverbinding nodig dat dit een grote hoeveelheid nieuwe woon- en werklocaties ontsluit. De focus van de verstedelijking in Almere ligt thans op de westkant, in Utrecht langs de A12-zone en ook aan de oostkant van het Gooi zijn geen grote plannen voor verstedelijking.

Gelet op andere mobiliteitsknelpunten, die in onze regio en rond Utrecht en Amsterdam worden verwacht en het beschikbare budget, is enige focus in de ambities wel van belang. Ontwikkelingen op de Gooilijn, A1 en A27 komen wel voor in relevante programma's. Daarnaast is het de vraag of, op de termijnen waar dit om gaat, het hoofdrailnet, de beste optie is. Het autonoom kunnen rijden van voertuigen of andere type railsystemen bieden wellicht veel betere opties.

Het voorgaande wordt het (direct) inzetten op een verbinding met het hoofdrailnet niet aangeraden.

Wel kan het versterken en doorontwikkelen van de HOV verbinding tussen Almere-Gooi-Utrecht prominenter worden genoemd. De provincie Noord-Holland heeft dit ook in de omgevingsvisie gezet. Ook Almere houdt de Stichtse Lijn als optie open. Mocht de HOV zeer succesvol blijken, ontstaat onderbouwing voor een doorontwikkeling en kunnen er altijd systeemsprongen gemaakt worden, uiteindelijk zelfs richting rail. Zo wordt deze optie wel opengehouden, maar kunnen er ook tussenstappen worden gezet. Dit kan wel in het koersdocument worden opgenomen.

Aanpassingen:

- Doorontwikkeling van de HOV langs de oostkant van het Gooi benoemd (H2).

2.4.3 *Toevoegen bij de ambitie voor mobiliteit, na A1 'en A27' en 'Voor de A1 moet daarnaast ingezet worden op ondertunneling van de weg om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren.'*

In het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is een regionaal standpunt bepaald over het hoofdmobiliteitssysteem en is met Rijk en provincies een strategie afgesproken. De voorgestelde opmerkingen passen binnen deze strategie.

Hierbij wordt wel opgemerkt dat deze strategie een fasering kent. Hierbij wordt eerst ingezet op doorstroming (de maximale hoeveelheid verkeer uit de bestaande weg halen) en maatregelen die alternatieven voor de auto bieden, zoals OV en fiets, en daarnaast ruimtelijk wonen en werk bij elkaar brengen. Vervolgens wordt pas de stap gezet naar capaciteitsvergroting (de maximale hoeveelheid verkeer op de weg vergroten) van de A27.

Het vergroten van capaciteit van de A1 is in het MIRT standpunt niet uitgesloten. Een capaciteitsvergroting van de A1, zeker tussen Naarden en Eemnes, in welke vorm dan ook, is duur, complex en ingrijpend. Daarom is de strategie dat eerst wordt ingezet op de systeemsprong op de Gooilijn, uitgaande dat dit dan zorgt dat de A1 blijft doorstromen. Als dan capaciteitsvergroting van de A1 aan de orde is, moet dit inderdaad met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Aanpassingen:

- MIRT standpunt en faseringsstappen duidelijker toegelicht (H2).
- Duidelijk noemen A27 (H2).

## 2.5 Gemeente Laren

De raad van Laren heeft de volgende wensen en bedenkingen ingediend.

*2.5.1 De raad van Laren wenst dat het belang van behoud en versterking van cultuurhistorische waarden en het belang van eigenheid van de kleine kernen uitdrukkelijker worden benoemd;*

Deze wens is ook door diverse maatschappelijke organisaties genoemd. Dit is reeds onderdeel van regionaal beleid.

Aanpassingen:

- In ontwikkellijnen ingegaan op historische ontwikkeling van de regio (H2, 3 en 4)
- Cultuurhistorische waarden expliciet benoemd bij ambities en ontwikkellijnen (H2 en 3).

*2.5.2 De raad van Laren wenst dat het belang van de A1 voor het mobiliteitssysteem uitdrukkelijker wordt benoemd, waaronder de voorwaarde dat bij capaciteitsvergroting uitvoering plaatsvindt middels verdiepte ligging en/of tunnel(s) (voor Laren een tunnel), en dat duidelijk wordt benoemd dat een metro tussen Almere en Amsterdam kan bijdragen aan de doorstroming op de A1;*

In het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is een regionaal standpunt bepaald in deze: Voor Gooi en Vechtstreek is capaciteitsvergroting van de A1 alleen bespreekbaar als het gaat om een verdiepte ligging of tunnel.

Het belang van de A1 voor het mobiliteitssysteem voor de regio is evident en kan in het koersdocument nadrukkelijker genoemd.

Het is inderdaad juist dat een metro tussen Almere en Amsterdam kan bijdragen aan de doorstroming op de A1 omdat een deel van het verkeer uit Almere kiest voor de IJmeerverbinding in plaats van de A6. Als feitelijke constatering kan dit worden benoemd. Het is echter niet zonder meer het geval dat een IJmeerverbinding de beste mogelijkheid is om doorstroming op de A1 te verbeteren. Er zijn namelijk meer oorzaken voor toenemende drukte op de A1 en mede daarom ook meer oplossingen denkbaar (bijvoorbeeld het verbeteren van de Gooilijn).

Aanpassingen:

- Belang A1 duidelijker benoemd, evenals inpassing (H2).
- Effect metro Almere-Amsterdam benoemd (H2).

*2.5.3 De raad van Laren wenst dat er een warmer pleidooi wordt gehouden voor een systeemsprong op de Gooilijn;*

In het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is een regionaal standpunt bepaald in deze: Een modern hoogfrequent OV-systeem aangevuld met knooppuntontwikkeling en goede fietsverbindingen, past bij Gooi en Vechtstreek als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. Het belang van deze systeemsprong komt hieruit naar voren.

Aanpassingen:

- Belang systeemsprong Gooilijn benoemd (H2);

*2.5.4 De raad van Laren wenst te onderschrijven dat voor het watersysteem op de stuwwal ook de Vechtstreek zeer belangrijk is;*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

Aanpassingen:

- Kaartbeeld met werking systeem toevoegen (H4).

*2.5.5 De raad van Laren heeft bedenkingen bij het volledig omzetten van naaldbossen naar loofbos en pleit voor een gemengde boscultuur;*

Een toekomstbestendig bos met inheemse soorten draagt bij aan versterking biodiversiteit, CO2 vastlegging, waterberging, verkoeling, is weerbaar bij klimaatveranderingen en minder gevoelig voor bosbrand (wat zeker nabij de kern relevant is). Dit is ook het type bos wat van oorsprong in het Gooi aanwezig was. Beoogd is om deze opgave te agenderen, het volledig omzetten van naaldbos is niet beoogd. Het kaartbeeld met legenda wordt aangepast. Zoals de term 'gemengde boscultuur' ook tot uitdrukking brengt, is een eenzijdig bos minder toekomstbestendig.

Aanpassingen:

- Kaartbeeld aangepast en terminologie gewijzigd.

*2.5.6 De raad van Laren heeft bedenkingen bij de passages over het vergroten van recreatieve toegankelijkheid van de natuur en pleit voor een passage die het zoeken van balans tot uitdrukking brengt.*

De coronacrisis laat het belang zien van een toegankelijk buitengebied. Recreatieve beleving is ook altijd een belangrijke factor geweest in het oprichten en behouden van de buitengebieden (dit staat zo ook in bijvoorbeeld de statuten van GNR). De perceptie bij deze tekst is nu dat deze functie leidend is. Dit is niet zonder meer beoogd, maar er is behoefte aan een tekst die meer balans tot uitdrukking brengt (zeker waar het natuurgebieden betreft). Daarnaast moet het gaan om het gehele buitengebied (niet alleen natuur) en wordt met 'stad' het bebouwde gebied bedoeld.

Aanpassingen:

- Gewijzigde tekst brengt balans tot uitdrukking en geeft aan dat het gaat over gehele buitengebied (H3).

## **2.6 Gemeente Weesp**

De raad van Weesp heeft geen wensen en bedenkingen ingediend.

## **2.7 Gemeente Wijdmeren**

De raad van Wijdmeren heeft de volgende wensen en bedenkingen ingediend.

*2.1 In het koersdocument zien wij bij thema wonen de nadruk te veel ligt op Hilversum en Gooise Meren, de zogenaamde spoorcorridor. Het lijkt alsof Hilversum nog steeds een sleutelgebied is. Wijdmeren voelt zich hierdoor te veel beperkt om meer woningen toe te voegen aan haar woningbestand dan alleen binnenstedelijk. Hierbij speelt ook zeker mee dat Wijdmeren sterker vergrijsd dan de andere regio gemeenten.*

Gelet op de reeds bestaande plannen, is 80% van de woningbouw in de regio voorzien op plekken binnen een straal van 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt. Deze koers is daarom ook een weergave van de eigen plannen, waarbij er dus ook 20% niet nabij OV-knooppunten is. Dit is derhalve geen beperking voor Wijdmeren.

In een regionaal document maakt het abstractieniveau dat een uitgangspunt voor één gemeente niet veralgemeniseerd wordt. Een voorbeeld daarvan is het buitenstedelijk bouwen. Vanuit de huidige woonvisie en de bestaande woningbouwplannen is benoemd dat de kern van de verstedelijking rond het spoor ligt en dat zoveel mogelijk verstedelijking in waardevol landschap of natuur wordt

voorkomen. Wel is de optie genoemd om met woningbouw landschappelijke opgaven te realiseren en niet ieder buitenstedelijk gebied heeft hoge natuur-, gebruiks- of landschapswaarde. Daarmee is dus in de geformuleerde principes niet per definitie buitenstedelijk bouwen uitgesloten.

Daarbij is als belangrijk principe toegevoegd dat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om kleine kernen vitaal en bereikbaar te houden en dat gezocht wordt naar maatwerkoplossingen. De zin 'Traditioneel buitenstedelijk bouwen zien we niet als oplossing' leidt tot discussie. Deze toelichtende zin lijkt te worden opgevat als de hoofdregel, maar dat is het dus niet. Bedoeld was dus tot uitdrukking te brengen dat buitenstedelijk bouwen niet de enige oplossing is voor een vitaal dorp en het woningaantal in een dorp niet de enige factor is voor vitaliteit.

Aanpassingen:

- Toelichten bestaande woningbouwplannen nabij spoor (H2);
- Toelichtende zin over "Traditioneel buitenstedelijk bouwen" verwijderd;
- Ontwikkelprincipe over kleine kernen verduidelijkt en aangevuld (H2)

*2.2 Bij thema mobiliteit ziet Wijdemeren ook weer de focus te veel liggen op de grotere gemeenten in onze regio. Wijdemeren ziet graag nadrukkelijker vermeldt dat er ook een frequenter openbaar vervoer komt voor de kleinere kernen en niet alleen per fiets goed te bereiken is.*

Het standpunt over mobiliteit is gebaseerd op bestaande uitgangspunten, zoals het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam. Voor het bereiken van de ambitie om de groei van mobiliteit primair met OV en fiets op te vangen is een concurrerend OV-systeem nodig met snelle, hoogfrequentie verbindingen tussen plekken waar veel vraag is.

Dit sluit ook aan bij de marktontwikkeling en is bewezen effectief. Dit is ook de trend in de concessie tot 2030. Dit heeft ook nadelen en als er (budgettaire) keuzes gemaakt moeten worden, dragen hoogfrequente lijnen op regionale schaal het meeste bij aan de ambities.

Echter, zoals in het koersdocument ook is benoemd: uit een gezamenlijke, regionale verantwoordelijkheid voor vitaliteit voor kleine kernen volgt ook een gezamenlijke inzet op dit punt, bijvoorbeeld door (prioritering bij) fietspaden of maatwerk. Dit geeft wel een aanzet tot dit gesprek. Hoe dit wordt ingevuld, voert te ver voor dit koersdocument.

*2.3 Ook willen wij aandacht vragen voor een extra verbinding tussen de provinciale wegen N236 en N201, dit om de leefbaarheid 's-Graveland/Kortenhoef te verbeteren.*

Er ligt nog geen tracéstudie of iets vergelijkbaars om dit goed te kunnen beoordelen. Regionaal is er geen draagvlak voor extra wegen door natuurgebieden.

*2.4 Thema landschap en diversiteit. Het grondgebied van Wijdemeren wordt grotendeels door natuur (Natura 2000) bepaald. In de veenweidegebieden zijn er echter ook vele hectares voor agrarische doeleinden beschikbaar. Dit wil Wijdemeren graag zo veel mogelijk behouden. Een koe in de wei wordt, niet alleen door onze inwoners maar ook door de (dag)toeristen, als natuur ervaren! Voor recreatie op de plassen ziet Wijdemeren graag het huidig gebruik als basis voor ontwikkelingen.*

Het belang van de landbouw en de verschijningsvorm van dit type landschap is benoemd (zie verder 6.8.4).

Ten aanzien van de plassen wordt regionaal erkend dat dit een belangrijk reactiegebied is, daarom is de Regio ook partner bij het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. In het koersdocument zijn de plassen ook aangegeven als belangrijk recreatiegebied.

*2.5 Bij thema klimaat en energie zien wij in het koersdocument kansen in het veenweidegebied. Wat hier mee bedoeld wordt is vermeld. Indien hier vernatting bedoeld wordt, kunnen wij dit niet onderschrijven. Bodemdaling speelt in Wijdemeren nauwelijks. Dit kan dus geen reden zijn om vernatting in Wijdemeren te willen verwezenlijken.*

In het definitieve koersdocument wordt een kaartbeeld opgenomen dat de mate van bodemdaling weergeeft. De zorgen bij vernatting betreffen doorgaans vernatting door verhogen van het waterpeil. Er

wordt vermeld dat vernatting ook gerealiseerd kan worden met technische maatregelen (zoals waterinfiltratiesystemen).

Aanpassingen:

- Kaartbeeld bodemdaling veen toegevoegd
- Duidelijker definitie en uitleg over 'vernatten' (H3 en begrippen)

*2.6 Thema Bodem- en watersysteem. Bij dit thema in het koersdocument wordt niet ingegaan op de waterkwaliteit. Na een aantal jaren van achteruitgang van de kwaliteit water zien we door een aantal projecten van AGV in Ankeveen, Kortenhoef en Loosdrecht de kwaliteit van water weer verbeteren. Mogelijk kunt u hierover in het koersdocument hier wat toevoegen.*

De waterkwaliteit is een belangrijke maatstaf voor de ecologische functie en de gebruiksmogelijkheden van water en kent een Europeesrechtelijke verplichting (Kaderrichtlijn water). Dit wordt benoemd. Er wordt ook benoemd dat er positieve trends zijn.

Aanpassingen:

- Belang waterkwaliteit benoemd (H4)



### 3. Verwerking reacties gebiedspartijen

De onderdelen uit de reacties zijn hieronder samengevat weergegeven. In de reacties zijn, naast inhoudelijke opmerkingen en tekstvoorstellen, ook diverse opmerkingen van feitelijke aard gemaakt of vragen gesteld over de interpretatie van kaartbeelden. Deze zijn, waar dit geen verandering brengt aan de inhoud of anderszins politiek van aard is, hieronder niet vermeld. Waar mogelijk zijn hierop redactionele veranderingen doorgevoerd in het koersdocument.

#### 3.1 Platform Woningcorporaties Gooi- en Vechtstreek

*3.1.1 Wij ondersteunen de ambitie om tot een gedeelde toekomstvisie voor de fysieke leefomgeving te komen. De strategische afwegingen die de basis vormen voor het koersdocument ondersteunen wij van harte. Regionale samenwerking leidt tot kwaliteitsverbetering, een efficiëntieslag en meer financiële mogelijkheden.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.1.2 Wij kunnen en willen graag bijdragen aan de ambitie een inclusieve regio te zijn. Aan die ambitie kunnen en willen woningcorporaties graag bijdragen. Drie punten zijn ons inziens daarbij van belang:*

- *Deze ambitie dient nadrukkelijker vertaald te worden in ruimtelijke keuzes op locatieniveau (denk aan bijv.: aandeel sociaal, parkeernormen en bouwhoogtes), bijvoorbeeld verankerd in lokale omgevingsvisies.*
- *Wij ondersteunen het streven naar versterking van de diversiteit aan woonmilieus. Binnen de inclusieve regio kan niet elke kern een compleet en inclusief aanbod van woningen en voorzieningen bieden. Gemeenten moeten meer in overleg tot ruimtelijke keuzes komen en het doelgroepenbeleid daarop afstemmen.  
De locaties rondom stations en HOV knooppunten zijn bij uitstek een goede locatie voor sociale woningbouw. Bewoners van de sociale huursector hebben minder vaak beschikking over een auto en zijn daarom meer dan gemiddeld aangewezen op OV. Wij pleiten dan ook zeker op deze locaties voor meer dan 1/3 deel sociaal gecombineerd met een lagere parkeernorm.*
- *Zorg voor gemengde wijken als het gaat om sociale huur, middenhuur en koopwoningen om te waken voor tweedeling en een inclusieve regio te blijven*

Het klopt dat een inclusief woningaanbod ook regionaal moet worden gezien. Er is ook benoemd dat bij concrete uitwerking zowel met de gezamenlijke opgave als de lokale kwaliteiten rekening gehouden (wordt). Keuzes over regionale verdeling van (sociale) woningbouw zijn zeker relevant maar de lokale omgevingsvisies zijn daartoe nog niet ver genoeg ontwikkeld om de lokale component hierin op dit moment in het koersdocument te kunnen verwoorden. Specifieke locaties en zaken als parkeernormen en bouwhoogten liggen zeker op het niveau van de gemeente. Wel wordt toegevoegd wat belangrijk is bij het bouwen nabij OV-knooppunten (H2).

*3.1.3 Ook de woningbehoefte houdt zich niet aan grenzen. De behoefte is enorm (er zijn nu bijna 40.000 inschrijvingen in WoningNet) en als corporaties stellen wij alles ten doel om hieraan tegemoet te komen. Om aan de woningbehoefte te voldoen kiezen we voor meer sociale woningbouw. Door inbreiding en verdichting, maar ook door transformatie van leegstaande gebouwen. En door vaker te kiezen voor de bouw van kleinere levenslooppasbare appartementen in hoogbouw, waardoor we zoveel mogelijk landschap kunnen besparen.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.1.4 Wij zijn verheugd om terug te lezen dat de sociale woningvoorraad en het middensegment verhoudingsgewijs moet meegroeien met de voorraadontwikkeling. Het is ook begrijpelijk om de keuze te maken om ook in te zetten op groei van de werkgelegenheid en we zijn blij om terug te lezen dat er speciaal aandacht is voor werkgelegenheid voor praktijkgeschoolden.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ontwikkellijn in het koersdocument.

*3.1.5 Wij onderschrijven de gekozen richting voor mobiliteit en adviseren om voor de te verstedelijken gebieden rondom het spoor nadrukkelijker te kiezen voor autoluw parkeerbeleid.*

Zie 3.1.2.

*3.1.6 We volgen het politieke debat en constateren dat er niet bij alle politieke partijen binnen de gemeenten steun is voor de gekozen koers in het Koersdocument. Vaker klinkt de roep door om vooral op te komen voor de lokale belangen. Er worden vraagtekens gezet waarom de regio een bijdrage moet leveren aan de woningbouwopgave in de MRA. Wij hopen werkelijk dat in dit proces nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan de reële bedreigingen als we als regio niet kiezen voor meer verstedelijking met bijbehorende woningbouw. En dus tegelijkertijd de kansen die het biedt voor als we er wél voor kiezen. Als we kiezen voor verstedelijking is de kans groter dat we aanspraak kunnen maken op middelen van het Rijk en de Provincie om de verdichtings- en inbreidingsopgave te bekostigen. Deze opgave is substantieel kostbaarder en ingewikkelder dan bouwen in een weiland. Maar willen we de mooie landschappen zoveel mogelijk sparen en de kwaliteit van het binnenstedelijke milieu verbeteren dan moeten we hier voor gaan.*

In het koersdocument wordt aangegeven dat er behoefte blijft aan woningen en dat de ambitie is om deze ook te realiseren. Dit document is niet geschikt om aantallen te noemen. Er is niet gekozen om een ambitie uit te spreken die fors boven een woningaantal ligt wat volgens de prognoses kan worden verwacht.

*3.1.7 Ook via de begrotingen van woningcorporaties vindt een bovenregionale allocatie van middelen plaats. Corporaties die alleen beheren worden door de rijksoverheid fiscaal veel meer afgeroomd dan corporaties die actief investeren. Als corporaties een bestemming hebben voor hun middelen is er meer grip op dat corporaties de middelen ook aan kunnen wenden (betere borging mogelijk). Hoe actiever de rol van investerende corporaties in de regionale verstedelijking, hoe meer volkshuisvestelijk kapitaal voor de samenleving in de regio beschikbaar blijft.*

De ambitie in het koersdocument, om een inclusieve regio te blijven en het aandeel sociale woningbouw te laten meegroeien, impliceert het belang van investeren in nieuwe en bestaande woningen. Daarbij zijn de corporaties een cruciale partner. Het koersdocument is niet de plek voor specifieke uitspraken over de mate van investeren of beheren.

## **3.2 Transport en Logistiek Nederland, evofenedex**

*3.2.1 Het wegverkeer krijgt onvoldoende aandacht. Dit zal belangrijk blijven, zeker voor vervoer van goederen. Voor de regio en ook op hoger schaalniveau is de doorstroming op de A1 en andere snelwegen cruciaal.*

In het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is onderzoek gedaan naar het hoofdwegennet. Bovenstaande opmerking over het belang van de A1 wordt zeker gedeeld. Dit wordt nader benoemd, zie ook 2.5.2 (wensen raad Laren).

*3.2.2 Daarnaast is het belangrijk dat het belang van goederenvervoer wordt erkend. Mensen willen graag winkels in de wijk of het centrum en thuis goederen bezorgd krijgen. Daar hoort nu eenmaal goederenvervoer bij. Daarnaast is het belangrijk te benoemen dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met fijnmazig goederenvervoer: ophaalpunten, ophaalkasten, bereikbaarheid winkels.*

Dit stond reeds benoemd als uit te werken punt. Dit is nu verwerkt in H2.

Aanpassingen:

- Ontwikkelprincipe goederenvervoer benoemd

*3.2.3 De trend vanuit de sector is om met steeds groter materiaal te rijden. Dit is efficiënter. Er is ook noodzaak toe omdat het steeds lastiger wordt om voldoende personeel te krijgen. Dat is tegengesteld aan de wensen van bewoners en gemeenten. Die zien liever geen grote vrachtauto's. Dit is een politiek dilemma.*

Dit stond reeds benoemd als uit te werken punt. Dit is nu verwerkt in H2.

Aanpassingen:

- Ontwikkelprincipe goederenvervoer benoemd

*3.2.4. Wat kansrijk kan zijn is een clean energy hub. Dit zijn locaties waar (duurzame) brandstof aanwezig is. Dit moet je dan combineren met parkeren en logistieke functies. Kansrijke combinatie is met een hub voor bouw materiaal. De omvang van zo'n hub is minimaal een groot voetbalveld en de locatie moet goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg, bijvoorbeeld de A1.*

Aanpassingen:

- Clean energy hub benoemd als kans

*3.2.5 Het zou goed zijn een strategie bevoorrading en goederenvervoer te ontwikkelen. Daar moet aandacht zijn voor routes, visie op laadplekken (rand van steden of juist niet) en hubs. Daarvoor zou je bevoorradingsprofielen moeten maken, waaruit blijkt wel vervoer op welke plek komt. Dan kom je erachter wat kansrijk is.*

Deze strategie is teveel in detail voor het koersdocument maar de suggestie wordt meegenomen in vervolgstappen.

### **3.3 ProRail, NS, Connexion**

*3.3.1 Partijen zien het als een goede ambitie om groei mobiliteit primair met OV, fiets, wandelen op te vangen. Het beleid wat daarbij hoort moet o.a. bevatten:*

- *Inzet op knooppunten en ketenreis;*
- *Afstemmen van modaliteiten; Daarbij moeten trein, bus en fiets niet meer als concurrenten worden gezien.*
- *Digitale voorzieningen op orde: reiziger moet reisadvies op maat kunnen krijgen.*
- *Voor bus werken met gestrekte lijnen, dat levert de meeste vervoerwaarde op en maakt bus alternatief voor de auto;*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument. De genoemde onderwerpen zijn goede aanvullingen op de ambitie.

Aanpassingen:

- Aspecten van beleid toegevoegd (H2)

*3.3.2 De NS geeft aan dat er in de treinen nog ruimte is voor meer reizigers, zeker in de sprinter. ProRail geeft aan dat verstedelijking nabij het spoor op zich geen probleem is, mits tijdig wordt nagedacht over zaken als geluid en trillingen. Hier is veel ervaring mee.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.3.3 In omgevingsvisies is het denkbaar dat ruimtereserveringen worden opgenomen. Zie rapport Movares iov de Regio. Hoogfrequente buslijnen hebben baat bij vrijliggende busbanen.*

Deze ruimtereserveringen zijn meegegeven aan de gemeenten. Het koersdocument heeft een te abstract niveau om dit precies in te tekenen.

*3.3.4 Bij de HOV 't Gooi valt op dat hier aan de westzijde van Huizen en Blaricum veel minder in wordt geïnvesteerd dan aan de oostkant.*

Dit is feitelijk juist. In het kaartbeeld voor mobiliteit staat dit benoemd.

*3.3.5 Het spreekt de NS aan dat in de eerste tussenstand de focus wordt gelegd op enkele economische sectoren. Dit kan helpen bij het definiëren van de functie verschillende stations(omgevingen).*

In het kader van de samenwerking voor de Gooicorridor wordt per station een handelingsperspectief opgesteld. Dit wordt benoemd.

Aanpassingen:

- Benoemen traject Gooicorridor (H6)

### 3.4 Natuurmonumenten

*3.4.1 De groene ontwikkelingen staan niet zichtbaar op de kaart, dat is een groot gemis.*

Dat is niet geheel juist. De ontwikkelprincipes voor landschap en natuur zijn verbeeld op kaart. Het voert te ver om alle concrete ontwikkelingen op te nemen. Wel wordt het Natuurnetwerk Nederland (NNN) nog toegevoegd.

Aanpassingen:

- Toevoegen NNN op kaartbeeld (H3)

*3.4.2 Mobiliteit: goede keuze! Geen inzet op asfalt maar op HOV en voet/fiets. De A27 wordt nog wel genoemd als uitbreidingswens. Dit is erg tricky: het gaat niet alleen om aantasting landschap (denk aan een casus als de Amelisweerd), maar ook om toename in fijnstof, geluid, NOx-productie, etc. Beter is om in te zetten op alternatieven voor de auto.*

Op het onderwerp mobiliteit wordt vastgehouden aan het regionale standpunt voor het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam (zie 2.5.2).

*3.4.3 De kansen voor landschap zijn vooral uit economisch oogpunt. Wat ons betreft toevoegen van echte impuls aan natuur en landschap, zie onze ambities.*

Dat is zeker niet het geval, het landschap is ook belangrijk als drager van cultuurhistorische waarden, voedselproductie of biodiversiteit. Dit komt ook in de verschillende ambities naar voren.

*3.4.4 Goed dat tegengaan van bodemdaling als opgave benoemd wordt (5.2.6).*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.4.5 Bij klimaat (5.2.7) ook verdroging, afvoer van grotere buien, hittestress in de steden aanpakken door vergroening benoemen. Het verminderen van verharding in de steden op de stuwwal en omvorming van naaldbos naar loofbos (meer aanvoer naar grondwater) ook als kans noemen. Kwelstromen naar het veengebied kunnen daarvan profiteren.*

Paragraaf 5.2.7 gaat over de ambities. Meer concrete oplossingen, ook bovengenoemde, staan bij de ontwikkellijnen.

*3.4.6 Wij zijn blij met de keuze voor centreren rond OV knooppunten en binnenstedelijke opgave (6.3.1). Tegelijkertijd blijkt er ook wel ruimte te zijn voor uitbreiding bedrijventerreinen en woonwijken. Wij maken graag een duidelijke keuze voor binnenstedelijk. Sluit hier ook aan bij Omgevingsverordening.*

Het klopt dat buitenstedelijke ontwikkeling niet per definitie is uitgesloten. Er zijn initiatieven denkbaar die wenselijk zijn, ook vanuit een landschappelijk oogpunt. Wel is het koersdocument terughoudend op dit punt.

Bij het opstellen van dit koersdocument is rekening gehouden met provinciaal beleid, maar dit beleid hoeft niet zonder meer te worden overgenomen. Daarbij is voor dit koersdocument de omgevingsvisie NH2050 relevant, de omgevingsverordening is naar zijn aard een document voor kortere termijn.

*3.4.7 Deze zin is mooi (6.3.3): "Gemiddeld gezien zal er een waterrijker gebied ontstaan met extensiever agrarisch gebruik, recreatieve mogelijkheden, bijzondere woon- en werkplekken en natuurontwikkeling." Dit is niet iets wat vanzelf ontstaat, maar waar het is een ontwikkelrichting waar je expliciet voor moet kiezen.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

## 3.5 Goois Natuurreservaat

*3.5.1 Natuur/biodiversiteit is de kwetsbaarste en kan schade ondervinden als de recreatiedruk toeneemt. Bewoners willen allemaal naar buiten en zullen ook bij tijd en wijle de Gooise Natuur gaan bezoeken. Er moet een goede balans bewaakt worden tussen natuur en recreatie. Voor toerisme geldt dat een zekere terughoudendheid (gedoseerdheid) aan de dag moet worden gelegd om de kip met de gouden eieren niet te slachten.*

Zie 2.5.6.

*3.5.2 De coronaperiode maakt dat recreatieve voorzieningen zoals parkeren en fietspaden vragen om blijvende steun voor beheer en onderhoud en kwaliteitsimpulsen.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.5.3 De snelwegen vormen ook een fikse milieubelasting op voor bewoners maar ook voor milieu. Dat moet ook worden benoemd.*

Zie 3.4.2

*3.5.4 De ambitie op economie lijkt geen recht doen aan de situatie dat er buitengewoon veel forensenverkeer is vanuit het Gooi met een hoge druk op het leefklimaat tot gevolg?*

Uit de onderzoeken is juist gebleken dat een steeds grotere groep inwoners werkt buiten de regio, mede omdat de werkgelegenheid in de eigen regio afneemt. Dit heeft forensenverkeer als gevolg. De ambitie is juist om de werkgelegenheid in de eigen regio te verbeteren, en aan te sluiten op de beroepsbevolking, zodat meer mensen werk in de nabijheid kunnen vinden. En ze dit werk per fiets, OV of te voet kunnen bereiken.

*3.5.5 Kernkwaliteit van het gebied is het Illusielandschap, dit benoemen: aan de rand niet hoger bouwen dan de boomhoogte zodat bebouwing vanuit natuurgebied niet zichtbaar is.*

Het landschap is aan constante verandering onderhevig. De bos- en heidegebieden zijn door de loop van de eeuwen steeds in meer of mindere mate open geweest. Bij het oprichten van het GNR was er veel meer (direct zicht op de) heide dan nu het geval is. En met oog op biodiversiteit wordt soms meer openheid gebracht. Het fixeren van de bestaande situatie is daarom niet verstandig en past ook niet bij de historische ontwikkeling. Het 'illusielandschap' in het Gooi wordt wel duidelijk hoog gewaardeerd. Dit is wel een belangrijk aandachtspunt om te benoemen.

Aanpassing:

- Het belang van het beleven van ongereptheid is benoemd (H3).

*3.5.6 Bij verstedelijking in natuur 'zoveel mogelijk' weglaten (6.3.2).*

Zie 3.6.4

*3.5.7 GNR ondersteunt het principe om geen nieuwe wegen door natuur aan te leggen. Ook nieuwe of het veranderen van een recreatief fietspaden in utilitaire fietspaden is GNR geen voorstander van.*

Voor wat betreft de nieuwe wegen door natuur ondersteunt dit het koersdocument.

Met betrekking tot fietspaden is niet beoogd om nieuwe tracés in het koersdocument op te nemen. Voor bestaande fietspaden is wel bekend dat deze ook voor woon-werk of woon-school worden gebruikt. Voorzover inrichting en gebruik zich laat verenigen met de natuurfunctie van het gebied kan dit gebruik worden gefaciliteerd.

### **3.6 Tussen Vecht en Eem, mede namens Vechtplassencommissie, Heemschut Noord-Holland en de Vereniging Vrienden van het Gooi**

De onderdelen uit de reactie is hieronder samengevat weergegeven.

*3.6.1 Waardering spreken we uit voor de nu in deze versie nadrukkelijkere vermelding bij de Hoofdambitie van het belang van versterking en verdere ontwikkeling van de kwaliteit van het gebied en met name van de natuur en landschap als onderdeel daarvan.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*3.6.2 Ontwikkelopgaven dienen zeer uiteenlopende dynamieken in onze regio te respecteren. Suggestie: als gesproken wordt over de opdracht tot versterken en ontwikkelen van het landschap, vertaal dit dan meteen in respect voor de verschillende snelheden in de trendlijnen: niet alles moet overal maar concentreer je ambities.*

Er is een paragraaf toegevoegd over fasering. Dit geeft het bovenstaande goed aan.

*3.6.3 Kwaliteit open gebied omvat ook de wordingsgeschiedenis: voeg cultureel erfgoed toe. Benoem als Hoofdambitie: Versterking en ontwikkeling van de Landschappelijke en Cultuurhistorische waarden. (Inter)nationaal wordt cultuurhistorie in onze regio erkend als rijk en belangwekkend.*

Het gebied kent meer kwaliteiten dan alleen de landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. Dit als enige hoofdambitie noemen dekt de lading niet. Wel wordt het belang van cultuurhistorie toegevoegd (zie 2.5.1.).

*3.6.4 Wij missen nog een Agenda met tijdpad.*

In het koersdocument zelf wordt geen besluit genomen over gezamenlijke vervolgstappen of acties van gemeenten. Wel is een paragraaf toegevoegd wat mogelijkheden zijn en waar in bovenregionaal op kan worden aangesloten.

*3.6.5 Tekstvoorstel 5.2.4, toevoegen: "Kadervevend zijn de door de provincie Noord-Holland vastgestelde Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018 en de Bijzondere Provinciale Landschappen met kwaliteitseisen waaraan moet worden voldaan bij landschappelijke ontwikkelingen."*

Er is op dit punt uiteraard ook rekening gehouden met provinciaal beleid, maar dit hoeft niet zonder meer te worden overgenomen. Daarbij is voor dit koersdocument de omgevingsvisie NH2050 relevant, de omgevingsverordening is naar zijn aard een document voor kortere termijn. In de bijlage over bovenregionale context zijn deze documenten benoemd.

*3.6.6 Tekstvoorstel 5.2.4, toevoegen: "Daarbij dient er evenwicht te zijn tussen behoud en de nodige versterking van biodiversiteit, opvang van toenemende recreatiedruk en draagvlak bij de inwoners."*

Zie 2.5.6.

*3.6.7 Tekstvoorstel 6.3.1, toevoegen: "We ontwikkelen zoveel als mogelijk natuur- en landschapinclusief, met respect voor het cultureel historisch erfgoed en klimaatbestendig."*

Het bovenstaande was reeds opgenomen. Alleen de term landschapsinclusief ontbrak. Dit is toegevoegd.

Aanpassingen:

- Toevoegen landschapsinclusief ontwikkelen (H3)

*3.6.8 Tekstvoorstel 6.3.2, toevoegen na: "De ontstaansgeschiedenis van het landschap is nog zichtbaar en merkbaar. Het is van belang de landschapsbepalende processen te kennen en te gebruiken.": Leidraad zijn onder meer vergroten van de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis, respect voor de cultuurhistorie boven en onder de grond, van het materiële en immaterieel cultureel erfgoed, van de*



*transformatie van eerder toegekende functies aan de open ruimte en besef van de uiteenlopende tijdslijnen van die transformaties.”*

Dit is een goed voorstel, dit is overgenomen.

Aanpassingen:

- Toevoegen bovenstaande tekst (H3)

*3.6.9 Tekstvoorstel 6.3.2, toevoegen: “Waar nieuwe opgaven voor wonen en bedrijven hierdoor beperkt worden, dient in MRA-verband ook overloop buiten de regio Gooi en Vecht in stelling worden gebracht, waaronder Flevoland (conclusie van Lustrumcongres TVE in Laren, 21-2-20).”*

Het is evident dat niet alles kan in het landschap. De regio wil echter wel verantwoordelijkheid nemen voor de eigen opgaven, zoals de autonome woningbouwbehoefte en balans in werkgelegenheid. Dat is ook in het belang van behoud van het landschap, het faciliteren van meer verkeersbewegingen heeft ook nadelen op het landschap en de leefbaarheid in kernen.

## **6.7 Vechtplassencommissie**

*Laat mij u allereerst complimenteren met de regionale aanpak.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

*De omgevingswet schrijft voor dat cultuur/erfgoed de onderlegger zou moeten zijn voor de te ontwikkelen omgevingsvisie. De gelaagdheid van het cultuurlandschap vormt idealiter vormt zo'n onderlegger omdat deze zo ook het uitgangspunt kan zijn voor keuzes voor 'gebiedseigen' verdere ontwikkelingen of beslissingen om te beschermen.*

Zie 2.5.1.

*Het Landschapsbeeld Gooi en Vechtstreek kan hiervoor een basis vormen als de analyse wordt doorgetrokken naar de toekomst. Op het deel energiewinning is het regionale rapport 'Impactanalyse energiewinning Gooi en Vechtstreek' een goede basis.*

De analyse uit het Landschapsbeeld wordt vermeld. Ook wordt in het document meer ingegaan op de cultuurhistorische context. Er is bij de tussenstanden van het koersdocument al rekening gehouden met de doorontwikkeling van het landschap, zoals de ontwikkeling van het veengebied. Dit wordt explicieter gemaakt.

*Heel positief vind ik de speciale aandacht voor veenoxidatie en bodemdaling en de inzake van de (maatschappelijke) kosten.*

Deze reactie wordt beschouwd als ondersteuning van de ambities in het koersdocument.

## **6.8 Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Noord**

*6.8.1 Toewerken naar kringlooplandbouw betekent voor de agrarische sector een landbouw die kringlopen (zoveel mogelijk) weet te sluiten, waarbij voedsel op grondgebonden bedrijven op een duurzame en veilige manier wordt geproduceerd. Dit is (op de korte en middellange termijn) een utopie, maar wij streven ernaar om kringlopen (zoveel mogelijk) te sluiten en werken hiernaar toe. Dit streven zien wij graag nadrukkelijk terugkomen in het Koersdocument.*

Kringlooplandbouw was reeds benoemd, maar wordt duidelijk gedefinieerd.

Aanpassingen:

- Toevoegen uitleg kringlooplandbouw (H3)

*6.8.2 Ongetwijfeld dat een serieus aantal agrariërs een multifunctionele tak zullen toevoegen aan hun bedrijf. Voor veruit de meeste agrariërs geldt echter dat het grootste gedeelte van hun inkomen zal moeten komen uit de gangbare landbouw.*

Deze verwachting van LTO wordt benoemd.

Aanpassingen:

- Benoemen bovenstaande (H3)

*6.8.3 Met betrekking tot waterkwaliteit in de Vechtreek is gebleken uit cijfers van Waterschap AGV dat de waterkwaliteit in de polders van de Vechtstreek van betere kwaliteit is dan de kwaliteit van het water dat afkomstig is uit de boezems. Problemen met betrekking tot de waterkwaliteit komen dus met name door gebiedsvreemd water.*

In hoeverre het voorgaande generiek uit cijfers volgt daargelaten, het belang om gebiedsvreemd water in natuurgebieden te voorkomen is benoemd.

*6.8.4 De snelheid van de bodemdaling in de veenweidegebieden kan per polder verschillen. Wij onderschrijven dat een gebiedsgerichte aanpak nodig is om alle gebruikers perspectief te bieden. Recente onderzoeken laten zien dat waterinfiltratiesystemen een interessante oplossing kan zijn om bodemdaling af te remmen. Dergelijke systemen geven ook perspectief voor agrarische ondernemers.*

In het koersdocument is nu benoemd dat een gebiedsgerichte aanpak nodig is. In het koersdocument wordt daarbij dus niet specifiek benoemd hoe per polder de specifieke ontwikkeling moet worden. Wel worden de aspecten genoemd die daarbij een rol spelen.

Aanpassingen:

- Benoemen aspect waterinfiltratiesystemen (H3)

*6.8.5 In het Koersdocument wordt overigens een aantal keren veengebied genoemd in plaats van veenweidegebied. Dit ogenschijnlijke kleine verschil kan in onze ogen verstrekkende gevolgen hebben. Het woord veengebied suggereert dat meerdere (gebruiks)functies mogelijk kunnen zijn in de betreffende gebieden. Wij zijn van mening dat het woord veengebied moet veranderen in veenweidegebied. Wij willen daarbij vragen om in het koersdocument expliciet duidelijk te maken wat onder het veenweidegebied wordt verstaan; behoud van het (open) weidelandschap (agrarische percelen met koeien in de wei).*

Met veengebied is in het koersdocument bedoeld het gebied wat veen in de ondergrond heeft (dus bijvoorbeeld ook plassen). Daarmee is dus niet beoogd te stellen dat veenweidegebied, te definiëren als open weide op veengrond waar vee wordt gehouden, een andere gebruiksfunctie moet krijgen.

Aanpassingen:

- Onderscheid tussen veengebied en veenweide verduidelijkt (H3 en definities)

*6.8.6 De regio heeft biodiversiteit hoog in het vaandel staan. Feit is wel dat een groot gedeelte van het grondgebied van de Gooi- en Vechtstreek bestaat uit blijvend grasland. Biodiversiteit moet derhalve geen topprioriteit zijn voor de Gooi- en Vechtstreek. Wil de regio iets doen met biodiversiteit, dan kan het denken aan het stimuleren van slootkantbeheer en kleine landschapselementen.*

Als algemeen principe wordt veel belang gehecht aan biodiversiteit, de natuurbeweging is in onze regio ontstaan. Deze opmerking is opgevat als betrekking hebbend op de biodiversiteit in de weidegebieden. Dit aspect komt in deze paragraaf terug over veenweide.

Aanpassingen:

- De mate van ambitie op biodiversiteit benoemen bij gebiedsgerichte aanpak veenweide (H3)

*6.8.7 Wij onderschrijven de constatering van de regio dat grootschalige opwek van energie zich moeizaam verhoudt tot de landschappelijke kwaliteiten van de regio. In het algemeen is de agrarische sector voor duurzame opwek van energie via (kleine) windmolens (tot 35 meter) of middels zonnepanelen op (agrarische) daken. Agrariërs willen graag hun daken vol leggen met zonnepanelen en/of willen een graag een kleine windmolen plaatsen. Het probleem is echter dat de transportcapaciteit van netbeheerders op dit moment ontoereikend is om dit te faciliteren. Bovendien maakt gemeentelijke regelgeving het op dit moment vaak niet mogelijk om te investeren in de opwek van duurzame energieoplossingen.*

Dit is een te concreet punt voor dit koersdocument, maar is geagendeerd bij het proces van de RES.



## 4. Openstaande punten en correcties en ambtshalve wijzigingen

### 4.1. Openstaande punten

De volgende openstaande punten (in de tussenstand als PM benoemd) zijn ingevuld.

#### 4.1.1 Voorwoord en leeswijzer ingevuld

Aan het begin van het document is een voorwoord en een leeswijzer opgenomen.

#### 4.1.2 Afbeeldingen

Het document is voorzien van diverse afbeeldingen ter verduidelijking en inspiratie.

#### 4.1.3 Invulling ambities klimaat in relatie tot de RES

Bij het opstellen van de derde tussenstand van het koersdocument was de RES nog minder ver uitgewerkt. In het koersdocument is de laatste stand van zaken verwerkt.

#### 4.1.4 Onderzoeksgebieden

In de 3e tussenstand was dit genummerd als hoofdstuk 7, nu is dit hoofdstuk 6. In de onderzoeksgebieden wordt beschreven waar verschillende regionale opgaven samen komen en waar een gezamenlijke inzet, of ondersteuning van de inzet van betrokken partijen, een meerwaarde zou kunnen hebben. Dit zijn suggesties en de lijst is niet uitputtend. De gebieden zijn:

- OV-knooppunten (voorbeeld Bussum-Zuid)
- Ter Syde e.o.
- Knooppunt Crailo-Tergooi Blaricum
- Gooimeer-Noord en Zuid en het Plaveen
- Veenweidegebied (opgaven veenweide)
- Bosgebieden Gooi
- Oostflank Gooi (groengebied tussen A1, A27 en kernen Laren en Blaricum)
- Vliegveld Hilversum e.o.

### 4.2. Ambtshalve wijzigingen

#### 4.2.1 Volgorde in het document verbeterd

De derde tussenstand begon met enkele hoofdstukken die de context en het gelopen proces toelichtte. Zo kwam het document minder snel tot de kern en was de relatie tussen verschillende teksten minder duidelijk of zaten er dubbellingen in. Daarom is de volgorde verbeterd. Dit heeft niet tot inhoudelijke veranderingen geleid, tenzij dit hierboven is benoemd.

De aanpassingen zijn:

- Het gelopen proces (oud H1) en de verantwoording (oud H4) zijn verplaatst naar de bijlage.
- De opgaven (oud H3), thematische doelstellingen (oud H5) en context zijn onder de ontwikkellijnen gezet.
- De fasering en mogelijkheden voor financiering zijn toegelicht in en aan de hand van de onderzoeksgebieden.

#### 4.2.2 Toevoegingen ter verduidelijking

Er is een aantal toevoegingen gedaan:

- In de ontwikkellijnen zijn betere toelichtende teksten opgenomen. Grotendeels waren deze reeds opgenoemd onder de thematische doelstellingen.
- Er is een bronvermelding opgenomen (zie ook reactie Hilversum).
- Er is een lijst met definities opgenomen.

#### 4.2.3 Betere ordening ontwikkellijnen

In de derde tussenstand zat een aparte ontwikkellijn over het veengebied. Hierdoor stonden landschappelijke opgaven en het onderwerp landbouw op meerdere plekken. Daarom is het onderwerp veengebied nu onder de ontwikkellijn 'robuust en vitaal landelijk gebied' opgenomen.

Bij het uitwerken van de ontwikkelprincipes voor klimaatverandering, energie en water werd duidelijk dat deze juist zowel over het stedelijk als landelijk gebied gaan. Daarom zijn deze thema's nu onder een ontwikkellijn 'blauwe draad door het gebied' gezet.

Ook hier geldt dat dit een verandering in volgorde betreft. Er zijn geen nieuwe standpunten opgenomen, tenzij dit hierboven is benoemd.

#### **4.1.4 Kaartbeelden ontwikkellijnen**

Het volgende is aangepast:

- De kaartbeelden zijn gecheckt op feitelijke onjuistheden, al dan niet naar aanleiding van de reacties.
- Op de kaartbeelden zijn de definitieve principes uit de ontwikkellijnen vertaald.