

Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040

Versterken van steden en dorpen

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 21 december 2021

- Legenda:
- HOV lijnen
 - binnen HOV invloedsg gebied
 - buurten binnen BSD en binnen HOV:
 - stedelijkheid
 - stedelijk groen
 - Bestaande plannen:
 - buurten met plan capaciteit tot 2030
 - grote verstedelijkingslocaties
 - Kansen voor verstedelijking:
 - functiemenging op bedrijventerreinen (bijv. cat 2, nabij HOV) en verdichting van naoorlogse wijken
 - koppeling Landschapspark



Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Voorwoord | 3 |
| Inleiding | 4 |
| 1. Uitgangspunten verstedelijking | 6 |
| 1.1 Kaartbeelden Verstedelijkingsstrategie | 8 |
| 1.2 Focus op realisatie | 12 |
| 1.3 Fasering van verstedelijking | 13 |
| 2. Locaties voor verstedelijking | 15 |
| 2.1 Grote verstedelijkingslocaties met betrokkenheid provincie | 15 |
| 2.2 Locaties nabij HOV-knooppunten | 16 |
| 2.4 Het versterken van naoorlogse wijken | 19 |
| 3. Belangrijke aandachtspunten toekomstbestendigheid | 22 |
| 3.1 Bodemdaling en klimaatadaptatie | 22 |
| 3.2 Vitale dorpen en verstedelijking | 22 |
| 3.3 Functiemenging | 22 |
| 3.4 Economische toplocaties | 22 |
| 3.5 Gezonde verstedelijking | 23 |
| 3.6 Energie en verstedelijking | 23 |
| 3.7 Circulair en natuurinclusief bouwen | 24 |
| 3.8 Groen mee laten groeien | 25 |
| 4. Uitwerking en vervolg | 26 |
| Onderschreven contouren BO MIRT 2020 | 27 |

Voorwoord

Gezamenlijke opgave met urgentie

De verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland is groot en urgent. Rijk en regio werken samen aan deze opgave. Deze samenwerking vindt onder andere plaats rondom programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe), de Woondeal Zuidelijke Randstad, het Verstedelijkingsakkoord en de Verstedelijkingsalliantie. Waarom dan ook een vernieuwde Verstedelijkingsstrategie voor de provincie Zuid-Holland?

In 2017 is de eerste strategie voor verstedelijking opgesteld. Deze had een sterke focus op de Oude Lijn (Leiden – Dordrecht). In de afgelopen jaren is de druk op de ruimte steeds verder toegenomen: er is behoefte aan ruimte voor woningbouw en werklocaties, circulaire economie, kringlooplandbouw, energietransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit, landschap en leefbaarheid. Met bereikbaarheid, water en bodemgesteldheid zal steeds meer rekening moeten worden gehouden. De noodzaak van een evenwichtige ontwikkeling is de aanleiding voor deze vernieuwde verstedelijkingsstrategie. Deze strategie richt zich op het hele grondgebied van de provincie.

Van strategie naar uitvoering

In 2020 waren de contouren van de Verstedelijkingsstrategie gereed. Deze zijn bij het BO MIRT 2020 onderschreven door Rijk en regio en via een GS-brief naar de Provinciale Staten gestuurd. Dit is vervolgens verwerkt in de herziening van het provinciaal omgevingsbeleid van 2021. Naar verwachting wordt de herziening in februari 2022 vastgesteld door Provinciale Staten.

In deze strategie kijken wij tot 2030 en 2040 vooruit. Er zijn al voldoende woningbouwplannen tot 2030, de focus ligt op de uitvoering van deze plannen en op de kwaliteit. Het is van belang dat we voor iedereen bouwen, dat we toekomstbestendig bouwen en dat we het snel doen. Na vaststelling door GS en bespreking in PS worden elementen uit deze strategie verwerkt in het omgevingsbeleid. Het gesprek over de toekomstige verstedelijking is intensief gevoerd met de regio's, gemeenten en het Rijk.

Inleiding

De verstedelijkingsopgave voor de gehele provincie Zuid-Holland, met daarin een forse woningbouwopgave, is groot en kent een breed gedragen urgentiegevoel. Mensen werken en wonen graag in Zuid-Holland. In Zuid-Holland landt een aanzienlijk deel van de nationale woningbouwopgave. Tegelijkertijd zetten we in op een kennisgedreven economie met daarbij ook belangrijke metropolitane woon- en werkmilieus in een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Overigens zijn niet alleen sociaal-economische factoren van belang bij de verstedelijkingsstrategie. Zo kan woningbouw op sociaal-maatschappelijk vlak een belangrijke aanjaagfunctie hebben om het complete leefklimaat van reeds bestaand bebouwd gebied een leefbaarheidsimpuls te geven. Hiermee versterken we kansen voor mensen.

Ook een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de geplande verstedelijking. Regio en Rijk werken samen binnen en buiten het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Daarbij speelt duurzaamheid een belangrijke rol en wordt onder andere ingezet op een OV-schaalsprong.

Daarnaast zijn ook klimaatadaptie en- mitigatie, het bevorderen van biodiversiteit, energie, gezondheid, natuur en het landschap belangrijke onderdelen van verstedelijking. Een hoogwaardig en dynamisch stedelijk gebied vraagt om hoogwaardige robuuste natuur, waarbij ook het aspect water een belangrijke bijdrage levert aan het leefklimaat. Tevens vormen het onderdelen voor verstedelijking die essentieel zijn in de realisatie van een toekomstbestendig, robuust en kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) staat het versterken van de omgevingskwaliteit centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu, klimaat en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI maakt bij het maken van keuzes gebruik van drie afwegingsprincipes die zich ook doorvertalen in de uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie.

NOVI-principes:

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

Onderstaande uitgangspunten voor de verstedelijkingsstrategie, die als verdere uitwerking van de eerder opgestelde visie uit 2021 kunnen worden gezien, zijn:

- Versterken van de structuur van Zuid-Holland;
- Bij voorkeur bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgebied (beter benutten bestaand stads- en dorpsgebied);
- Bouw georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV); versterk de langzaam vervoersrelaties;
- Nieuwe woningbouwplannen bestaan in principe voor 50% uit betaalbare woningen;
- Verschillende ruimtevragers binnen de verstedelijking worden integraal bezien;
- Benut het netwerk van stedelijke centra en knooppunten;
- Bouw toekomstbestendig; houd rekening met bodemdaling en klimaatadaptatie, vitale dorpen en verstedelijking, functiemenging, economische toplocaties, gezonde verstedelijking, energietransitie, circulair en natuurinclusief bouwen;
- Realiseer in samenhang met het stedelijk netwerk robuuste en klimaatadaptieve recreatie- en natuurgebieden.

De bevolking groeit en huishoudens worden kleiner. Daarbij hebben we te maken met onzekerheden. Maar desalniettemin zijn er tot 2030 en 2040 veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken nodig. In 2020 is afgesproken met het Rijk om tot en met 2030 in Zuid-Holland 215.000 woningen te realiseren. De laatste berekening van BZK (Primos 2021) vraagt om een toevoeging van een kleine 200.000 woningen in Zuid-Holland. Voor deze grote woningbouwopgave zijn er al veel en voldoende plannen in onze steden en dorpen binnen heel Zuid-Holland.

Er is voor meer dan 280.000 woningen reeds plancapaciteit waardoor de focus nu op realisatie ligt. Voor de periode van 2030 tot 2040 is de woningbouwopgave naar verwachting kleiner. Gelukkig zijn er ook voor deze periode voldoende plannen in ontwikkeling.

De vernieuwde verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland bouwt hierop voort en gaat in op waar en wanneer verstedelijking plaatsvindt. Extra verdichting en intensivering gaat bijvoorbeeld plaatsvinden nabij HOV-knopen, in naoorlogse woonwijken en door meer functiemenging. Verschillende grote locaties bieden kansen voor grootschalige verstedelijking en koppelen succesvolle economische topgebieden aan stedelijke ontwikkelingen. Verstedelijking in Zuid-Holland wordt ingezet om de structuur te versterken. Zowel op sociaal-economisch en sociaal-maatschappelijk gebied als bij het infrastructurele netwerk.

In samenwerking met partners in de regio en met het Rijk zijn er al afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord met de Verstedelijkingsalliantie, de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Deze verstedelijkingsstrategie bouwt voort op deze gemaakte afspraken.

1. Uitgangspunten verstedelijking

De verstedelijkingsopgave is groot. Tegelijkertijd is ruimte in het dichtbevolkte Zuid-Holland schaars. De opgave is veel breder dan een woonopgave. Het gaat ook nadrukkelijk om het aantrekkelijk maken en houden van de (gezonde, groene) leefomgeving, het bereikbaar houden van de provincie, het aanbieden van banen op alle niveaus en het versnellen van de energievernieuwing. Deze opgaven kunnen elkaar versterken.

De provincie Zuid-Holland voert al jaren een consistent beleid van bij voorkeur bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) en binnen invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Dit vertaalt zich in een steeds groter percentage nieuwbouwwoningen dat gebouwd wordt binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied (BSD) en HOV. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van educatie en banen en daarmee aan ontplooiingskansen van inwoners. Daarnaast wordt er ook gebouwd binnen BSD buiten de invloedssfeer van HOV. Daarbij wordt altijd gekeken welke effecten er zijn op mobiliteit en hoe die gemitigeerd kunnen worden. Een deel van de opgave wordt ook buiten BSD gerealiseerd. In het provinciaal omgevingsbeleid zijn meer dan 100 woningbouwlocaties opgenomen die groter zijn dan 3 ha en gelegen zijn buiten BSD. Deze locaties liggen verspreid over heel Zuid-Holland. Op deze locaties wordt gestreefd naar een hogere dichtheid per hectare dan in de realisatie van de afgelopen jaren, zodat de locaties beter worden benut, waardoor er meer draagvlak is voor voorzieningen. Ook bij de realisatie van deze locaties is er expliciet aandacht voor de mobiliteitsgevolgen.

We benutten zoveel mogelijk bestaande infrastructuur. Dat geldt zowel voor openbaar vervoer als voor het wegennet en van riolering tot maatschappelijke voorzieningen. Zo benutten we eerdere investeringen. We zetten ook in op goede fietsinfrastructuur. Bij nieuwe investeringen zijn niet alleen de kosten, maar ook de levensduurkosten en het onderhoud van belang. Door intensivering van het bestaande stedelijk netwerk, verspreid door de provincie, voorkomen wij dat de mobiliteitsvraag en daarmee de kosten verder oplopen. Om dat doel te bereiken is het ook zaak om logistieke activiteiten en functies slim, selectief en waar nodig stringent te sturen. Dat kan door activiteiten te clusteren, door stads-logistieke hubs te organiseren en regionaal af te stemmen en door grootschalige ruimtevragers te bundelen op de daarvoor geschikte bestaande corridors en knooppunten. Zo kunnen vervoersbewegingen geoptimaliseerd worden en kan winst op ruimte, capaciteit van het netwerk en duurzaamheid geboekt worden.

We zetten in op meervoudig ruimtegebruik. Integraliteit wordt beloond. De ene opgave moet een katalysator zijn voor de andere. Een schaa sprong in hoogwaardig openbaar vervoer (met de Oude Lijn als ruggengraat en de regionale HOV corridors die daarop aansluiten, zoals uitgewerkt binnen het Gebiedsprogramma Move, programmalijn MOVV) versterkt de agglomeratiekracht en daarmee de economie. We mengen functies waar dat kan en waar dat tot meerwaarde leidt.

In onze strategie zetten we in op een toekomstbestendige leefomgeving. We sluiten daarvoor aan op diverse thematische agenda's om kansen te benutten en zoveel mogelijk goede koppelingen te kunnen maken, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, natuurinclusiviteit en biodiversiteit, energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie en -mitigatie. Zo willen we diverse opgaven in onze fysieke leefomgeving koppelen aan de verstedelijkingsopgave, zowel in het nieuwe als in het bestaande bebouwde gebied. Woningbouw versnelt idealiter de energievernieuwing en kan ook een belangrijke bijdrage leveren aan klimaatmitigerende maatregelen. Vernieuwende woonvormen, zoals hofjes, bieden ruimte voor vernieuwde woon-zorgconcepten en gaan eenzaamheid tegen.

Mobiliteitstransitie gaat hand in hand met een betere gezondheid. Landschappen en stadsranden, met ook aandacht voor water en groen bij transformaties in bestaand stedelijk gebied, zijn belangrijk voor natuur/biodiversiteit, recreatie en ontspanning.

Anderzijds vertalen we opgaven, zoals die van klimaatverandering, mee in de keuzes voor verstedelijking. Zo nemen we vanuit de toenemende risico's op langere termijn, de toekomstbestendigheid van onze watersystemen en sterk dalende bodems in ons deltagebied mee in onze keuzes waar en hoe te bouwen.

We benutten het bestaande netwerk en we benutten de ruimte zorgvuldig. Dat geldt voor zowel het stedelijk als het meer landelijke gebied. En niet alles kan. Er zijn investeringen nodig om de verstedelijkingsopgave te realiseren. Er zijn nog veel te benutten strategieën, zones en locaties voor verstedelijking. Denk bijvoorbeeld aan bestaande bedrijventerreinen die beter benut kunnen worden. Maar Zuid-Holland is ook al erg dichtbevolkt. Er lijken ook grenzen aan de groei, de investeringen en de draagkracht. Binnen deze strategie zetten we in op structuurversterkende verstedelijking. Door verstedelijking, mobiliteit en de ontwikkeling van economische toplocaties te koppelen, investeren we in de randvoorwaarden voor een meer stedelijke en kennisgedreven economie. Daarnaast zijn in het provinciaal omgevingsbeleid ook circa 55 locaties opgenomen voor nieuwe bedrijventerreinen buiten BSD waarvan circa 30 locaties "zachte" plancapaciteit betreft en circa 25 "harde" plancapaciteit.

In deze verstedelijkingsstrategie wordt de strategie met betrekking tot werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel) slechts beperkt uitgewerkt. De provincie heeft de strategie voor werklocaties namelijk al in andere beleidsdocumenten vastgelegd, zoals de provinciale bedrijventerreinenstrategie en natuurlijk het provinciaal omgevingsbeleid. Tegelijkertijd is er stringent ruimtelijk beleid voor grote ruimtevragers waaronder XXL-distributiecentra en datacenters geformuleerd, werken we aan een Regionale agenda Zero Emissie stadslogistiek Zuid-Holland en werken we op basis van een verkenning logistieke knooppunten toe naar doeltreffend beleid en afspraken rondom agrologistiek, havenlogistiek, stadslogistiek en consumentenlogistiek. Deze werklocaties strategieën sluiten naadloos aan op de verstedelijkingsstrategie en vullen elkaar aan.

De provincie is gedifferentieerd. Van dorpse en landelijke tot hoogstedelijke woon-werkmilieus. Voor de dorpse woonmilieus speelt de auto, de elektrische fiets en vernieuwende concepten zoals de deelauto een belangrijke rol, op andere plekken is de fiets of openbaar vervoer belangrijker. Het op elkaar aansluiten van deze modaliteiten versterkt de structuur van Zuid-Holland. Multimodaliteit is daarom van belang, evenals maatwerk. Met de verstedelijkingsstrategie sturen wij op nabijheid. A en B komen dicht bij elkaar te liggen. Mede daarom is extra aandacht voor voetgangers en fietsers van belang. Wij stimuleren het gebruik van openbaar vervoer. De binnen MoVe beoogde upgrade van bestaande OV-infrastructuur biedt voldoende vervoerscapaciteit voor in ieder geval de 170.000 woningen tot 2040, zoals vastgesteld in Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad 2019. Nieuwe HOV-lijnen worden, zoals altijd, afgewogen op de in de toekomst te verwachten reizigers aantallen, behorende positieve kosten-baten analyse en beschikbaarheid van regionale en rijksmiddelen. Bij elke herijking zal deze doorkijk ook opnieuw worden bezien.

Zuid-Holland kent een hoge bebouwingsdichtheid. Grotere maar ook veel kleinere kernen liggen relatief dichtbij elkaar. Dagelijkse voorzieningen die bijdragen aan de vitaliteit van dorpen, zoals basisscholen en supermarkten, zijn daardoor relatief nabij. Er zijn meerdere oorzaken waardoor er druk is op voorzieningen in kleine kernen, zoals vergrijzing, schaalvergroting en toegenomen mobiliteit van inwoners. Deze trends keren we hier niet door extra woningen toe te voegen. Maar ook kleine kernen groeien. In kleine kernen moet de focus vooral liggen op het huisvesten van jongeren

en ouderen. Voor deze doelgroepen wordt en is in de afgelopen jaren te weinig gebouwd. Dit betekent dat bestaande programma's waar mogelijk aangepast dienen te worden en nieuwe programma's hierop gericht moeten worden.

Tegelijkertijd houdt onze strategie in dat we de dynamiek van de verstedelijking gebruiken om bestaande buurten en wijken ook mee te laten profiteren door nieuwe voorzieningen toe te voegen en het openbaar vervoer te verbeteren. Er is nog veel mogelijk. Maar tegelijkertijd komen de grenzen van extra toevoegingen zonder grote keuzes dichterbij.

Zuid-Holland kent een grote diversiteit aan (internationaal) aansprekende landschappen. Investerings in het kustlandschap, de Zuid-Hollandse Delta en het Groene Hart dragen bij aan een gezonde en hoogwaardige leefomgeving. De noodzakelijke en nog nader uit te werken inzet op o.a. het Landschapspark Zuidvleugel, de transitie van de landbouw, het Nationaal park Hollandse Duinen en een gerichte bossenstrategie draagt bij aan een evenwichtige en gezonde ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel.

De opgave is dan ook met name kwalitatief. We versterken Zuid-Holland. De kwantiteit van de opgave is daarin een middel.

1.1 Kaartbeelden Verstedelijingsstrategie

Zuid-Holland zet in op een goed verbonden netwerk van sterke en vitale steden en dorpen. De koppeling van mobiliteit en verstedelijking legt een stevig fundament onder een verdergaande integratie van economie, landschap en gezonde en inclusieve verstedelijking. De inzet op agglomeratiekracht, aandacht voor gezondheid en toegankelijkheid van wonen, werken en voorzieningen (brede welvaart) gaan daarbij gepaard.

In het Gebiedsprogramma MoVe, met de schaa sprong in het Metropolitaan OV en de Oude Lijn als ruggengraat inclusief HOV-lijnen die daarop aansluiten, wordt ingezet op, achtereenvolgens:

- Het bundelen van economische kansen rondom toplocaties, zoals onder andere de Greenports, het Haven Industrieel Complex en de campussen en tegelijkertijd het beter benutten van bestaande werklocaties voor een divers portfolio aan werk- en woonmilieus met oog voor zowel functiemenging als het behoud van specifieke ruimte voor bedrijvigheid in de stad.
- Zoals beschreven in de provinciale bedrijventerreinenstrategie worden hiervoor diverse instrumenten ingezet. Dit zijn onder andere woon-werkakkoorden, regionale bedrijventerreinvisies en het stimuleren van het beter benutten van de bestaande terreinen. Daarnaast kunnen slimme bedrijfsverplaatsingen een bijdrage leveren aan een aantrekkelijk aanbod van zowel wonen als werken.
- De wederkerigheid van investeringen in verstedelijking en een fijnmazige infrastructuur met investeringen in het onderliggend netwerk van water en groen. Investerings vanuit verschillende domeinen en maatschappelijke opgaven worden zo gericht op gezonde, natuurinclusieve en klimaatbestendige verstedelijking waarin verdichting en vergroening hand in hand gaan en er een toegankelijk en kwalitatief hoogwaardige '15-minuten-stad' kan groeien.
- Het koppelen van noodzakelijke investeringen in kwetsbare wijken en buurten aan de inzet op een robuust en samenhangend stedelijk netwerk. De inzet op agglomeratiekracht en economische (top)locaties wordt zo verbonden aan een meer inclusief en concurrerend Zuid-Holland met oog voor de toegankelijkheid van werk, wonen, voorzieningen en landschap.
- Het samenspel van de Oude Lijn en de 'feeders' biedt daarbij zowel een stevige basisstructuur met heldere uitgangspunten voor alle partners als ook ruimte voor gebiedsgericht maatwerk en

daarbij passende differentiatie, passend bij de ontwikkelpaden en profielen van de verschillende regio's in Zuid-Holland.

- Met het uitgangspunt van “mobiliteit volgt verstedelijking” wordt met name ingezet op het upgraden van de bestaande structuur van de Oude Lijn en randstadrail, niet alleen door het intensiveren van het gebruik van de bestaande infrastructuur, maar ook door de herontwikkeling van bestaande gebieden rond stations en in de spoorzones.

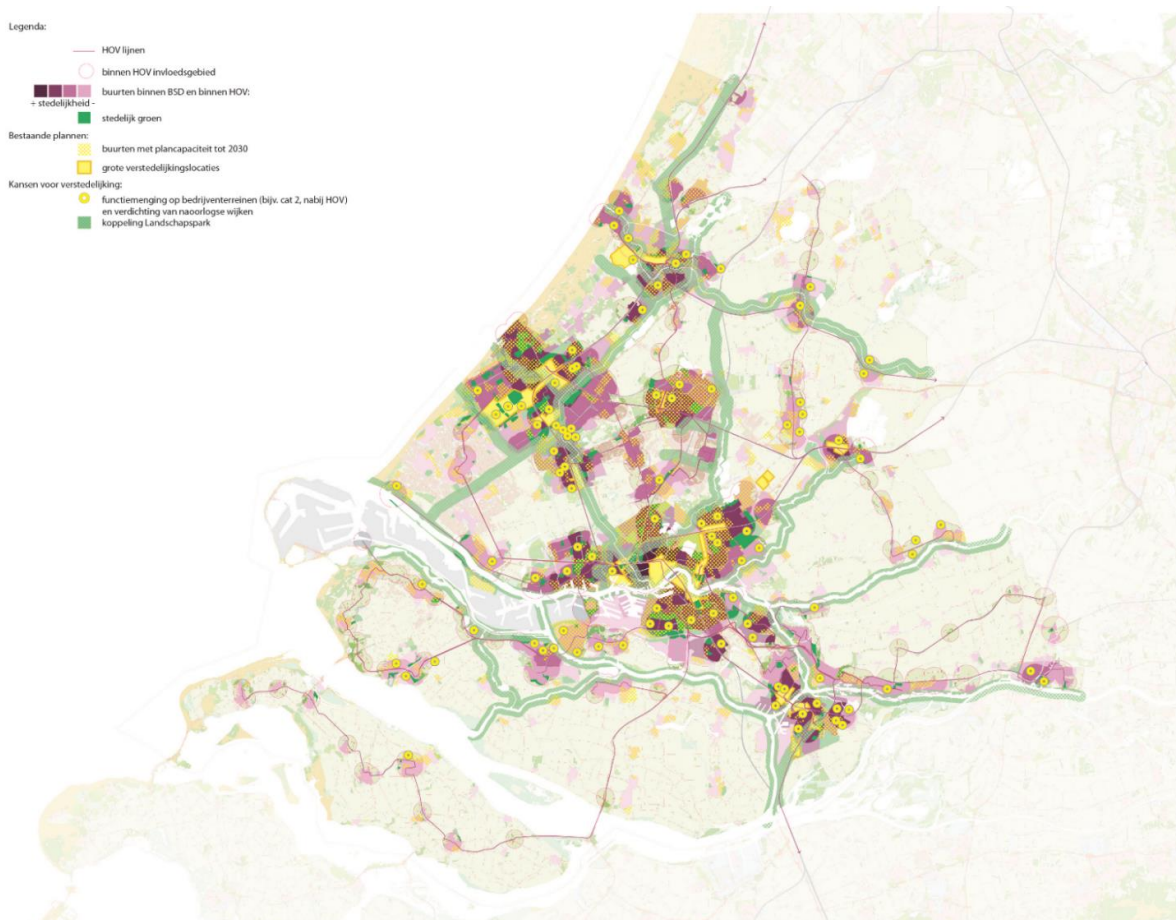
De kaart van de totaalkaart van de Verstedelijkingsstrategie verwijst naar de volgende onderdelen:

Hoogwaardig openbaar vervoer en bestaand stads- en dorpsgebied

- Verstedelijking vindt bij voorkeur plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) en binnen invloedsgebieden van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Er zijn ook grote buitenstedelijke locaties aangewezen in de provinciale Omgevingsverordening. De mate van stedelijkheid is een indicatie van de diversiteit van de leefomgeving in het netwerk van steden en dorpen: hoe donkerder het gebied hoe hoger de concentratie van wonen, werken en voorzieningen.

Bestaande plannen

- De meeste plannen voor woningbouw concentreren zich in buurten langs de HOV-lijnen. Er zijn ook een paar grote locaties in de kaart weergegeven waar opgaven voor wonen, werken en groen gepland zijn.

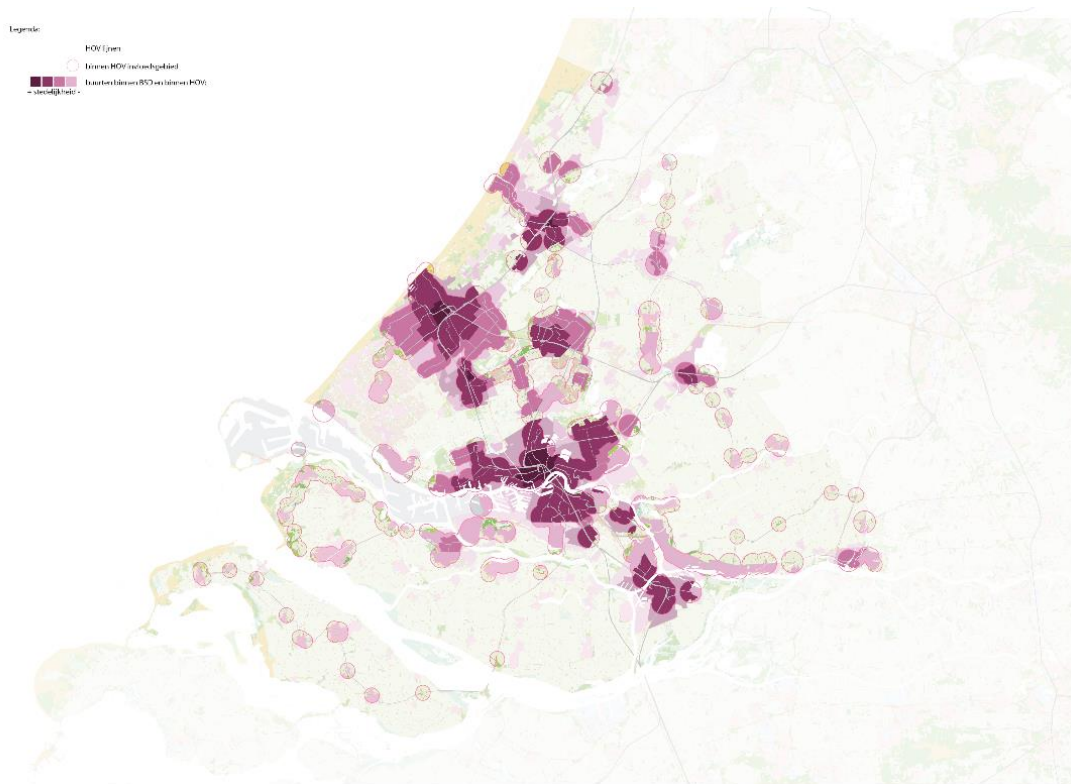


Figuur 1: Kaart Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland

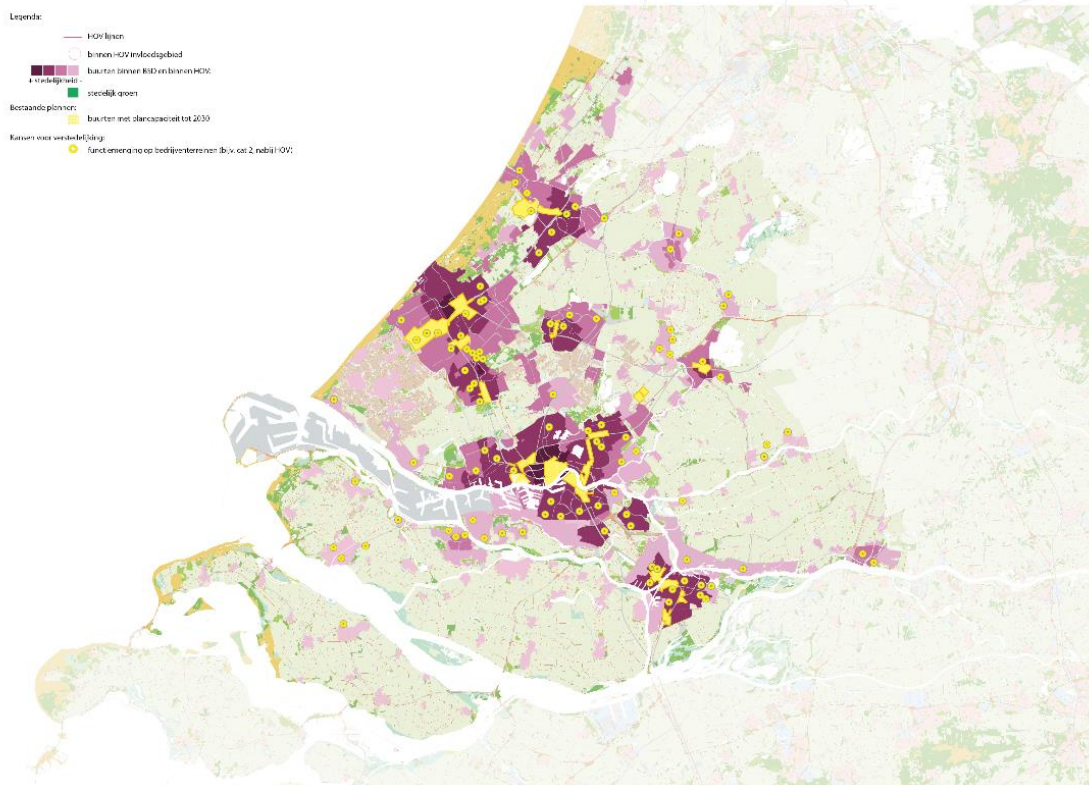
Kansen voor verstedelijking

- Naoorlogse wijken nabij HOV-knopen bieden kansen voor verstedelijking en herstructurering. Deze wijken hebben vaak nog veel potentie, zien verschillende opgaven op zich afkomen en kunnen een leefbaarheids- en kwaliteitsimpuls gebruiken.
- Er zijn ook kansen voor functiemenging nabij HOV. Vooral maar niet uitsluitend in bedrijventerreinen met een lage milieucategorie (categorie 2) is dat interessant.
- Aandacht voor een koppeling met het Landschapspark Zuidvleugel, Het Nationaal Park Hollandse Duinen en gerichte bossenstrategie versterkt het groene netwerk van Zuid-Holland en verbetert de leefkwaliteit van bewoners en werknemers.

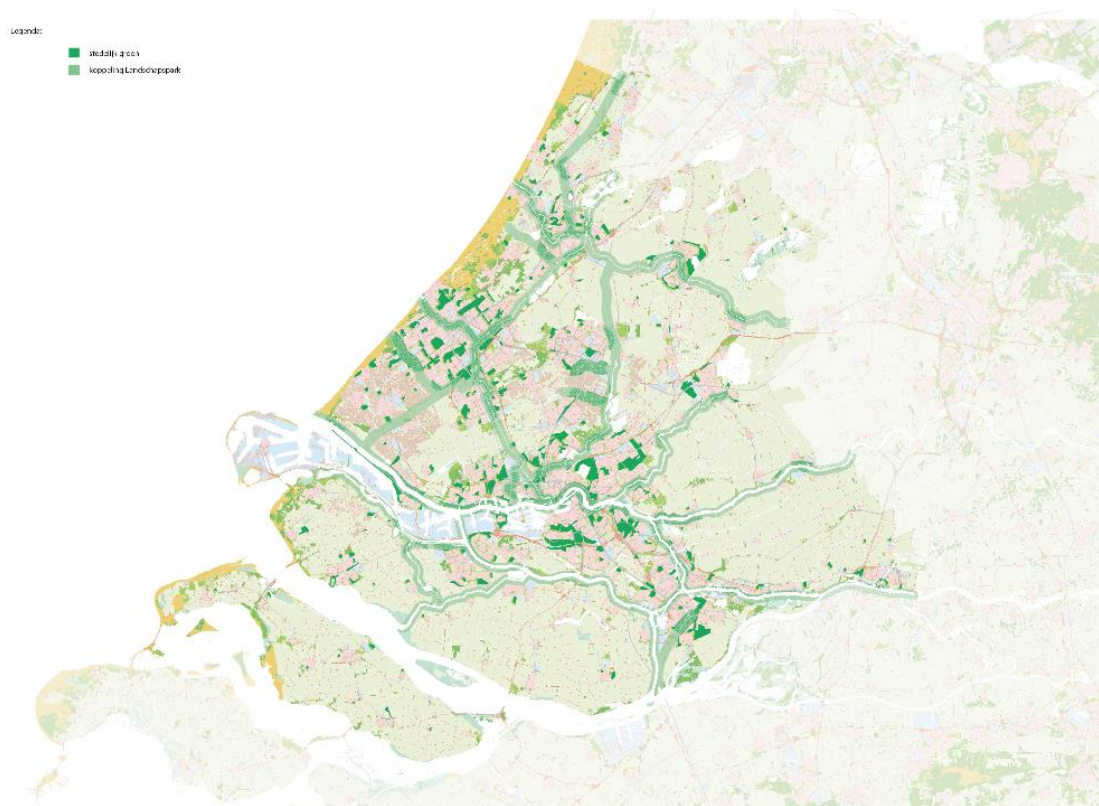
Deze totaalkaart van de strategie bestaat uit verschillende deelkaarten, waarbij de kaart van de werklocaties in het kader van de regionale bedrijventerreinvisies nog in de maak is.



Figuur 2: Bestaand stads- en dorpsgebied, HOV-invloedsfeer en stedelijkheid



Figuur 3: Locaties van de bouwstenen voor verstedelijkingslocaties



Figuur 3: Stedelijk groen en groene landschappelijke verbindingen (Landschapspark)

1.2 Focus op realisatie

Er zijn voldoende plannen voor woningbouw tot 2030 in onze steden en dorpen binnen heel Zuid-Holland. Er zijn meer dan 280.000 woningen aan plancapaciteit. Het uitgangspunt om 130% programmeren per woonregio toe te staan is een middel om voldoende te realiseren ook al neemt de uitvoering van een enkel project meer tijd in beslag dan verwacht door planuitval of vertraging. De opgave is om zachte plancapaciteit om te zetten in harde plancapaciteit en om harde plancapaciteit snel om te zetten in woningen. Dat is een brede gezamenlijke opgave waarbij Rijk, provincies, gemeenten, ontwikkelaars, bouwers, woningcorporaties en andere partners samenwerken.

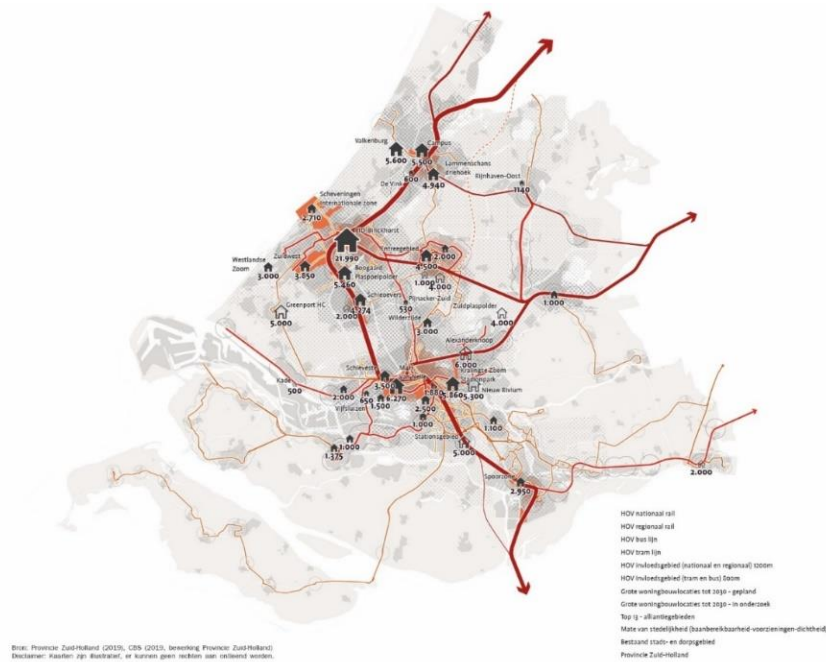
Knelpunten die hierbij (met name) door de overheid opgelost moeten worden zijn de stikstofproblematiek, financiële middelen voor (betaalbare) woningbouwprojecten, bijbehorende investeringen in infrastructuur en duurzame maatregelen, ambtelijke capaciteit, capaciteit bij rechtbanken, investeringscapaciteit van woningcorporaties en knelpunten rond (nest)geluid. Bij andere knelpunten, zoals grondstoffenschaarste en capaciteit van bouwbedrijven en de rechtspraak, zijn we afhankelijk van andere factoren en actoren. Zo hebben woningcorporaties een belangrijke taak in het realiseren van de betaalbare huurvoorraad. Voor (een deel van) hen is de investeringscapaciteit een punt van aandacht.

De provincie heeft met deze strategie uitgangspunten voor verstedelijking met prioritaire locaties voor verstedelijking geformuleerd. Deze brengt de provincie dan ook in bij gesprekken met regio's en gemeenten. Om de realisatie te versnellen en concrete en uitvoerbare plannen waar vraag naar is snel uit te voeren, heeft de provincie een provinciale woningbouwbehoefte pot, met daarin 10% van de totale woningbehoefte van Zuid-Holland. De provincie zet dit instrument in om de behoefte te onderbouwen van kansrijke locaties. Hiermee wordt zekerheid gegeven voor kansrijke locaties waardoor gemeenten voortvarend aan de slag kunnen met de realisatie van deze locaties.

De provincie ziet graag dat 3 ha-locaties goed benut worden. Dit zijn locaties groter dan 3 ha en gelegen buiten BSD die reeds zijn aanvaard door Provinciale Staten voor woningbouw, bedrijvigheid of stedelijke voorzieningen. Door te streven naar een hogere dichtheid van woningen kunnen deze locaties nog beter worden benut, benutten we de infrastructuur goed, is er meer draagvlak voor voorzieningen en hebben we minder nieuwe locaties nodig. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het upgraden van de bestaande groen- en watervoorzieningen. Door onder meer corporatiewoningen, betaalbare woningen en woningen voor kleine huishoudens toe te voegen, zijn hogere dichtheden haalbaar. Voor 3 ha-locaties waarvan niet zeker is dat deze binnen 10 jaar tot ontwikkeling komt, streven wij in eerste instantie naar een versnelling van de realisatie. Mocht er binnen deze periode geen zicht zijn op realisering dan moet worden bezien of de locatie nog wel nodig is, zodat er eventueel ruimte ontstaat voor een andere locatie.

1.3 Fasering van verstedelijking

Fasering van de verstedelijking is van belang om het aanbod af te stemmen op de behoefte. Maar ook om de verstedelijking gelijk op te laten lopen met investeringen. Bestaande afspraak uit het Verstedelijkingsakkoord (2019) is het merendeel van het aantal nieuwe woningen, 170.000 woningen (tot 2040), in de verstedelijkingsalliantie en langs de Oude Lijn te realiseren en 70.000 woningen daarbuiten. Er zijn voldoende plannen tot na 2030, maar nog te weinig harde plannen na 2025.



Figuur 4: Bouwplannen in de provincie Zuid-Holland

Fase 1 2021-2025: realisatie

Tot 2025 zijn er over het algemeen voldoende harde plannen voor verstedelijking. Voor deze fase ligt de nadruk op het wegnemen van knelpunten zoals (nest)geluid, stikstof, investeringsvermogen van corporaties en de doorlooptijd van plannen verkorten. En het versnellen van de woningbouw. In deze fase starten ook veel ontwikkelingen op de grote verstedelijkingslocaties. Vaak zijn de plannen er wel, maar zijn er tekorten op de business case. Daarom is ook de financiering voor deze fase belangrijk.

Fase 2 2025 – 2030: realisatie en plannen hard maken

Na 2025 ligt het accent op het hard maken van reeds bestaande plancapaciteit. In de periode na 2025 kan verstedelijkt worden met de investeringen waar de regio met het Rijk al hard aan werkt. Onder de voorwaarde dat ook het Rijk financiering kan vinden voor de MoVe en MIRT-projecten. Er kan verder gebouwd worden op de bestaande en de versterkte structuur. Voor de periode tot 2030 is er al veel aanvaarde plancapaciteit, voor ongeveer 180.000 woningen. Onderstaande bouwstenen, HOV-locaties, naoorlogse woonwijken en functiemenging, kunnen deze plancapaciteit ophogen, maar zijn ook na 2030 van belang. Ook is het zaak dat de woningbouwlocaties die groter dan 3 ha zijn en gelegen zijn buiten BSD, worden gerealiseerd.

Fase 3 2030 – 2035: realisatie, plannen hard maken en bouwstenen verstedelijkingsstrategie benutten

Na 2030 zullen er bij een aanhoudend hoge vraag naar woningen ook extra locaties nodig zijn, waarbij wel wordt opgemerkt dat de voor 2030 in ontwikkeling genomen woningbouwlocaties Valkenhorst en Middengebied Zuidplaspolder ook na 2030 een forse bouwproductie zullen blijven hebben.

De verwachting is dat de totale vraag na 2030 lager zal zijn dan tussen 2020 en 2030.

Voor nieuwe locaties zullen extra investeringen nodig zijn. De bouwstenen uit deze verstedelijkingsstrategie verhogen ook de plancapaciteit na 2030. Hierin is ruimte voor maatwerk en differentiatie binnen de bouwstenen. De dynamiek van de verstedelijkingsopgave wordt gebruikt voor andere opgaven. Zoals de herstructureringsopgave in de naoorlogse woonwijken. Voor deze termijn zijn ook nieuwe investeringen nodig in bijvoorbeeld bestaande en nieuwe stations(omgevingen).

- Er kan geïntensiveerd worden nabij hoogwaardig openbaar vervoer, zowel langs de Oude Lijn, als bij de knopen langs de HOV-lijnen (+/- 30.000 woningen);
- Specifiek de Hoekse Lijn beter benutten (+/- 9.000 woningen);
- Verdichten naoorlogse woonwijken in middelgrote en grote gemeenten (+/- 70.000 woningen);
- Functiemenging (+/- 30.000);
- Transformatie woonboulevards (+/- 5.000);
- Beter benutten R-net;
- Planoptimalisatie met hogere dichtheden op onder andere 3 ha-locaties.

Fase 4, doorkijk 2035-2040:

Deze fase is een doorkijk naar de lange termijn. Veel van de bouwstenen zijn dan benut. Bestaande lijnen zijn beter benut. Bij een blijvende hoge vraag naar woon- en werkmilieus zullen er structurende keuzes gemaakt moeten worden voor deze fase. Daarbij is een nieuwe lijn, of een upgrade daarvan, een optie. Hiernaar lopen ook al onderzoeken. Maar bijvoorbeeld ook overkluizingen van weg- en spoorinfrastructuur maken onderdeel uit van de keuzes die gemaakt kunnen worden. Voor deze lange termijn moet overwogen worden waar de grens ligt van wat mogelijk is, in verhouding met andere opgaven, transities en ruimtevragers.

2. Locaties voor verstedelijking

2.1 Grote verstedelijkingslocaties met betrokkenheid provincie

Hieronder is een overzicht gegeven van grote woningbouwlocaties waar de provincie actief betrokken is bij het “hard” maken van de plannen (in feite het komen tot een onherroepelijk bestemmingsplan met een directe bouwtitel) en/of bij de realisatie van deze woningbouwlocaties.

Overigens zijn er ook nog heel veel andere (vaak kleinere) woningbouwlocaties in Zuid-Holland waar de provincie ook actief mee werkt aan het “hard” maken van de plannen en/of realisatie. Bijvoorbeeld door het verstrekken van subsidies of de inzet van de Vliegende Brigade.

Naast de NOVI-verstedelijkingslocaties langs de Oude Lijn, waaronder onder andere CID-Binckhorst en Oostflank Rotterdam, zijn onderstaande prioritaire locaties kansrijk voor verstedelijking en passen binnen de strategische uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland.

Op deze locaties ziet de provincie kansen om woningbouw te versnellen. Tegelijkertijd beschikt Zuid-Holland over woningbouwprogramma's, waaruit blijkt dat veel kleine locaties gespreid over de provincie een significante bijdrage leveren aan de woningbouwopgave. De plancapaciteit is de afgelopen jaren fors toegenomen binnen Zuid-Holland. Voor de periode 2030 tot 2040 zijn veel toekomstige plannen nog niet in beeld. Binnen de contouren van deze verstedelijkingsstrategie zullen de komende jaren steeds meer kansen in beeld komen, die in de periode 2030 tot 2040 invulling geven aan de woningbouwopgave. De Hoekse Lijn is een recent voorbeeld, waarbij binnen BSD, nabij bestaande HOV nieuwe kansen ontstaan voor woningbouw.

Om de verstedelijkingslocaties te realiseren zijn structureel extra Rijksmiddelen nodig voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Daarnaast moet de investeringscapaciteit van woningcorporaties worden verbeterd door het afschaffen van bestaande heffingen, zoals Verhuurdersheffing en ATAD, voor corporaties. Tevens is een voortvarende aanpak van de stikstofcrisis noodzakelijk en een integrale aanpak van geluidreductie. Ook moeten er oplossingen komen voor het gebrek aan arbeidscapaciteit bij overheden, rechterlijke macht en private partijen.

| Regio | Gemeente | Naam: |
|------------------|-------------|--|
| Haaglanden | Den Haag | Zuidwest |
| Haaglanden | Den Haag | Binckhorst |
| Haaglanden | Zoetermeer | Entreegebied |
| Haaglanden | Rijswijk | Stadsas |
| Haaglanden | Delft | Binnenstedelijk, waaronder Schieoevers |
| Midden Holland | Zuidplas | Middengebied Zuidplaspolder |
| Midden Holland | Gouda | Binnenstedelijk, waaronder Station |
| Holland Rijnland | Katwijk | Valkenhorst |
| Holland Rijnland | Leiden | Binnenstedelijk, waaronder Station en Wernickterrein |
| Drechtsteden | Dordrecht | Spoorzone |
| Drechtsteden | Zwijndrecht | Spoorzone |

| | | |
|-------------------|------------------------|---------------------------------|
| Rotterdamse regio | Vlaardingen | Hoekse Lijn |
| Rotterdamse regio | Schiedam | Hoekse Lijn |
| Rotterdamse regio | Maassluis | Hoekse Lijn |
| Rotterdamse regio | Rotterdam | M4H, Van Nelle (Noordwest-zone) |
| Rotterdamse regio | Rotterdam | Hoekse Lijn |
| Rotterdamse regio | Rotterdam | Binnenstedelijk |
| Rotterdamse regio | Barendrecht | Stationsgebied |
| Rotterdamse regio | Capelle aan den IJssel | Rivium |
| Alblasserwaard | Gorinchem | Vleugels van Gorinchem |

2.2 Locaties nabij HOV-knooppunten

In Zuid-Holland speelt een grote verstedelijkingsopgave, die de bouw van vele woningen en transitie, herstructurering en realisatie van bedrijventerreinen omvat. Knopen rondom Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) spelen daarbij een belangrijke rol.

OV als ruggengraat voor gebiedsontwikkeling

Corridors en knooppunten van openbaar vervoer moeten de ruggengraat vormen van stedelijke (her)ontwikkeling. Dit geldt voor het bouwen van woningen, het transformeren van verouderde werklocaties naar gemengde woon-werkgebieden, het realiseren van nieuwe werklocaties en het realiseren van (vrijetijd)voorzieningen. Ambities en investeringen van verschillende schaalniveaus (Europa, Rijk, provincie, gemeente) en partijen (publiek, privaat, maatschappelijk) kunnen elkaar hier versterken. Om mogelijke plannen en projecten op waarde te kunnen schatten, is het nodig om ze te koppelen aan de kansen en opgaven van de verschillende (bestaande en mogelijke nieuwe) OV-knooppunten in het mobiliteitsnetwerk.

In het meest verstedelijkte deel van de provincie Zuid-Holland getuigt de programmatische aanpak van Rijk en regio in het Gebiedsprogramma "Mobiliteit en Verstedelijking" (MoVe) al van een samenhangende strategie voor verstedelijking en mobiliteit. Woningbouwlocaties worden hier geconcentreerd rond bestaande en nieuwe stations van twee HOV-corridors, de Oude Lijn (Leiden-Dordrecht) en E-lijn (Den Haag-Pijnacker-Rotterdam) en de regionale HOV-corridors (Koningscorridor, Leyenburgcorridor, Hoekse Lijn, etc.). De Oude Lijn verbindt in de toekomst vele (sub)centra en woon-werklocaties door middel van hoogfrequent railvervoer (IC-trein en Citysprinter) en is een corridor van de hoogste orde.

Kansen voor knooppunten op regionale HOV-lijnen

Maar ook andere HOV-lijnen zijn kansrijk voor het bundelen van woon-werkgebieden rond bestaande en nieuwe stations. Bouwstenen van de MoVe-strategie kunnen goed worden toegepast in andere, meer suburbane en landelijke regio's van Zuid-Holland waar ook de nodige ruimtelijke ontwikkelingen op stapel staan. Denk concreet aan locaties aan de 'feeder-lijnen' van de Oude Lijn: de Hoekse Lijn en Spijkenisselijn van het Rotterdamse metronetwerk, de Goudse Lijn (Den Haag/Rotterdam-Gouda) en de Merwedelingelijn. Locaties aan deze OV-knopen zijn goed bereikbaar, werk en voorzieningen zijn nabij en op deze locaties is veel vraag naar woningen. Bovendien tonen verschillende gemeenten aan deze lijnen volop ambitie met veelbelovende binnenstedelijke herontwikkelingsprojecten, zoals Gouda (Spoorzone), Gorinchem (Arkelsedijk) en Nissewaard/Spijkenisse.

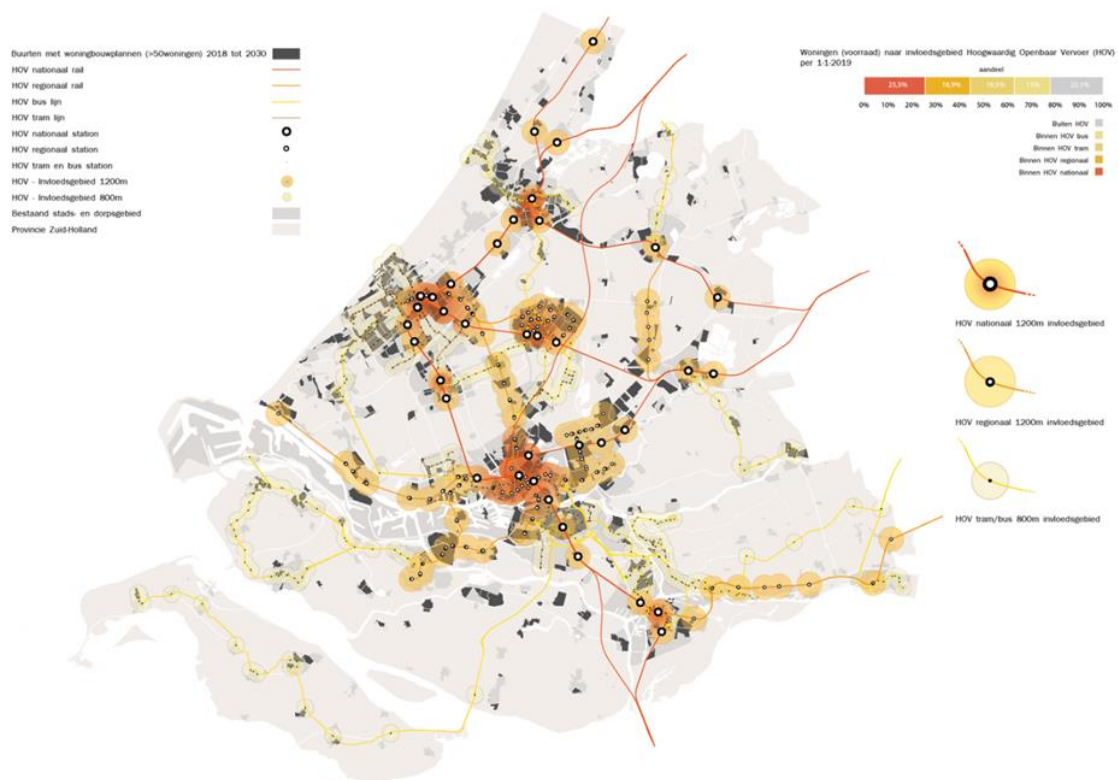
Hiërarchie in HOV

- Van een cruciale orde (stations met frequente IC-treinen en sprinters -overdag minimaal 6 tot 8x per uur- vanwege de rechtstreekse verbindingen met meerdere grootstedelijke centra) zijn de: HOV-knopen op de Oude Lijn en de lijnen Den Haag-Gouda-Utrecht en Rotterdam-Gouda-Utrecht. Hierbij komen locaties in Zoetermeer, Gouda en Zuidplas (Nieuwerkerk a/d IJssel) in beeld.
- Dragende orde (bijv. treinstations met minder frequente bediening, bijv. 2x per uur) zijn de HOV-lijn Leiden-Alphen a/d Rijn-Utrecht (locaties: Alphen a/d Rijn, Bodegraven en mogelijk Hazerswoude-Rijndijk), de lijn Alphen a/d Rijn-Gouda (locaties Boskoop en Waddinxveen) en de Merwedelinglijn (Dordrecht-Gorinchem). Daarnaast vallen de regionale lijnen van het Rotterdamse metronetwerk onder deze categorie: de lijn Hoek van Holland-Rotterdam ('Hoekse Lijn') met kansen voor Maassluis en Vlaarding en de lijn naar Spijkenisse voor het versterken van wonen en werken in Spijkenisse.
- Multimodale orde: de HOV-buslijnen van R-Netten dienen afzonderlijk te worden beschouwd. R-net HOV is erg belangrijk voor het bieden van multimodaliteit. Het R-Net rijdt ook in delen van de provincie waar automobiliteit erg belangrijk is. Zo is er meer keuzevrijheid in het type vervoer. R-Net bussen voorzien ook in een kortsluitroute tussen belangrijke woon- en werklocaties (zoals de lijnen Zoetermeer-Leiden en Alphen a/d Rijn-Schiphol) en bieden tussengelegen haltes. Soms zijn er weinig tot geen kansen voor verstedelijking vanwege het waardevolle landschap. De lijn Leiden-Katwijk/Noordwijk is van belang in relatie tot de ontwikkeling van Valkenhorst.

Software en orgware

De provincie Zuid-Holland heeft inmiddels – met Stedenbaan in 2005 – een traditie ontwikkeld om goed in kaart te brengen wat de kansen voor ontwikkeling zijn (data, 'software'), de juiste partijen te betrekken en het bestuurlijke proces daaromheen te organiseren ('orgware'). Als fundament onder iedere knooppuntenstrategie en de daarbij behorende "transit oriented development" (TOD) wordt de balans tussen 'knoop' en 'plaats' geanalyseerd, oftewel de samenhang tussen het functioneren van het mobiliteitssysteem en het ruimtegebruik in het invloedsgebied van de OV-knoop. Een systematische inventarisatie van de verschillende knooppunten op deze aspecten van 'knoop' en 'plaats' is van belang om inzicht te krijgen in de potentie voor ontwikkeling en om de juiste investeringsbeslissingen ('hardware') in de tijd te kunnen maken.

Figuur 6 geeft een beeld van de woningbouwplannen tot 2030 met minimaal 50 woningen die wel en niet binnen de invloedsfeer van een HOV-knooppunt liggen (inclusief tram en metro in Rotterdam en Den Haag en regionale R-Net buslijnen). Voor de nieuwe Verstedelijkingsstrategie kan een actuele analyse worden gemaakt op basis van de TOD-Radar (Staat van Zuid-Holland).



Figuur 6: Invloedsgebieden van knooppunten in relatie tot buurten met plancapaciteit tot 2030, aan Oude Lijn en 'feederlijnen' (2019)

2.3 Functiemenging

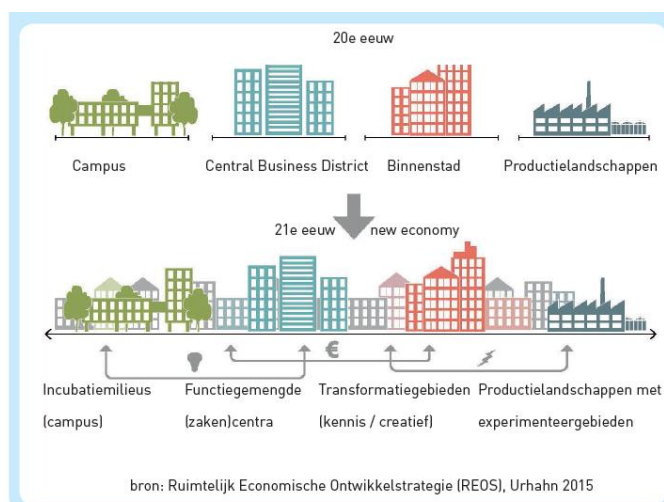
De provincie wil dat de woningbouwopgave samengaat met behoud van werkgelegenheid in de stad. Dit kan voor een deel door wonen en werken beter te mengen. Veel gemeenten zoeken naar mogelijkheden voor binnenstedelijke verdichting door transformatie van bedrijventerreinen. Dit zijn goede initiatieven zolang bedrijfsruimte niet wordt verdreven uit de stad en banen in balans met woningen toegevoegd kunnen worden.

Vanuit de provincie sturen we meer op functiemenging, innovatie en verduurzaming in werk- en in woonmilieus. Bovendien zetten we expliciet in op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen om zo de balans tussen kwantitatieve en kwalitatieve vraag en aanbod van bedrijventerreinen te waarborgen conform de provinciale behoefteraming bedrijventerreinen.

Monofunctionele woonwijken en hun contramal de monofunctionele bedrijventerreinen genereren samen veel woon-werkverkeer, sociale veiligheidsproblematiek, te grote afstand tot werk en voorzieningen (vervoersarmoede) voor lager opgeleiden, auto-afhankelijkheid en inefficiënt ruimtegebruik.

De provincie stuurt daarom op meer ruimte voor betaalbare bedrijfsruimte in woningbouwplannen en omgekeerd op meer woningbouw boven bedrijven, waar de functie van die bedrijven het toelaat. Hiermee wordt nabijheid van wonen, werken en voorzieningen gecreëerd, zodat lopen en fietsen naar werk makkelijker wordt. Dit draagt bij aan de opgave om gezondheid en veiligheid te verbeteren.

Woningbouwplannen krijgen een meer gemengde bestemming, transformatie mag onder voorwaarde van behoud van voldoende en betaalbare bedrijfsruimte. Bestaande wijken, in het bijzonder de naoorlogse monofunctionele woonwijken, zijn gebaat bij meer hindervrije bedrijfsruimte in de plint om zo de lokale economie en werkgelegenheid te stimuleren. Functies die nu op bedrijventerreinen zitten, zoals makelaars, tandartsen, softwarebedrijfjes en ingenieursbureaus kunnen weer in het stedelijk weefsel een plek vinden. Dit zorgt voor sterkere wijken en buurten en voor meer ruimte op bestaande bedrijventerreinen. Sturing op meer functiemenging in transformatiegebieden heeft ook een positief effect op het mobiliteitsgedrag in de omgeving. Naast de reductie van mobiliteit heeft functiemenging meer energetische voordelen. Zo kan bijvoorbeeld warmte en energie makkelijker uitgewisseld worden.



Figuur 7: Functiemenging, bron: REOS

De provincie telt ruim 4000 hectare bedrijventerrein (aantal ha exclusief de Rotterdamse Haven). 600 hectare daarvan is stedelijk gelegen bedrijventerrein met HOV-ontsluiting zonder HMC-bedrijvigheid. Het betreft veelal 1-laags bebouwing met bedrijven die geen of nauwelijks hinder veroorzaken. Wanneer boven de bedrijven minimaal 50 woningen per hectare worden gerealiseerd, dan zou daar ruimte zijn voor 30.000 woningen. Ook zijn er bedrijventerreinen met een hoge milieucategorie (HMC), al dan niet watergebonden. Deze terreinen lenen zich niet voor menging met zachte functies zoals wonen.

2.4 Het versterken van naoorlogse wijken

Er is ruimte in de bestaande stad. Diverse studies geven aan dat de naoorlogse laag-hoogbouw wijken bieden allerlei kansen voor verdichting. Deze wijken hebben goede OV-ontsluitingen en een ligging op loop- en fietsafstand van voorzieningen en werkgelegenheid. Tegelijkertijd hebben ze ook grote fysieke, energetische en sociale opgaven. De bevolking is gemiddeld met zo'n 40% afgenomen, waardoor het voorzieningenniveau is uitgehold en de openbare ruimte vaak leeg aanvoelt. De kansen op verdichting van deze naoorlogse wijken ontleen hun kracht aan een integrale aanpak van de opgaven waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met groenstructuren die tot wasdom zijn gekomen en een klimaatadaptieve waterstructuur, waarbij water ook als belevingsobject een functie kan hebben. Juist de afgelopen jaren heeft duidelijk gemaakt hoe groot het belang is van een gezonde en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Daarbij is ook maatwerk een belangrijk principe. Wat er kan en wenselijk is, hangt onder andere af van het type wijk, stedelijkheid, de vraag, bereikbaarheid en de morfologie.

Kansen voor wonen, werken en voorzieningen worden bekeken in samenhang met bereikbaarheid, het verbeteren van de leefomgeving, sociale achterstanden en duurzaamheid. Door te sturen op de synergie tussen de verschillende deelopgaven kan verstedelijking een integrale kwaliteitsverbetering bereiken die in deze wijken nodig is. De provincie stuurt op binnenstedelijke verdichting van de naoorlogse wijken in overleg met gemeenten, corporaties en andere partijen. De provincie is op meerdere manieren betrokken bij deze wijken (zoals woningbouwprogrammering en de

energietransitie) en helpt gemeenten bij bewustwording van de potentie, agendering en prioritering in de plannen en koppeling aan andere urgente opgaven in deze wijken.



Figuur 8: Impressie van een verdichte naoorlogse wijk. Bron: KAW Architecten

Zuid-Holland heeft ongeveer 350 van dit soort wijken. Dit is een derde van de totale woningvoorraad. Een eerste ruimtelijke verkenning maakt duidelijk dat er ruimte is om 70.000 tot 100.000 woningen en circa 35.000 banen toe te voegen. Verschillende gemeenten onderzoeken dit nu ook of hebben al plannen in de maak voor deze wijken. De kansen op verdichting en meer differentiatie variëren per wijk en kunnen bijvoorbeeld bestaan uit:

1. Uitbouwen, optoppen en splitsen;
2. Het bebouwen van restruimtes;
3. Sloop/nieuwbouw;
4. De bebouwing van overgedimensioneerde verkeersruimte.

De kansen dienen in samenhang met de volgende opgaven te worden opgepakt.

Fysiek en energetisch

De verdichtingskansen liggen in de breed opgezette naoorlogse wijken, gebouwd in de periode 1950-1980. Deze wijken lopen vaak tegen het einde van hun levenscyclus. Er wordt werk-met-werk gemaakt door investeringen in woningen, infrastructuur, de openbare ruimte, de vervanging van rioleringen en de vervanging van gasnetwerken te koppelen. De corporaties in deze wijken hebben een grote opgave om hun bezit te verduurzamen, waaronder het beter isoleren en het zoveel mogelijk overstappen op duurzame energie. Ook de energie-infrastructuur is aan vernieuwing toe.

Door woningen toe te voegen wordt de financiering van deze ingrepen sterk vergroot. Met de vervanging van de ondergrondse infrastructuur kan de grote hoeveelheid verharding van deze buurten worden verminderd ten gunste van een meer natuurinclusieve inrichting. Dit biedt tevens kansen om de ecologische structuur en de overgang naar het groene recreatieve landschap rondom onze steden te verbeteren. Dat maakt lopen en fietsen aantrekkelijker, waarmee deze wijken (die nu kampen met gezondheidsachterstanden) gezonder worden.

Sociaal

Uit de 'Grote omgevingstest' blijkt dat (stempel)wijken het minst geliefd zijn en dat de vraag achterblijft bij het aanbod. Sociaal-psychologisch sluiten deze wijken het minst aan bij de behoeften van de bewoners op het vlak van toe-eigening, aanpasbaarheid, sociale veiligheid, sociale interactie,

identiteit, afwisseling en leesbaarheid. Ze hebben nu een sociaal-economisch eenzijdige bevolkingssamenstelling, hetgeen sociale inclusiviteit tegengaat.

Er kan in deze wijken worden verdicht met behoud van de huidige betaalbare voorraad. Daarmee worden voorzieningen als onderwijs en zorg, openbaar vervoer en detailhandel weer levensvatbaar en zo beter benut. Daarnaast is er een groeiende groep ouderen die best wat kleiner wil wonen, maar geen passend aanbod vindt. Met het toevoegen van kleine woningen voor deze doelgroep komt de doorstroming op gang en kunnen ouderen toch zelfstandig en betaalbaar in hun buurt blijven wonen, met hulp en zorg uit de buurt.

Economisch model

Vrijwel alle naoorlogse wijken zijn monofunctionele woonwijken, met beperkte ruimte voor bedrijven of dienstverlening. Om de levendigheid te vergroten, het ruimtegebruik te intensiveren en de bereikbaarheid te verbeteren bieden de naoorlogse wijken ruimte voor veel meer menging van wonen en werken. De gronden die nu geld kosten kunnen in deze wijken geld gaan opbrengen. Hiermee concurreert deze strategie financieel met de grondprijstijging die agrarische grond doormaakt bij een bestemmingswijziging naar wonen.

Kwaliteit openbare ruimte

De groenstructuur van de naoorlogse wijken is tot volle wasdom gekomen en de waterstructuur veelal toe aan een herijking. Verdichting vraagt kennis van de oorspronkelijke stedenbouwkundige en landschapsarchitectonische inzichten en uitgangspunten. Daarbij wordt grote zorgvuldigheid betracht bij de transformatie van de openbare ruimte waarin aandacht is voor ruimte voor beweging, waterberging, droogte, hittestress en gezondheid.

3. Belangrijke aandachtspunten toekomstbestendigheid

3.1 Bodemdaling en klimaatadaptatie

De risico's van klimaatverandering en bodemdaling zijn onmiskenbaar. Weerextremen worden groter, de hittestress neemt toe, het water stijgt en veel bodems dalen. Dit alles met risico's en mogelijke gevolgen voor onze steden en dorpen. Op de ene plek speelt dit meer en sneller dan op de andere. Dit wegen we mee in de keuzes waar we bouwen en hoe we dat doen. Vanuit de toenemende risico's, zeker op langere termijn, hebben we in onze keuzes nadrukkelijk aandacht voor kwetsbaarheid van het watersysteem en sterk dalende bodems. Het vraagt om slimme natuurlijke én technische oplossingen maar ook om keuzes op basis van de meest recente kennis. Helder is dat het watersysteem betaalbaar en beheersbaar moet blijven. Niet alles kan overal: grootschalige ontwikkelingen op bodemdalingsgevoelige gebieden is daarvan een goed voorbeeld. Wij willen zoals gezegd geen nieuwe verstedelijkingsplannen buiten bestaand stads- en dorpsgebied op plaatsen waar de bodem sterk daalt en waar sprake is van unieke landschappen en natuur. Bij nieuwe ontwikkelingen buitendijks en onder zeeniveau werken we vanuit de gedachte van meerlaagse veiligheid en dient er bijvoorbeeld rekening gehouden te worden met verticale vluchtroutes.

3.2 Vitale dorpen en verstedelijking

Verstedelijking manifesteert zich met name in het (hoog)stedelijk gebied. Maar ook in de kleinere kernen vindt verstedelijking plaats. De opgave voor deze kernen is dat zij de huidige en toekomstige woonwensen realiseren in een prettige leefomgeving. Daarbij hoort een gevarieerd woningaanbod dat bestaat uit verschillende typen woningen. Nu is dat vaak niet het geval. Voorbeelden van gewenste toe te voegen woningtypen zijn hofjeswoningen, rug-aan-rugwoningen en appartementen. Zo hebben jongeren de kans om hier te blijven wonen en kunnen mensen prettig oud worden in hun bekende leefomgeving en bestaande sociale netwerk. Ook sociale huurwoningen, middelhuurwoningen en betaalbare koopwoningen zijn soms minder aanwezig dan gewenst en kunnen in de nieuwbouwplannen een plek krijgen. Zo blijven dorpen ook voor verschillende doelgroepen een plek om te wonen.

Voor deze dorpse woonmilieus speelt de auto een belangrijke rol en zal hier ook een belangrijke rol blijven spelen. Ook het busnetwerk, vaak R-net bussen, zijn belangrijk voor deze kernen als aantakking op het HOV- en stedelijk netwerk voor jong en oud. Daarnaast is de (elektrische) fiets binnen en tussen de kernen een belangrijk en geliefd vervoermiddel.

3.3 Functiemenging

Functiemenging houdt in dat meerdere functies, zoals wonen en werken worden gemengd. Dit kan door op economische terreinen, zoals bedrijventerreinen, kantoorlocaties en detailhandelslocaties, woningen of andere stedelijke functies toe te voegen, maar ook door menging van economische functies in nieuwe en bestaande woningen. Dat betekent dat dit hand in hand moet gaan met het beter beschermen en benutten van bedrijfslocaties waar niet gemengd kan worden. Dit kan door minimale milieucategorieën en toelatingseisen voor bedrijven die op terreinen voor bedrijvigheid. Deze instrumenten worden door de provincie nader onderzocht (zie ook de provinciale bedrijventerreinenstrategie). Het uitgangspunt is mengen waar kan, scheiden waar dat moet. Niet-dagelijkse detailhandel wordt geclusterd met het oog op levendige winkelgebieden.

3.4 Economische toplocaties

Zuid-Holland kent meerdere toplocaties voor bedrijvigheid en innovatie. Soms gaat het om concrete terreinen (campussen), soms om geografische clustering van bedrijven rond een thema of sector in

een regio, zoals het Haven Industrieel Complex en de Greenports. Dit zijn vitale onderdelen van de Zuid-Hollandse economie waar dragers van de economie gevestigd zijn en/of die een belangrijk vliegwiel zijn voor innovatie. Verstedelijkingsplannen dienen deze economische toplocaties te versterken en ruimtelijk, zowel fysiek als milieutechnisch, niet aan te tasten. Hierbij wordt in eerste instantie gezocht naar het inzetten van (best beschikbare) technieken waardoor naast de economische toplocatie andere functies goed plaats kunnen vinden. Een voorbeeld hiervan is 'walstroom', waardoor er reductie van geluid en uitstoot is van de binnenvaart. Per toplocatie of specialistisch cluster is daar maatwerk voor nodig omdat de mate van specialisatie en de mate van verbondenheid met het stedelijk netwerk verschilt. Maar ook omdat de impact van de transitie naar een duurzame en digitale economie op de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtevrage verschilt. Ook hierbij kan een geoptimaliseerd netwerk van logistieke knopen een sleutelrol spelen voor huidige en toekomstige economische activiteiten zoals voor de circulaire en digitale economie. Naast deze toplocaties zijn er nog ongeveer 600 bedrijventerreinen waar zich één derde van de werkgelegenheid in Zuid-Holland bevindt.

3.5 Gezonde verstedelijking

Gezonde verstedelijking neemt toe aan belang. We stimuleren langzaam verkeer en beweegvriendelijke openbare ruimte. Sturen op nabijheid van functies versterkt deze beweging. Een concept zoals de 15-minuten stad draagt daaraan bij. Een groene omgeving draagt daaraan bij, daarom is het belangrijk dat groen meegroeit met de verdichting. De inzet op groen, water en natuur maakt daarom ook onlosmakelijk onderdeel uit van de opgave. Vanuit regionaal perspectief is er vooral oog voor de externe gezondheid van mensen.

3.6 Energie en verstedelijking

We verstedelijken voor de toekomst en toekomstige generaties. Wij sturen aan op de bouw van woon- en werkplekken die berekend zijn op de eisen van vandaag, en toegerust zijn op die van de toekomst. Dit noemen wij toekomstbestendig bouwen. We zetten in op duurzame opwekking van elektriciteit en energiebesparing. Door optimaal te programmeren en synergie in de uitwerking te realiseren houden we rekening met de integrale opgaven van onze bebouwde woon- en werkomgeving: energietransitie, klimaatadaptatie, circulariteit, natuurinclusiviteit en een gezonde leefomgeving. Daarvoor onderscheiden we structurerende elementen die locatiekeuze en programmering beïnvloeden en belangrijke thema's die maatwerk vragen bij de ontwikkeling van verstedelijkingslocaties.

Structurend

De verstedelijkingsopgave doet een groot beroep op energie-infrastructuur (elektriciteit, gassen en warmte) ten aanzien van wonen, werken, mobiliteit en duurzame opwek. Verstedelijking, met name stedelijke verdichting, is daarom sterk afhankelijk van capaciteitsuitbreiding in de vorm van uit- en nieuwbouw van tracés en onderstations. Capaciteitsknelpunten worden bij voorkeur door energiebesparing of met infrastructurele maatregelen op systeemniveau opgelost. Het plannen en ontwikkelen van benodigde energie-infrastructuur brengt echter lange realisatietijden met zich mee, grotendeels veroorzaakt door de ruimtevrage die boven- en ondergronds moet worden voorzien. Daarnaast kan deze indirecte ruimtevrage van verstedelijking ten koste gaan van ruimtelijke kwaliteit in landelijk gebied en beschikbare ruimte in stedelijk gebied. Voldoende netcapaciteit, ruimtelijke inpassing van de energie-infrastructuur en afstemming over de programmering hiervan zijn cruciaal voor de verstedelijking van Zuid-Holland.

In het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad is afgesproken om de energievoorziening en verstedelijking optimaal te programmeren door infrastructurele maatregelen beter op elkaar af te stemmen. Dit verkleint het risico op vertraging van de verstedelijkingsopgave en draagt bij aan een efficiënte benutting en ontwikkeling van het energiesysteem. Het is daarom van groot belang om de verstedelijkingsopgave, inclusief relevante ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit en energie, integraal te plannen op beschikbare en te ontwikkelen energie-infrastructuur en vice versa. Er dient vroegtijdig aandacht besteed te worden aan de lokale potentie voor de gewenste (duurzame) warmtevoorziening en demping van negatieve effecten van weersextremen (klimaatadaptatie). Dit geldt ook voor de beschikbaarheid en nabijheid in tijd en ruimte van energie-, water- en groen-infrastructuurvoorzieningen.

Deze planning en programmering dient eveneens in samenhang te zijn met de opgaven om klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair aan een gezonde leefomgeving te bouwen. Ze komen op systeemniveau samen met de energietransitie bij het kwalitatief en efficiënt inpassen in de leefomgeving. Door het verbinden en benutten van de verstedelijkingsopgave wordt een toekomstbestendig systeem ontwikkeld dat een circulaire bouw(keten) steunt, weersextremen opvangt, stedelijke biodiversiteit versterkt en met omliggende landschappen verbindt en bijdraagt aan gezondheid van bewoners en bezoekers van Zuid-Holland. Een systeem dat de hoogst mogelijke maatschappelijke baten verbindt met een effectieve inzet van mogelijke maatschappelijke middelen.

De optimalisatie kan tot aanpassingen in de programmering van verstedelijkingslocaties leiden en veranderingen in investeringsplannen voor energie-, water-, groen- en bouwketeninfrastructuur. Dit is alleen mogelijk wanneer de integrale afstemming en programmering op nationaal, regionaal en lokaal niveau wordt uitgewerkt. Het gaat hier om aanpassing van wet- en regelgeving om tijdig in de thematische infrastructures te kunnen investeren en deze maximaal te benutten, het regionaal verbinden en coördineren van de programmering, en lokaal agenderen en acteren op basis van de uitgangspunten van deze strategie.

Maatwerk bij ontwikkeling

Bij de ontwikkeling van verstedelijkingslocaties komen de opgaven om zoveel mogelijk energieneutraal en circulair te bouwen, als ook klimaatbestendig en natuurinclusief in te richten, echt samen. Voor de dichtstbevolkte provincie van Nederland staat daarom meervoudig ruimtegebruik voorop. Zo zetten wij bijvoorbeeld vol in op 'zon op dak' én kunnen daken een klimaatadaptieve en natuurinclusieve functie invullen. Ook kunnen daken worden benut voor meervoudig ruimtegebruik door bijvoorbeeld sport en groen een plek te geven, naast het opwekken van zonne-energie. En door losmaakbaar en modulair te bouwen, kan flexibel en betaalbaar worden ingespeeld op veranderende behoeften als gevolg van demografische ontwikkelingen, zoals vergrijzing. De verstedelijkingsopgave en de toekomstbestendige opgaven dragen op deze manier bij aan het behalen en versnellen van elkaars doelen, zolang het de hoeveelheid en het tempo van woningbouw niet belemmert.

3.7 Circulair en natuurinclusief bouwen

Circulair materiaalgebruik (biobased en secundair) en circulair ontwerp (modulair en 'losmaakbaar') kunnen tevens alleen succesvol worden toegepast als zij vroegtijdig onderdeel zijn van de ontwikkeling. Dat biedt tevens de mogelijkheid om vanaf de start uit te gaan van natuurinclusief bouwen om hiermee de stedelijke biodiversiteit in het bebouwde gebied duurzaam te behouden en te versterken.

Voor het bepalen van een optimale energievoorziening geldt dat deze begint met besparing en efficiëntie en vervolgens lokale kansen en behoeften (zoals rest- of omgevingswarmte en netcapaciteit) verbindt met regionale en nationale structuren en efficiëntie.

De ruimtelijke impact van de voorziening van energie, klimaatbestendigheid en natuurinclusiviteit zijn integraal onderdeel van verstedelijking door tijdig in te passen en de benodigde ruimte te reserveren en bestemmen. Voor circulair bouwen dient rekening gehouden te worden met een nog moeilijk te definiëren ruimtelijke impact van grondstofstromen die op 'circulaire bouwhubs' samenkomen. Hier dient rekening mee gehouden te worden in ruimtelijke plannen. Vaarwegen en circulaire hubs zijn daarbij van belang.

3.8 Groen mee laten groeien

Verstedelijking en verdichten betekent niet alleen meer inwoners, banen en voorzieningen, maar ook meer groen. Er moeten ook binnen- en buitenstedelijk veel bomen bij komen en stad en land moeten goed met elkaar verbonden worden. Om het stedelijk netwerk te voorzien van groene verbindingen tussen en door steden en wijken wordt onder andere gewerkt aan het Landschapspark en het Nationaal Park Hollandse Duinen. De verbindingen met de tussenliggende gebieden (b.v. Midden Delfland) en de drie grote landschappen, de kustzone, het Groene Hart en de Hollandse Delta dienen onlosmakelijk deel uit te maken van de integrale opgave. Daarnaast dienen er ook middelen vrijgemaakt te worden om te investeren in noodzakelijke nieuwe natuur en recreatiegebieden. Naast voldoende groen is de kwaliteit van het groen bepalend voor het gebruik en de toegevoegde waarde ervan. Dit betekent een forse investering in bestaande groen en recreatiegebieden.

4. Uitwerking en vervolg

De Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland geeft richting aan ruimtelijke keuzes en de realisatie van de verstedelijkingsopgave. Deze realisatie is onmogelijk zonder samenwerkende gemeenten, MRDH en het rijk. De uitwerking hiervan landt in verschillende instrumenten, zoals het omgevingsbeleid en het Verstedelijkingsakkoord. De focus ligt op realisatie, met een blik op de toekomst.

Deze strategie is integraal, geeft sturing voor ruimtelijke keuzes en kijkt vooruit. De strategie is dus geen blauwdruk, maar een richtingwijzer. Ook is het van belang dat partners onderling het gesprek blijven voeren over de uitdagingen, integraliteit en het maatwerk. Met deze ruimtelijke strategie voor de middellange- en lange termijn op tafel.

Een instrument waarin de Verstedelijkingsstrategie 2021- 2040 haar uitwerking heeft, is het provinciaal omgevingsbeleid. Waar nodig leidt deze strategie tot aanpassingen in het omgevingsbeleid: in de Omgevingsvisie, het Omgevingsprogramma of de Omgevingsverordening. Het omgevingsbeleid biedt indien gewenst aanknopingspunten voor maatwerk en het gesprek.

Het 'Integrale Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad' bevat afspraken over realisatie. Afspraken over realisatie en uitwerking worden meegenomen bij een herijking van deze afspraken waarbij het ook de intentie is de looptijd van het akkoord te verlengen en de afspraken te herijken en aan te scherpen. Bij deze afspraken is ook specifiek aandacht voor het deel van de woningbouwopgave dat niet landt langs de Oude Lijn en in de Verstedelijkingsalliantie.

De dynamiek is hoog, opgaven zijn veranderlijk en de ruimte is beperkt. We moeten gezamenlijk vooruit blijven kijken. Daarom is er de intentie dat deze strategie een gezamenlijke herijking krijgt op een termijn van vier á vijf jaar.

Onderschreven contouren BO MIRT 2020

De kernpunten vormen een samenvatting met daarin de belangrijkste elementen, die volgen uit de contouren van de Verstedelijkingsstrategie.

Besluit BO MIRT najaar 2020:

- Besluit: Onderschrijven van de contouren van de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland op hoofdlijnen en deze nader uit te werken voor de periode tot 2035 met een doorkijk naar 2040.
- In het BO Leefomgeving dit voorjaar is afgesproken dat de provincie Zuid-Holland de regie neemt om de integrale en adaptieve verstedelijkingsstrategie voor de gehele provincie verder uit te werken in samenspraak tussen rijk en regio. Hiermee is deze verstedelijkingsstrategie een aanvulling op de bestaande verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijk Randstad (Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, 2019).
- De besluitvorming en voortgang wordt besproken in het BO Verstedelijkingsstrategie (Rijk en regio).
- De Verstedelijkingsstrategie bevat contouren voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Provinciale Staten stelt de Verstedelijkingsstrategie in 2021 vast, als onderdeel van de omgevingsvisie.
- De ambitie is om in het BO Leefomgeving 2021 de Verstedelijkingsstrategie voor de provincie vast te stellen, na betrokkenheid van Provinciale Staten.
- De raakvlakken tussen de Verstedelijkingsstrategie en het programma MoVe en de eventuele gevolgen voor de scope van het programma MoVe worden zowel besproken in het BO Verstedelijkingsstrategie als in de Programmaraad MoVe.

Integrale afspraken:

- De Verstedelijkingsstrategie bouwt voort op de gemaakte afspraken in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad*, Woondeal Zuidelijke Randstad, Adaptieve Ontwikkelstrategie en het Gebiedsprogramma MoVe.
- De provinciale woningbehoefteraming en bevolkingsprognose van het voorjaar 2021 geven de kwantiteit van de opgave aan;
- De Verstedelijkingsstrategie omvat het verstedelijkingsconcept voor de gehele provincie, hierin wordt ingegaan op wat er nodig is en wat er wordt verwacht van betrokken partijen, om de strategie te realiseren, met daarbij een fasering.
- Uitgangspunten van de voorgestelde Verstedelijkingsstrategie voor in het omgevingsbeleid zijn;
 - Versterken van de structuur van Zuid-Holland, bouwen binnen BSD, bouwen nabij HOV en bouwen naar behoefte;
 - Nieuwe plannen bestaan zoveel mogelijk uit betaalbare en sociale woningen;
 - Verschillende ruimtevragers binnen de verstedelijking worden integraal gezien;
 - Benut het netwerk van stedelijke centra en knooppunten;
 - Bouw georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer; versterk de langzaam vervoersrelaties;
 - Bouw toekomstbestendig; houd rekening met energietransitie, natuurinclusiviteit, klimaatadaptatie, circulariteit en een gezonde leefomgeving.
 - Realiseer in samenhang met het stedelijk netwerk robuuste en klimaatadaptieve recreatie en natuurgebieden.

Afspraken voor wederkerigheid verstedelijking en mobiliteit:

De strategie kent een sterke wederkerigheid met de daarbij behorende bereikbaarheidsprojecten voor de beoogde schaa sprong OV (MoVe – onderdeel MOVV)¹:

- Knooppunten op de regionale HOV-lijnen zijn dragers van de verstedelijking in Zuid-Holland²:
- Verstedelijking op knooppunten van HOV-lijnen wordt nader uitgewerkt in samenwerking tussen rijk en regio, o.a. in programma MoVe. Daarbij gaat het om extra investeringen na 2025 in bestaande en nieuwe stations(omgevingen).
- Naast investeringen in HOV zijn het wegnemen van knelpunten voor versnelling van de woningbouw door extra financiële middelen, oplossing van de stikstofproblematiek, oplossen van het knelpunt geluid, investeringscapaciteit van corporaties en het vergroten van (ambtelijke) capaciteit randvoorwaarden voor het realiseren van de strategie en de doorlooptijd van projecten. Hiervoor wordt een terugkomende ambtelijke overlegvorm opgericht.
- Voor verstedelijkingsopgaven geldt dat multimodale bereikbaarheid belangrijk is en blijft, naast het OV ook de fiets en de auto, waarbij automobilititeit (goederen en personenvervoer) nog belangrijker is op enkele grotere buiten-BSD locaties voor wonen en werken.
- Een deel van de extra opgave voor wonen en werken landt niet in het stedelijk netwerk van Zuid-Holland, maar in de dorpen.
- Er worden woon-werkakkoorden gesloten om de wederkerigheid tussen verstedelijking en economie te verstevigen.
- Richting 2040 zijn er nieuwe investeringen nodig bij een aanhoudende hoge vraag naar woningen en bijhorende voorzieningen.
- *) Verstedelijkingsakkoord heeft betrekking op de Zuidelijke Randstad, de Verstedelijkingsstrategie is voor de gehele provincie Zuid-Holland.

Afspraken toekomstbestendige verstedelijking

- Nieuwbouw wordt energieneutraal gebouwd, zolang het de hoeveelheid en het tempo van woningbouw niet belemmert. Richting 2040 zijn er waarschijnlijk nieuwe investeringen nodig bij een aanhoudende hoge vraag naar woningen en bijhorende voorzieningen.
- Het landschapspark is een belangrijke verbinding tussen de stedelijke omgeving en het landschap.
- Het Nationaal Park Hollandse Duinen en de bossenstrategie dragen bij aan een gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving
- Daken bieden kansen voor opwekking van energie en meervoudig ruimtegebruik.
- Natuurinclusiviteit, biodiversiteit, klimaatadaptiviteit en circulair materiaalgebruik zijn te benutten kansen op verstedelijkingslocaties.

¹ In het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad zijn samenhangende afspraken over de verstedelijkingsopgave en de bereikbaarheidsopgave (w.o. Oude Lijn, inclusief OV Knooppunten; CID-Binckhorst; Oeververbinding Rotterdam; HOV verbindingen Rotterdam en Den Haag).

² HOV-lijn Leiden-Alphen-Utrecht en Leiden-Katwijk/Noordwijk; HOV-lijn Alphen-Gouda; HOV-lijn Den Haag-Gouda-Utrecht en Rotterdam-Gouda-Utrecht; HOV-lijn Hoek van Holland-Rotterdam ('Hoekse Lijn'); HOV-lijn overig metronetwerk Rotterdam; HOV-lijn Dordrecht-Gorinchem ('MerwedeLinge Lijn') en R-Net HOV-buslijnen.