

College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG
p/a_omgevingsbeleid@pzh.nl

Datum 8 september 2021

Contactpersoon J.G. Mekenkamp

Telefoonnummer 06 1929 5415

E-mailadres jmekenkamp@regiomiddenholland.nl

Uw kenmerk -

Ons kenmerk 128-MH

Bijlage(n) 1

Onderwerp Zienswijze Ontwerp Herziening 2021 Omgevingsbeleid

Geacht college,

U geeft gelegenheid om een zienswijze in te dienen op de herziening van het provinciale omgevingsbeleid. Provincie en gemeenten staan samen aan de lat voor ruimtelijke kwaliteit en voldoende ruimte voor wonen, werken en recreëren. Maatwerk is daarbij van belang. De gemeenten in de Regio Midden-Holland reageren vanuit dit vertrekpunt op de voorgenomen wijzigingen.

Algemeen

De herziening lijkt handreikingen te bieden voor meer op de lokale situatie afgestemde beoordelingsruimte door gemeenten. Dit zien wij als een positieve ontwikkeling. Van waarde is ook dat u in het document duidelijk uw provinciale belang heeft beschreven, wat het begrip voor elkaar kan versterken.

Op het punt van het beter benutten en de kwaliteitsverbetering van de bestaande kernen vertaalt u uw belang echter direct naar normen waar de gemeenten aan moeten voldoen: u introduceert de restrictieve methode van de 3 hectare kaart en u legt het eindoordeel voor dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen bij de provincie. Deze werkwijze staat haaks op de intentie van de Omgevingswet waarbij de initiatiefnemers, bedrijven en inwoners – in samenspraak met een samenwerkende overheid (1 overheid) – de ruimte wordt geboden. Bovendien beperkt u hiermee de beleidsvrijheid van gemeenten.

Een dergelijk eindoordeel vraagt een vergaande betrokkenheid van de provincie bij de ontwikkelingen van dergelijke locaties – in dialoog met inwoners en initiatiefnemers. Met de introductie van de beschermingscategorie 3 maakt u daarbij duidelijk dat u zich daarbij niet beperkt tot gebieden die u zeer waardevol acht, maar graag op elke plek in Zuid Holland in gesprek wil. We vragen ons af of de consequenties van dit beleid voor de inzet en capaciteit bij de provincie voldoende zijn afgedekt. Indien dit niet het geval is, dan leidt een dergelijke rol vooral tot vertraging en maakt dit het handelen als één gezamenlijke overheid onmogelijk.

Met de gestelde regels houdt u bovendien onvoldoende rekening met de identiteit van wat er is – wat op gespannen voet staat met het belang dat u formuleert op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van het landschap. Het doorbreken van die spanning zal veel overleg en tijd vragen, waardoor doelstellingen zoals het tijdig bouwen van voldoende woningen op het juiste moment ondersneeuwen.

Regels op het gebied van parkeren lijken op het eerste oog sympathiek. Onbegrijpelijk is echter waarom de uitgangspunten van het CROW zoveel anders zijn dan de uwe en toch voldoende houvast bieden voor de komende 50 jaar. We pleiten er dan ook voor dat u geen nieuwe normen introduceert zonder de effecten ervan goed te hebben onderzocht.

Ondanks dat we de duidelijkheid over het provinciale belang waarderen, is het detailniveau van de ingezette lijn in combinatie met de onderlinge spanning tussen de provinciale belangen zorgwekkend. De provincie treedt hiermee in de autonomie van gemeenten, waardoor de gemeente zonder de provincie geen goede omgevingsdialoog kan voeren. Mocht u toch willen vasthouden aan de systematiek waarbij u het eindoordeel velt, dan vragen we u ook zorg te dragen voor voldoende capaciteit en betrokkenheid bij alle ontwikkelingen. De vitaliteit van de landelijke gebieden in Zuid Holland komt anders verder onder druk te staan.

Wij vragen u dan ook om de bepalingen in balans te brengen zodat daadwerkelijk de beoordelingsruimte op lokaal niveau voor gemeenten ontstaat en benut kan worden.

Regels waar wij dan specifiek op doelen zijn:

- De introductie van beschermingscategorie 3;
- Voorschrijven van dichtheden van 45 woningen / hectare bij nieuwe ontwikkelingen;
- Voorschrijven van parkeernormen afwijkend van richtlijnen van het CROW;
- Anderzijds: zich wel uitspreken over ruimte voor woningbouw op locaties die buiten uw scope vallen (klasse 1 en 2 bedrijventerreinen);

Woningbouw

Midden-Holland ondersteunt uw inzet waar het gaat om het realiseren van meer betaalbaar wonen en kan zich goed vinden in het idee van meer alert zijn op een lokale programmering die past binnen de regionale agenda wonen. Ook kunnen wij ons goed vinden in het optimaliseren van de invulling van woningbouwlocaties, zeker in combinatie met gevarieerd bouwen.

Het behouden van recreatieparken voor puur 'recreatie' (en dus niet overal permanente bewoning toestaan) onderschrijven we ook.

In de voorstellen van de provincie zien wij echter de tendens van centralisatie die ook zichtbaar was in de recente brief van de provincie over de woningbehoefteraming. Om de woningbouw te versnellen en de kwaliteit van woningbouwplannen te vergroten, kiest de provincie niet voor het ondersteunen van gemeenten ('de wortel'), maar voor het aanhalen van de regels en het vergroten van de invloed van de provincie ('de stok'). De gemeenten zouden graag zien dat de provincie – als mede-overheid – de gemeenten ondersteunt bij het versnellen van de woningbouw en het vergroten van de kwaliteit van de bouwplannen.

Dichtheid nieuwe woningbouw

Voor nieuwe woningbouwplannen op nieuwe uitleglocaties zal volgens het voorgenomen provinciaal beleid worden gestreefd naar een dichtheid van 45 woningen of meer per hectare. Deze generieke bepaling biedt weinig tot geen ruimte voor afstemming op het lokale karakter van de omgeving en de gemeente. Deze dichtheid is flink groter dan het huidige gemiddelde van nieuwe uitleglocaties met 30 woningen per hectare, zeker gelet op het feit dat de dichtheid wordt gemeten als bruto dichtheid van een woonwijk, waarbij wijkvoorzieningen zoals buurtwinkels en buurtgroen worden meegerekend. Een dichtheid van 45 woningen of meer per hectare is niet passend in dorpse omgevingen. Een lagere streefwaarde of een uitzondering voor dorpse milieus zou daarom wenselijk zijn. Zo onderschrijft u ook bij het provinciale belang wat u formuleert als het gaat om een passende ruimtelijke ontwikkeling. Voor projecten zoals Gouda-Westergouwe betekent de generieke bepaling een behoorlijke aantasting van de ruimtelijke kwaliteit en woonkwaliteit. Wij verzoeken u daarom dringend een bepaling op te nemen die het mogelijk maakt om hier gemotiveerd van af te kunnen wijken, met het oog op al bestaande bestemmingsplannen en de daarin beschreven beoogde woonkwaliteit en te voorzien in

voldoende uitvoeringscapaciteit om hier in de omgevingsdialog ook invulling aan te kunnen geven in de afweging tussen de verschillende provinciale belangen onderling.

Tegelijk wordt er aandacht gevraagd voor de integrale opgave en functiemenging met bijvoorbeeld bedrijven. Niet duidelijk is hoe met de genoemde dichtheid moet worden omgegaan in dergelijke gemengde gebieden.

Waar het gaat om verscheidenheid van de woningbouw vinden wij - zoals eerder aangegeven - het detailniveau van de regeling zorgwekkend. Dat hierbij aandacht moet zijn voor typologie van woningen is begrijpelijk. Door de gevraagde verantwoording begeeft de provincie zich op het inhoudelijk niveau van een ontwikkeling. Dat is een gemeentelijke afweging, terwijl door sturing op hoofdlijnen het provinciaal belang kan worden beschermd. De gemeenten in Midden-Holland hebben daarom grote moeite met deze vergaande regeling.

Parkeernormen sociale huur en stationsomgevingen

In uw beleid introduceert u een parkeernorm van 0,7 pp / woning voor sociale woningbouw en stationsgebieden.

Dit is significant lager dan de richtlijnen die het CROW meegeeft. Wij vragen ons af wat de effecten van een dergelijke norm zijn voor de leefbaarheid van woongebieden op de langere termijn en of u deze effecten al heeft onderzocht. Wij pleiten ervoor dat u eerst in overleg treedt met het CROW om de door u voorgeschreven normen op basis van het werkelijk gemiddelde autobezit te toetsen.

Vanuit omwonenden en belanghebbenden horen wij immers vaak het geluid dat men vreest voor aantasting van de leefbaarheid in hun woonomgeving door extra parkeerdruk als de nieuwe ontwikkeling onvoldoende parkeergelegenheid voorziet. Rondom binnenstedelijke projecten is de parkeerdruk vaak al hoog, een gevolg van een toenemend autobezit tegenover wijken en openbare ruimte die zijn gerealiseerd in tijden waarin het autogebruik veel lager lag dan tegenwoordig. Ook leidt het hanteren van lage normen tot verplaatsingsgedrag, dat wil zeggen dat mensen bij een lage parkeernorm, de auto buiten projectgebieden parkeren. Regulering is de enige manier waarop dit valt te voorkomen. Aan de impact van deze maatregel op de omgeving wordt geen aandacht besteed.

Dergelijke lage parkeernormen lijken echter niet overal realistisch en haalbaar. Lagere normen ontmoedigen weliswaar het autogebruik, maar dan moet wel voorzien worden in alternatieve bereikbaarheid. De verbetering van de OV-verbindingen vanuit de regio richting de grote steden is hiervan een voorbeeld. Daarbij moet bijvoorbeeld deelmobiliteit in een verder stadium zijn en aanslaan bij de bevolking. Een parkeervergunningstelsel lijkt hierbij eveneens noodzakelijk.

De provincie adviseert gemeenten om het parkeerbeleid of een onderbouwing van parkeernormen te baseren op het werkelijke gemiddelde autobezit. De artikelen 6.10 b, lid 2 en 6.10 c, lid van de Omgevingsverordening bieden weliswaar afwijkingsmogelijkheden op basis van op de lokale situatie afgestemde regels of beleid. Door het verordenende karakter van het eerste lid van beide artikelen worden gemeenten echter indirect gedwongen het gemeentelijke beleid te heroverwegen overeenkomstig de door de provincie gehanteerde methodiek (werkelijk gemiddelde autobezit). Dit staat haaks op het belang van het toepassen van lokaal maatwerk. Wij verzoek u daarom om het middel meer passend bij het doel te maken.

Rondom binnenstedelijke projecten is de parkeerdruk vaak al hoog, een gevolg van een toenemend autobezit tegenover wijken en openbare ruimte die zijn gerealiseerd in tijden waarin het autogebruik veel lager lag dan tegenwoordig. Ook leidt het hanteren van lage normen tot verplaatsingsgedrag, dat wil zeggen dat mensen bij een lage parkeernorm, de auto buiten projectgebieden parkeren. Regulering is de enige manier waarop dit valt te voorkomen. Aan de impact van deze maatregel op de omgeving wordt geen aandacht besteed.

Op pagina 22 bij stationsomgeving staat vermeld dat dit inclusief bezoekers is, bij sociale woningbouw staat dit niet. Tevens is niet duidelijk hoe de omvang van de geometrische begrenzing van stationsgebieden is bepaald. (o.a. Kaart 10 Kantoren en detailhandel, kaart 22 Planoptimalisatie). Wij vragen u deze punten te verhelderen.

Beschermingscategorie 3 Buitengebied

Met het introduceren van beschermingscategorie 3 introduceert u een “verantwoordingsplicht” voor het bouwen in deze gebieden – omdat u anders het gevoel heeft dat deze gebieden als “onbeschermd” worden ervaren en u ook deze gebieden een basisbescherming wil bieden. Dit leidt vervolgens tot een aantal vragen over definities en toepassingen van diverse afwegingsinstrumenten (zoals: Is de ladder van duurzame verstedelijking ook voor ontwikkelingen van toepassing? Op welke schaal wilt u de invloed op het landschap beoordelen?). Vragen die ons overigens niet vreemd zijn: voor elk deel van ons grondgebied is immers sprake van een bestemming en bestaand gebruik, kwaliteit en identiteit. Al deze zaken worden door het huidige gebruik en door afwegingen rond een duurzame ontwikkeling al van gemeentewege beschermd.

We constateren dan ook dat u uw rol op dit punt wenst te verbreden. Indien u daaraan vasthoudt, vragen we nadrukkelijk hiervoor voldoende ambtelijke tijd voor vrij te maken en de methodiek te verduidelijken.

Naar onze mening bestaan delen van gebieden die nu in geheel zijn aangeduid als Beschermingscategorie 3 Buitengebied niet of niet alleen uit buitengebied. Voorbeelden hiervan zijn in de bijlage opgenomen.

Bedrijventerreinen

We herkennen ons in het belang van bedrijventerreinen voor de lokale en regionale economie. We zien ook de druk op bedrijventerreinen vanuit verschillende opgaves zoals woningbouw, mobiliteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie en circulaire economie. Dit vraagt om slim ruimtegebruik waarbij wordt erkend dat bedrijventerreinen een belangrijk onderdeel uitmaken van de werkgelegenheid in de regio en in de provincie.

Beter benutten van bedrijventerreinen

Het beter benutten van bedrijventerreinen is een opgave die in de regio wordt onderschreven. Bedrijventerreinen staan onder druk, en worden ook gezien als potentiële woningbouwlocaties terwijl tegelijkertijd ook gewerkt moet kunnen worden. De provincie wil ruimte bieden aan organische ontwikkeling en functiemenging, vanuit een oogpunt van betere benutting en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen (met name met milieucategorie 1 en 2). In het herziene omgevingsbeleid lijkt in artikel 6.12 lid 3 voorzichtig ruimte geboden aan nieuwe woningen, bedrijfswoningen en andere functies op delen van een bedrijventerrein, zover dit niet in strijd is met het eerste lid.

Welke impact heeft dit omgevingsbeleid, en in bijzonder lid 3 in artikel 6.12? Voorziet de provincie invloed op het bouwen van woningen op bedrijventerreinen zonder bestemmingswijziging? De gemeente moet sturingsmogelijkheden houden om het algemene belang te kunnen afwegen tussen onder andere het creëren van woningbouw en behoud en ruimte voor bedrijvigheid.

Beter benutten betekent ook het weren of verplaatsen van bepaalde typen bedrijven op terreinen die geschikt zijn voor een hogere milieucategorie/-zone of watergebonden bedrijventerrein of het weer in gebruik nemen van zeer langdurig leegstaand vastgoed. Dit vraagt intensieve begeleiding van ondernemers met een verplaatsing- of zoekvraag. Zoals benoemd ook in de reactie op de concept-behoefteraming vraagt dit om een kostbare investering om op grote schaal te kunnen doen (zie bijvoorbeeld investeringsplan Provincie Utrecht voor het beter benutten van bedrijventerreinen). Regio's en gemeenten hebben hier de provincie bij nodig.

Watergebonden bedrijvigheid

In het herziene omgevingsbeleid is specifieke aandacht voor watergebonden bedrijvigheid en bedrijvigheid in hogere milieucategorieën. We ondersteunen de handreiking van de provincie van harte om hier gezamenlijk in op te trekken, ook bezien vanuit eventuele beperkingen op de waterwegen zelf.

Gemeenten mogen voorts in de voorgestelde situatie feitelijk compenseren van bedrijvigheid bij transformatie (bijv. naar wonen) als de regio een door GS geaccordeerde bedrijventerreinenstrategie heeft. Daar stelt de provincie echter dusdanig veel eisen aan op het gebied van kwaliteit en beheer van bestaande terreinen dat dit een haast onwerkbaar situatie oplevert. Wij denken graag mee over een werkbaar aanpak. Bovendien hebben wij de indruk dat deze werkwijze mede is ingegeven vanuit het uitgangspunt dat bedrijven met een zeer hoge milieucategorie beschermd dienen te worden, terwijl dit in de praktijk niet per se de transformatielocaties zijn (die zijn veel meer binnenstedelijk gelegen in de praktijk).

Voor wat de bescherming van watergebonden terreinen betreft is het beleid nu vooral restrictief (altijd compenseren, ander gebruik belemmeren). Ook bij watergebonden productie geldt vaak dat er naast watertransport ook wegtransport bij komt kijken.

Diverse watergebonden locaties voldoen wat betreft de weg-ontsluiting niet meer aan de eisen die watergebonden bedrijven stellen. Bestaande watergebonden bedrijven hebben een impact op de leefbaarheid in dijkdorpen. Herschikking van dergelijke bedrijventerreinen vraagt grote investeringen in de infrastructuur. Wij lezen de ambitie om te komen tot verbetering van het gebruik van watergebonden terreinen dan ook onvoldoende terug in de aanpak die de provincie voorstaat.

We zijn blij dat de provincie een handreiking doet om door middel van het mogelijk maken van feitelijke compensatie bij een door GS aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie als vervanging voor de bestaande planologische compensatie. In de praktijk is er tot nu toe weinig vraag naar watergebonden bedrijfslocaties. Vanwege het feit dat op sommige locaties niet-watergebonden bedrijvigheid zich heeft gevestigd én met het oog op verwachte verduurzaming van goederenvervoer, is het de verwachting dat er in de komende jaren een behoefte van 5-10 ha zal ontstaan, die deels op de kavels van de niet-watergebonden bedrijvigheid gevestigd zou kunnen worden.

We vragen of de provincie aan de hand van bestaande casussen de meerwaarde kan uitleggen in verhouding met de gevraagde vereisten in de te accorderen regionale visie. In veel gevallen in onze regio zal feitelijke compensatie het verschil van één milieucategorie uitmaken. Bestaande bedrijvigheid met een hoge milieucategorie zal vaak niet verplaatst of getransformeerd worden. Het uitgangspunt van gemeenten is niet om een pand zeven jaar leeg te laten staan voordat transformatie aan de orde is, terwijl de plek in realiteit wellicht niet meer geschikt is voor bedrijvigheid maar wel voor een andere functie.

Verstedelijking en mobiliteit

In het gewijzigde omgevingsbeleid 2021 wordt meerdere malen het begrip Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) gehanteerd. Een definitie hiervan ontbreekt. Opvallend is dat huidige en potentiële HOV-knopen (zoals de Gouweknoop) niet in de tekst en kaartbeelden zijn opgenomen. Daarnaast is er geen aandacht voor ketenmobiliteit, P&R, deelmobiliteit en mobiliteitshubs.

Op pagina 70 is aangegeven dat “een omgevingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met de gevolgen van bereikbaarheid zodat knelpunten in de bereikbaarheid niet toenemen en bij voorkeur afnemen.” Hoe realistisch is dit? Elke extra woning kan zorgen voor extra mobiliteit waardoor de bereikbaarheid iets kan verslechteren. Daarnaast kan de gemeente er voor kiezen dat bij een ontwikkeling de autobereikbaarheid kan afnemen (parkeren op afstand, verlagen snelheid op wegen, vergroten gezonde / veilige leefomgeving e.d.) maar de voetgangers-, openbaar vervoer en fietsbereikbaarheid kan toenemen.

Onduidelijk is voorts hoe de toetsing van art. 6.10d Bereikbaarheid gaat worden ingevuld. Dit mag niet tot grote vertragingen leiden in bestemmingsplanprocedures. We kunnen ons voorstellen dat deze toetsing alleen plaats vindt bij meer grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld meer dan 50 woningen of bestemmingsplannen met een m.e.r.-plicht).

Tot slot

Met deze zienswijze hopen wij een constructieve bijdrage te leveren aan een mooi en gezond Zuid-Holland. Wij blijven hierover graag met u in gesprek.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, positioned above the printed name.

J. Hordijk

voorzitter Bestuurlijk Overleg Ruimte en Wonen Midden-Holland

Bijlage: specifieke opmerkingen en tekstvoorstellen

Beschermingscategorie 3

Naar onze mening bestaan delen van gebieden die nu in geheel zijn aangeduid als Beschermingscategorie 3 Buitengebied niet of niet alleen uit buitengebied. Dit betreft Park Triangel, 't Suyt II en het lint langs de Brugweg. Vreemd genoeg is het nog niet bebouwde deel van Westergouwe (dat wel in een woningbouw-bestemmingsplan is opgenomen) aangewezen als "buitengebied". Dat leidt tot problemen indien er een nieuw Omgevingsplan moet worden gemaakt. Ook het Middengebied Zuidplaspolder staat ingetekend als buitengebied. Wij vragen u de methodiek te verduidelijken en de aanduiding van genoemde gebieden te corrigeren.

Gezonde en Veilige Leefomgeving

Ten aanzien van dit onderwerp onderstaand onze zienswijze vergezeld van tekstvoorstellen:

Pagina 65 'Beleidskeuze gezonde en veilige leefomgeving'. 1^e Alinea:

- Voorgestelde tekstwijziging:

".....leefomgeving ook op gezond gedrag in te richten. Hierbij is ook de aanwezigheid en bereikbaarheid van voorzieningen en de mogelijkheid voor ontmoeting, ontspanning en bewegen van belang. In al ons beleid....."

Pag. 65, eerste bolletje:

- Opmerking:

niet alleen bij stress-gerelateerde ziekten, maar natuur en groen heeft ook een positieve invloed op diabetes, COPD, hart- en vaatziekten, depressie, ADHD, bloeddruk en bewegestoornissen.

- Voorgestelde tekstwijziging:

"De Provincie wil positief bijdragen aan de fysieke en mentale gezondheid van inwoners door het aanbieden van verschillende soorten groen (bos, park en recreatieterreinen) voor sportieve en recreatieve inspanning en ontspanning. Natuur en groen zorgt voor meer sociale contacten, kinderen kunnen zich beter ontwikkelen en het is een bron van ontspanning."

Pag. 66, tussenkop 'aanleiding', tweede alinea, 2^e regel:

- Voorgestelde tekstwijziging:

"Een gezonde leefomgeving is daarbij een leefomgeving die..... Uitnodigt tot gezond gedrag, mogelijkheden biedt voor ontmoeting, ontspanning en bewegen, en waar de invloed....."

Pag. 67, tussenkop toelichting, 1^e alinea:

- Opmerking:

"Er is voor gekozen op het thema gezondheid mee te koppelen met andere thema's. Dit sluit aan op een integrale werkwijze."

Bij de andere thema's in het omgevingsbeleid is het onderwerp gezondheid vrijwel niet genoemd. Zeker gezien het feit dat er nu voor het eerst gekozen wordt voor een meer explicietere benadering van gezondheid, verdient het aanbeveling om gezondheid als thema dan ook te noemen bij de andere thema's (daar waar dit relevant is).

Ruimtelijke kwaliteit

Op blz. 27 Groene Buffer en kaart 14 verklaart de provincie het aanwijzen van groene buffers:
"Tussen en rondom grotere aaneengesloten gebieden zijn extra gebieden aangeduid als groene buffer als bescherming tegen (grootschalige) verstedelijking. Zowel de bestaande groene buffers als de voorgestelde uitbreidingen zijn waardevol als stedelijk uitloopgebied en als groene longen tussen en

rondom de steden. Ze zijn deels ingericht als recreatiegebied, deels als Natuurnetwerk Nederland maar vaak ook in gebruik als landbouwgrond. Het gaat om de volgende toevoegingen:

Het opnemen van Groene Buffers als gronden die vrij moeten blijven van grootschalige verstedelijking past bij de waarden van de Regio Midden Holland. Het opnemen van niet slechts het recreatief ingerichte deel van de recreatieschappen Hitland en Rottemeren en andere beoogde groene buffers volgen wij dan ook. Wel ontbreken er wat ons betreft nog twee op het grondgebied van Zuidplas, te weten:

- Polder Wilde Veenen nabij Moerkapelle – deze polder maakt ook onderdeel uit van het werkingsgebied Rottemeren en is onderdeel van het *Ontwikkelplan Landschapspark de Rotte*. Ook door de provincie wordt deze polder als waardevol agrarisch en landschappelijk gebied gezien.
- De Groene Schakel – de zone tussen globaal de 2^e en 3^e tocht van de Zuidplaspolder die de Rottemeren verbindt met het Restveen rondom Moordrecht. Op basis van het *Masterplan voor het Middengebied van de Zuidplaspolder* wordt hier nu ook een open te houden groene buffer voorgesteld.

Verzoek om de tekst en de kaart aan te passen op basis van de genoemde beleidsstukken en de concreet genoemde gebieden.

Permanente bewoning recreatiewoningen

Op blz. 69 zet de provincie het beleid voor permanente bewoning op recreatieparken uiteen: *Voor permanente bewoning is opgenomen dat in een bestemmingsplan voor een verblijfsrecreatiepark met een omvang van 12 of meer recreatiewoningen, permanente bewoning of functiewijziging naar wonen uitgesloten. Uitgezonderd hiervan zijn de verblijfsrecreatieparken die zijn opgenomen in bijlage X.*"

Dit is een helder standpunt van de provincie en geeft meer duidelijkheid rond de toenemende maatschappelijke discussie over wel of niet omzetten van recreatiewoningen naar permanent verblijf. Wij verzoeken u om bijlage X nader in te vullen en te motiveren hoe een recreatiepark op bijlage X kan worden opgenomen.

Oostland

Er wordt een opsomming gegeven van de kernen in Oostland. De opsomming eindigt met een komma en wekt de suggestie dat de opsomming onvolledig is. Hier ontbreken in ieder geval Zuidplas en Waddinxveen.

"Oostland, bestaande uit Bleiswijk, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Pijnacker,"

Wij verzoeken u om de opsomming aan te vullen met Waddinxveen en Zuidplas.