

College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
p/a Team Omgevingsbeleid
omgevingsbeleid@pzh.nl

Datum 28 januari 2021	Uw kenmerk -
Contactpersoon J.G. Mekenkamp	Ons kenmerk 022-MH
Telefoonnummer 06 1929 5415	Bijlage(n) -
E-mailadres jmekenkamp@regiomiddenholland.nl	

Onderwerp Zienswijze Ontwerp-Omgevingsbeleid 2020

Geacht College,

Sinds 3 december 2020 ligt het ontwerp Omgevingsbeleid ter inzage. De samenwerkende gemeenten in regio Midden-Holland werken graag met u aan een mooi en sterk Zuid-Holland. Vanuit die optiek maken wij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Deze zienswijze is integraal en afgestemd met de gemeenten in Midden-Holland. De zienswijzen van deze gemeenten zijn aanvullend op deze regionale zienswijze.

Algemeen

Alvorens over te gaan tot de inhoudelijke punten van onze zienswijze willen we nog algemeen ingaan op het stuk: in het stuk geeft u duidelijk aan hoe u als provincie aansluit bij doel en werkwijze van de Nieuwe Omgevingswet en welke rol u speelt in de uitvoering van het beleid. Daarvoor onze dank.

Sturingsfilosofie en rol van regionale samenwerking

In haar sturingsfilosofie (hoofdstuk 2) omschrijft de provincie ook haar rol als verbindende partij als volgt: 'Als middenbestuur staat de provincie letterlijk te midden van vele spelers. Zuid-Holland, stevig verbonden met lokale overheden, de rijksoverheid en Europa, brengt die spelers bij elkaar.'

Graag zouden we daarin zien dat de provincie ook expliciet de verbinding met regionale samenwerkingspartijen benoemt. Een belangrijk deel van de samenwerking en afstemming vindt immers met deze regionale samenwerkingen plaats en niet onterecht. Deze samenwerkingen borgen een meer integrale uitvoering van – met de provincie – gedeelde belangen.

Procedure

Een zorgvuldige en onderbouwde reactie geven met de benodigde interne maar ook regionale afstemming vraagt tijd. De mededeling dat dit document ter inzage gelegd werd kwam voor ons als een verrassing. Pas op 6 januari 2021 informeert u ons over de organisatie van een digitale sessie op 19 januari 2021. Zeker in de huidige omstandigheden vanwege corona hadden wij een langere reactietermijn op prijs gesteld. Wij behouden ons daarom de mogelijkheid voor om zo nodig nader op een aantal punten in te gaan op een later moment.

Daarnaast hebben wij geconstateerd dat gedurende de procedure relevante stukken voor de onderbouwing van beleidskeuzes en beleidskaders zijn uitgewisseld. Hierdoor is de reikwijdte en zeggingskracht van relevante documenten gedurende de procedure gewijzigd, hetgeen in strijd moet

worden geacht met de beginselen voor formele participatie voor kaderstellende regelgeving. Wij geven u in overweging, de wijziging van de ter inzage liggende stukken formeel publiekelijk bekend te maken en de ter inzagelegging van uw ontwerpstukken te verlengen met de tijdsduur dat de ontbrekende elementen niet ter inzage hebben gelegen.

Instrument 3 ha kaart

Wij maken ons zorgen over de introductie van de 3 ha kaart voor zowel bedrijven als woningbouwlocaties. De woningbehoefte Zuid Holland is groot en er ligt daarmee – ook in Midden Holland – een druk op de gemeenten om te voldoen aan de actuele woningbehoefte. De introductie van de 3 ha kaart maakt dat bij de realisatie van nieuwe woningbouwlocaties uitgegaan moet worden van een “nee, tenzij” de provincie akkoord gaat met toevoeging aan de 3 hectare kaart. Vooralsnog is daarbij tevoren niet duidelijk welke overwegingen daarbij gelden en welke toegevoegde waarde de 3 ha kaart heeft ten opzichte van een reguliere toets. Wij pleiten dan ook voor het schrappen van de systematiek van de 3 ha kaart.

Economie

Ten aanzien van de concepttekst van de Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma in de digitale plannen vrier verzoeken wij u nadrukkelijk om de concepten zodanig aan te passen dat deze in overeenstemming zijn met de gegevens zoals die in de kwantitatieve regionale bedrijventerreinenstrategie Midden-Holland aan het college van gedeputeerde staten zijn aangeboden (brief van 27 maart 2020, kenmerk 064 – MH). Bedrijventerreinen zijn van groot economisch belang voor Midden-Holland en daarmee voor de provincie Zuid-Holland. De activiteiten op de bedrijventerreinen in Midden-Holland zijn goed voor ruim 35% van de totale werkgelegenheid in Midden-Holland. Onze strategie laat zien dat in deze regio de vraag naar bedrijventerreinen het beschikbare aanbod overstijgt. Tot 2030 betreft de vraag naar bedrijfsruimte circa 79 tot 92 ha. Deze vraag is uitsluitend afkomstig van reeds binnen de regio gevestigde bedrijven met groeipotenties. Daarnaast is er een vraag naar bedrijventerreinen vanuit de vervangingsvraag. Een aantal bestaande bedrijventerreinen zal de komende jaren getransformeerd worden naar een ander gebruik, veelal woningbouw. Om het verlies aan bedrijventerreinen te beperken zal compensatie van bedrijventerreinen nodig zijn. Onderzoek heeft aangetoond dat tot 2030 circa 21 ha aan bedrijventerreinen op de nominatie staan om te worden getransformeerd.

De vraag naar bedrijventerreinen tot 2030 betreft voor de regio MH in totaal circa 100 tot 113 ha. Voor verdere inhoudelijke gegevens en onderbouwing verwijzen wij graag naar onze regionale strategie. Het rapport bevat verder een aantal aanbevelingen voor een lange termijnstrategie op bedrijventerreinen met daarbij een doorkijk naar de verstedelijkingsopgave, een programmering van nieuwe plannen per gemeente en spelregels en uitgangspunten om de komende jaren ruimte te houden voor goede plannen.

Waar het gaat om het zogenaamde ‘kwalitatieve deel’ van de regionale bedrijventerreinenstrategie Midden-Holland verzoeken wij u in uw concept-Omgevingsvisie en concept-Omgevingsprogramma te laten terugkomen dat de kwantitatieve regionale strategie Midden-Holland gecompleteerd gaat worden met een breder regionaal ruimtelijk-economisch perspectief op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Vragen zoals waar HMC-bedrijven en watergebonden bedrijvigheid gerealiseerd zouden kunnen worden, zullen in het kwalitatieve deel aan de orde komen.

Toekomstige bedrijventerreinen (p. 93-95 ontwerp omgevingsprogramma)

Ten aanzien van toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen pleiten wij voor een aanpak waarbij de regionale strategie als leidraad geldt. Midden-Holland heeft in maart 2020 haar strategie aan het college van GS aangeboden. Wij staan voor de vraag hoe het gevestigde bedrijfsleven te kunnen blijven bedienen.

Wij gaan ervan uit dat de regio voor de provincie een belangrijke gesprekspartner is in het realiseren van de regionale doelstellingen om het bedrijfsleven voldoende en passende ruimte te kunnen bieden. Beter benutten is daarbij één van de middelen om het bedrijfsleven voldoende ruimte te kunnen blijven geven, maar dat laat onverlet dat er behoefte is aan (gefaseerde) uitbreiding. Wij pleiten voor maatwerk en

voldoende ruimtelijke mogelijkheden om regionaal te kunnen voorzien in de door ons in onze regionale strategie onderbouwde toekomstige ruimtebehoefte.

Een specifiek aandachtspunt dat naar onze mening nadere uitwerking vraagt, betreft de vraag of solitaire bedrijven als bedrijventerrein zijn mee te nemen en over de effecten daarvan afspraken te maken. De regionale bedrijventerreinenstrategie kan daarbij als leidraad gehanteerd worden.

Detailhandel (pagina 281 – 285)

Als regio onderstrepen we het belang van detailhandel voor vitale en leefbare dorpen en steden. Wij pleiten voor een regionaal afgewogen detailhandelstructuur, waar gekeken wordt naar een goed verspreid aanbod in de regio, gemeenten, in wijken en van buurtgerichte voorzieningen. Op deze schaal is ook ruimte voor maatwerk, want niet in ieder centrum is de situatie hetzelfde. De regio streeft er naar dat de detailhandel zoveel mogelijk binnen aangesloten winkelgebieden en goed geconcentreerd te laten plaatsvinden. Branchering is daarbij te respecteren, maar er is - binnen de wettelijke kaders - ook voldoende ruimte te geven aan innovatieve concepten die op een verrassende manier consumenten- en markttrends weten te volgen. Voor vitale en leefbare dorpen en steden zijn ook andere publieksfuncties zoals horeca, maatschappelijke functies en leisure in steeds toenemende mate van belang.

Grootschalige detailhandelsontwikkelingen worden ook in regionaal verband met elkaar afgestemd. Belangrijk is dat de provincie oog houdt voor nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen in het bovenregionale aanbod die van invloed zijn op de bestaansbasis van gevestigde detailhandel.

Dit geldt ook voor de ontwikkeling en versterking van PDV-locaties. Zoals onderstreept in de provinciale Omgevingsvisie hebben een aantal PDV-locaties regionale aantrekkingskracht: sommige zijn als 'woonboulevard' ontwikkeld en vormen een stedenbouwkundig geheel. In een rapport van BRO in opdracht van de Provincie Zuid-Holland (*Onderzoek aanpak PDV-locaties Zuidholland* uit 2018) wordt onderstreept dat succesvolle PDV-locaties niet langer monofunctioneel zijn maar eerder een '*in en om het huis*' profiel hebben. Hierbij kan solitaire detailhandel, passend binnen het profiel, dat vanwege grootte of aard geen plaats kan krijgen binnen bestaande binnenstedelijke winkelcentra, mits in te passen, een plaats krijgen bestaande PDV-locaties. Ook voor PDV-locaties geldt dat toevoeging van andere publieksfuncties een bestaande locatie helpt te versterken.

Wonen

Op pagina 127 van het ontwerp-omgevingsprogramma wordt de Zuidplaspolder genoemd als ontwikkellocatie voor dorpse en landelijke woonmilieus. Daarbij wordt geconstateerd 'Volgens de huidige inzichten is er onvoldoende ruimte elders in de Zuidvleugel om de vraag naar dorpse en landelijke woonmilieus te kunnen accommoderen'. Even verderop wordt gesteld dat het gaat om 7.000 woningen in dorpse en landelijke woonmilieus tot 2030.

Wij constateren op basis van deze passages dat:

- De gemeenten in Midden-Holland de afgelopen jaren hebben bijgedragen aan de opvang van de bovenregionale woningbehoefte zoals blijkt uit de Trendraming 2019;
- De gemeenten in Midden-Holland niet hebben bijgedragen aan de opvang van de (bovenregionale) behoefte van de Zuidvleugel aan dorpse en landelijke woonmilieus. Deze vraag kan alleen worden opgevangen door realisering van 7.000 woningen tot 2030 in de Zuidplaspolder, zoals ook de provincie stelt in bovengenoemde passage;
- De (bovenregionale) behoefte aan dorpse en landelijke woonmilieus vanuit de Zuidvleugel dus niet verwerkt kan zijn in de Trendraming 2019 van de provincie die gebaseerd is op het doortrekken van de migratietrend in de vijfjaarsperiode voorafgaand aan de Trendraming;
- Logischerwijs het aantal van 7.000 woningen in dorpse en landelijke woonmilieus dus opgeteld moet worden bij de aantallen zoals genoemd in de Trendraming 2019.

Wij zijn blij met deze passage over de Zuidplaspolder die wij als een onderstreping zien van onze opvattingen over de provinciale woningbehoefteramingen.

Duurzaamheid

Op dit moment wordt er binnen de RES Midden-Holland gewerkt aan scenario's met betrekking tot de ruimtelijke inpassing van de RES. Alle mogelijke locaties voor zonne- en windenergie worden daarbij verkend en afgewogen om de opgave te halen. Wij zien belemmeringen wanneer er gekeken wordt naar de beperkte locaties die de Provincie geschikt acht. Daarbij lijkt de Provincie al een voorkeur uit te spreken voor concentratie van energielandschappen terwijl ook de mogelijkheid van spreiding onderzocht wordt binnen de RES Midden-Holland. Wij vragen ons daarom af in hoeverre de potentiële locaties van de Provincie zich verhouden tot de locaties waar de RES Midden-Holland kansen ziet. Daarnaast is het onduidelijk hoe de Provincie omgaat met de samenhang tussen de zeven verschillende RES regio's in Zuid-Holland en of er afstemming plaatsvindt over bijvoorbeeld locatiekeuzes in het Groene Hart. Wij vragen ons daarom af welke mogelijkheden nog overblijven om draagvlak te vinden voor de maatregelen en welke locaties nog overblijven voor duurzame opwek.

De verordening (paragraaf 6.28) geeft aan dat het plaatsen van windturbines buiten de locaties voor windenergie in het bestemmingsplan moeten worden uitgesloten. De provincie schrijft dat zij een terughoudende benadering heeft van zonnenvelden in de open ruimte, in combinatie met een stimulerende benadering voor zonnepanelen en warmtecollectoren in de bebouwde ruimte. Het is echter goed mogelijk dat een (beperkt) zonnenveld nabij kernen of wijken een of de belangrijkste duurzame bron is om een buurt aardgasvrij te maken. Concreet verzoeken wij u ook de mogelijkheid van energieopwekking middels zonnenvelden en zonthermie-velden ter plaatse van toekomstige (woning)bouwontwikkelingen en ter plaatse van – te verplaatsen – glastuinbouw onder Agrarische bouwblokken of locaties in glastuinbouwgebied op te nemen.

Experimenteeruimte energietransitie (deel 2 omgevingsvisie)

In uw visie geeft u aan dat u in het kader van de energietransitie zeer terughoudend wilt omgaan met zonnenvelden in de open ruimte en nieuwe experimenten. Daaronder valt bijvoorbeeld niet het experimenteren met zonnenvelden of windturbines in landbouwgebied. Anderzijds zien we dat u de meerwaarde van een omschakeling naar duurzame energie wel benoemt onder het hoofdstuk van de landbouwtransitie (p. 72). Wij vragen u te overwegen om meer ruimte voor productie van duurzame energie toe te staan indien ze bijdragen aan de landbouwtransitie – al dan niet eerst in de vorm van pilots.

Landschap en kleine kernen

Verbind de kroonjuwelen met de stad

In uw omgevingsvisie geeft u aan dat vitale en hoogwaardige natuur en fraaie landschappen" bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een groot deel van dit landschap bevindt zich ook in onze regio. U benoemt enkele delen ook als "kroonjuwelen" en pleit voor het versterken van het blauwgroene netwerk en het belangrijk te vinden dat het erfgoed ook beleefbaar is. Wij pleiten daarbij nadrukkelijk om ook in het bereikbaarheidsbeleid aandacht te besteden aan de (duurzame) bereikbaarheid van deze gebieden: pas dan komt de meerwaarde en beleving ook echt tot zijn recht.

Meer aandacht voor sterke dorpen

In uw beleidsdoelstellingen geeft u aan dat u streeft naar sterke dorpen en steden in Zuid Holland. Op het gebied van het vitaal houden van de dorpen in het landelijk gebied stelt u vervolgens dat het "toevoegen van woningen als primaire of enige strategie voor het vitaal houden van de sociaal-economische vitaliteit van steden en dorpen in de ogen van de provincie geen duurzame lange termijn strategie is".

Het is spijtig echter dat u alleen aangeeft wat u *niet* als duurzame lange termijn strategie ziet. Wij onderschrijven dat de sociaal economische samenhang in het landelijk gebied op lange termijn alleen door combinatie van beleid kunt tegengaan: investeringen in bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen – samen met een passend en tijdige aanbod van nieuwe woningen.

We vragen u samen met ons aandacht te besteden aan deze integrale aanpak. De complexiteit die speelt in het landelijk gebied op het gebied van bodemdaling, landbouwtransitie, energietransitie en huishoudensverdunding vraagt om het denken in oplossingen en is niet gebaat bij een “nee tenzij” houding.

Wij waarderen uw inzet daarbij op het gebied van het IBP Hollands Utrechtse Veenweiden, klimaatakkoord en verbetering van de Algeracorridor.

Verkeer en vervoer

Op 18 januari hebben de ambtenaren verkeer en vervoer van de gemeenten uit Midden-Holland samen met de provincie een gespreksworkshop gehouden over de bereikbaarheidsvisie. Daar is ambtelijk een aantal aanbevelingen meegegeven. In de eerste plaats is de logische relatie tussen wonen, werken en mobiliteit nogmaals benadrukt. Dat is voor ons als regio “midden” in Holland een punt waar nog veel potentie onbenut is. Wij zien veel toekomst in het werken met knopen en ketens. In de agenda Verstedelijking en Mobiliteit zijn wat dat betreft een tweetal knopen in onze regio genoemd die een wezenlijke rol in de intermodale ketenmobiliteit hebben: intercitystation Gouda CS en P&R station Gouweknoop voor het gebied Westergouwe, Moordrecht en Zuidplaspolder.

In de regio vragen zowel knelpunten in het wegverkeer als versterking van het openbaar vervoer om aandacht. De bereikbaarheid van de regio en de zich ontwikkelende economie vragen om de oplossing van knelpunten op het hoofdwegenet in een goede aansluiting met provinciale weginfrastructuur en lokale verbindingen. De verbreding van de A20, de aanpak van de A12 tussen Gouda en Utrecht en het oplossen van de onvolledige aansluiting van de A12 op de N11 (Bodegravenboog) zijn succesvol bij het Rijk aangedragen voor een MIRT-verkenning. Graag zetten wij die aanpak voort in de projecten A12 Gouda-Utrecht en Beter Bereikbaar Gouwe. Dit naast een versterking van de fietsinfrastructuur (doorfietsroutes) en versterking van het openbaar vervoer.

Wij pleiten voor een nadrukkelijke aansluiting van de omgevingsvisie en –programma op het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan Midden-Holland. Projecten als de N207 Gouda-West, de Gouweknoop en een HOV-verbinding Gouda - Zuidplaspolder worden niet expliciet benoemd en staan niet aangegeven op de ruimtelijke kaart (blz. 18, omgevingsvisie).

Wij wijzen er op dat ten tijde van het opstellen van deze zienswijze de doelenboom op de site van de provincie een aantal open links en onvolledigheden bevat. Daarnaast zijn sommige thema's niet uitsluitend, overlappen ze elkaar of sluiten onderdelen van de doelenboom niet geheel aan bij de hoofdthema's. In praktische zin adviseren we om voor elk van de thema's speciaal een integrale ambtelijke trekker aan te wijzen als aanspreekpunt voor de omgeving om te bevorderen dat deze in samenhang ontwikkeld worden. Onderdelen als mobiliteitstransitie, fietsen, openbaar vervoer, mobiliteitsgedrag, slimme en veilige mobiliteit zijn nog onvoldoende uitgewerkt. Voorts verzoeken we recente duurzaamheidsontwikkelingen waar zowel provincie als gemeenten aan werken zoals de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur ZuidWest, en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) waarin mobiliteitsmaatregelen vanuit het klimaatsakkoord worden uitgewerkt, mee te nemen. Doelstellingen en maatregelen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) kunnen eveneens in de omgevingsvisie en –programma worden opgenomen.

Openbaar Vervoer

In de omgevingsvisie wordt in § 2.1.2 gesproken over adequaat aanbod openbaar vervoer. Daaruit zou gelezen kunnen worden dat het vooral de bedoeling is dat het OV in ieder geval voldoet aan de vooraf gestelde eisen. Technisch gezien is dat wellicht correct, maar wij zien liever wat meer ambitie. Bijvoorbeeld door te spreken over een compleet en samenhangend aanbod van OV dat aansluit op de wensen en behoeften van reizigers. Ambtelijk hebben we de provincie voorzien van een tekstsuggestie hiervoor.

Verder zijn wij blij om te zien dat OV-middelen niet meer als op zichzelf staande geïsoleerde systemen beschouwd worden. Het is niet alleen het OV-aanbod zelf dat in orde moet zijn; er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar het netwerk van voor- en natransport dat daarop aansluit. Dit vertrekpunt van

ketenmobiliteit leidt er hopelijk toe dat meer mensen de auto laten staan ten faveure van het OV. De realiteit is echter dat het merendeel van de mensen zich nog steeds per auto verplaatst, vooral in onze regio. Daar moeten we de ogen niet voor sluiten, maar proberen die reizigers te verleiden om in ieder geval een deel van hun reis per OV af te laten leggen. Het hoeft niet altijd het een of het ander te zijn, soms kan er al winst behaald worden door per OV bepaalde knelpunten zoals snelwegen en stadsringen te vermijden. In de tekst zien wij dat tezamen met lopen, de fiets en deelsystemen het OV een reis van deur tot deur mogelijk maakt. Wij adviseren daar P&R of de auto aan toe te voegen. Wij zien P&R's liever verder gelegen van de stad in de regio, zodat ook knelpunten zoals toevoerende snelwegen en de ring rondom steden ontlast worden.. Kansen in onze regio zien we op de Algeracorridor en bij het toekomstige P&R station Gouweknoop.

Wij adviseren voorts om de rolverdeling tussen verschillende overheden en vervoeraanbieders duidelijker aan te geven.

Wij geven u graag mee welke betekenis het OV voor onze regio heeft. Wij nodigen u uit dit mee te nemen in uw visie.

Met het ontwikkelen van het openbaar vervoer zorgen we dat de keuzevrijheid van inwoners vergroot wordt, inwoners op een snelle en makkelijke manier kunnen reizen, openbaar vervoer van, naar en binnen gebieden met zowel veel als weinig vraag doorontwikkeld kan worden, waardoor zowel steden als platteland en dorpen beter bereikbaar worden.

De ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer bieden kansen; sterke hoogfrequente lijnen kunnen steeds beter concurreren met de auto, de ontwikkeling van MaaS maakt het steeds beter mogelijk een integrale ketenreis aan te bieden. Deze ontwikkelingen willen we in onze regio versterken en versnellen. Daarnaast verliezen we niet uit het oog dat openbaar vervoer ook een maatschappelijke functie heeft; we willen vervoersarmoede bestrijden en ook de minder verstedelijkte delen van de regio adequaat blijven bedienen.

Tot slot wensen wij u veel succes met het verwerken van alle inbreng, in de wetenschap dat dit bijdraagt aan een mooier en beter Zuid-Holland. Wij zien uw beantwoording graag tegemoet en zijn bereid om desgewenst met u in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,



J. Hordijk

voorzitter Bestuurlijk Overleg Ruimte en Wonen