

Bijlage 2b: Reacties leden Kernteam op foetsie 0.1 van de startnotitie

De reacties van de leden van het kernteam en de stuurgroep op versie 0.1 van de startnotitie werden deels mondeling doorgegeven tijdens de vergaderingen. Vandaar ook dat van de reacties van de SWEK en het Waterschap in deze notitie ontbreken. De wijze waarop die mondelinge reacties in versie 2 zijn verwerkt, heeft hun instemming.

Reactie Lodewijk van Roy (Rijksdienst Cultureel Erfgoed) dd. 13 mei 2020

Dag Eric,

Volgens mij had ik het al eerder aangegeven, maar ik mis een aantal bebouwings- en kwalitatieve eisen in de startnotitie (het gaat – zoals zo vaak bij Kinderdijk – vooral over processen, maar de inhoud is hier minstens zo belangrijk):

- De entreezone laat vanwege de ruimtebeleving absoluut geen nieuwe bebouwing toe, tenzij dat echt niet anders kan voor hydrologische functies van het waterschap;
- Recent zijn er twee nieuwe gebouwen gerealiseerd, er zit een grens aan wat het gebied aan bouwvolumes kan hebben. Noodzakelijke/gewenste nieuwe functies voor bezoekersontvangst etc. dienen dan verder in bestaande bebouwing te worden gevonden. Die ruimte is er, vooral slim combineren;
- Van monumentale gebouwen is sloop niet toegestaan, waar nodig aandacht voor onderhoud en herstel;
- Van niet-monumentale gebouwen zou bekeken kunnen worden of deze cultuurhistorisch of qua beeld behoudenswaardig zijn (bijv de schuur achter Smitgemaal, zonder er een monumentensticker op te plakken);
- Belangrijk is dat er door het stedenbouwkundig bureau wordt nagedacht over: eenduidige beeldtaal, meubilair (bankjes, verlichting, bebording, etc.), kwalitatieve inrichting openbare ruimte, groeninrichting, reclame-uitingen, etc (wellicht in een soort beeldkwaliteitsplan);
- Specifiek aandacht voor vormgeving/locatie (of juist het voorkomen van) toegangspoorten, hekwerken, afrasteringen, schuttingen, hagen (vooral ook bij de woningen en molens).

Deze eisen moet je nu in de startnotitie opnemen en niet overlaten aan het proces of het bureau zelf. Mijn ervaring is dat stedenbouwkundige en architectenbureaus in het algemeen de neiging hebben om een soort 'stempel' achter te laten (ze willen graag iets nieuws ontwerpen). Voor Kinderdijk is vooral van belang dat de ontwerpaandacht naar de beleving van de omgeving en openbare ruimte gaat.

We hebben het er morgen wel verder over (misschien sluit ik iets later aan want ik heb ook nog een ander overleg dat een half uur eerder begint en waar ik dan weer uit moet 'ontsnappen'.

Bijlage 2b: Reacties leden Kernteam op foetsie 0.1 van de startnotitie

Reactie Bert Witteman (provincie Zuid Holland) dd 11 mei 2020

Bij deze de reactie van Bart Witteman

- De vraagstelling en opsplitsen daarvan in verschillende opgaven/deelgebieden ziet er goed uit. Hier kan een bureau goed mee aan de slag
- Ik zou aanraden onderscheid te maken tussen het beschreven plangebied (waar de maatregelen over gaan, en dat dient te voldoen aan de criteria die terecht genoemd staan op pagina 4) en de invloedssfeer, wat in stedenbouwkundige plannen vaak studiegebied wordt genoemd. Soms vragen (harde) maatregelen in het plangebied om inkadering in de ruime omgeving, door op te splitsen voorkom je dat alle voorstellen in het plan straks dezelfde status hebben (omdat ze allemaal dienen te voldoen aan de criteria van p4)
- Er wordt gesteld dat de maatregelen zullen worden opgenomen in de twee bestemmingsplannen voor het gebied. Dat verbaast me: hoe verhoudt zich dat tot de intenties voor een omgevingsplan?
 - 1. Is het niet slim om nu voor te sorteren op aanpassen bestemmingsplannen in het licht van de (vertraagde maar nog altijd) aanstaande Omgevingswet. Ik heb eerder aangegeven dat het handig te mikken op een omgevingsplan of anders bestemmingsplan verbrede reikwijdte.
 - 2. Is het idee vooralsnog dat een omgevingsplan (of voorlopig bp verbrede reikwijdte) meer ruimte biedt voor ook niet zuiver bestemmingstechnische doelen zoals die juist in dit gebied worden beoogd

Terugvallen op bestemmingsplannen, zoals ik het nu lees, vind ik dus een stap terug in ambitie. Mocht ik dit nu verkeerd lezen en de intentie vanuit gebiedsperspectief wel blijven staan dan raad ik aan om alvast onderzoek uit te zetten hoe het stedenbouwkundig plan + zo veel mogelijk andere ruimtelijke intenties voor het gebied straks (na afronding stedenbouwkundig plan) in een omgevingsplan kunnen worden opgenomen en zo te voorkomen dat we kansen daarvoor missen.

Ik heb dit overigens in vergelijkbare strekking al eerder via jullie aan Eric c.s. gemaild, dus het verbaast me enigszins dat hier geen stap vooruit is gemaakt ondanks de intenties die hij eerder aangaf hiervoor te hebben. Punt van aandacht dus...

Bijlage 2b: Reacties leden Kernteam op foetsie 0.1 van de startnotitie

Reactie van Jos van der Kaaden (Provincie ZH) dd. 14 mei 2020

Ik heb op een eerdere versie van de Startnotitie (medio april) al opmerkingen gegeven, maar zie dat deze niet zijn overgenomen.

Maar eerst een opmerking over paragraaf 2.4 Randvoorwaarden onderdeel Natuur en landschap.

Uit hetgeen er staat lijkt het erop dat de opstellers van deze startnotitie niet op de hoogte zijn van de impact van de Natura 2000-status op de te ontwikkelen activiteiten.

De werking van de Natura 2000 status ligt verankerd in de Wet natuurbescherming en ALLE te ontwikkelen activiteiten dienen hier aan getoetst te worden.

Daarnaast is het Werelderfgoed (qua begrenzing) slechts een deel van het Natura 2000 gebied en niet andersom.

Om geen valse verwachtingen te wekken dient de tekst hierop aangepast te worden.

Daarnaast nog een opmerking die ik in een eerdere commentaar-ronde (medio april) al heb gemaakt.

Betreft 3.0 Het Plangebied

Hierin is het Plangebied in rood aangegeven en de boodschap is dat de begrenzing van het Plangebied gewijzigd dient te worden.

Het oostelijk deel van het Plangebied ligt IN het Natura 2000-gebied (het gebied waar de begrenzing naar het oosten afbuigt).

Door de natuurdoelstelling van het Natura 2000-gebied (Wet natuurbescherming) is het niet mogelijk in dit deel van het gebied activiteiten te ontwikkelen die de natuurdoelstelling negatief kunnen beïnvloeden.

Om te voorkomen dat valse verwachtingen gewekt worden en om juridische problemen in de toekomst te voorkomen dient de begrenzing van het Plangebied BUITEN de begrenzing van het Natura 2000 gebied gesitueerd te worden.

Dit houdt concreet in dat het deel van de begrenzing die afbuigt naar het oosten, doorgetrokken dient te worden richting het noorden.

Dit zou ik als 'harde eis' stellen.

Bijlage 2b: Reacties leden Kernteam op foetsie 0.1 van de startnotitie

Reactie van Jolanda Lansdaal (provincie ZH) dd. 14 mei 2020

De Startnotitie is waarschijnlijk opgesteld voor het Coronatijdperk ondanks de genoemde datum van 29 april 2020. Hoe voorziet de startnotitie daarin? Zijn of worden er randvoorwaarden meegenomen die de 1,5 meter samenleving borgen? Hoe wordt het participatieproces coronaproef vormgegeven?

In het stuk wordt zowel over een 'startdocument' als over de 'startnotitie' gesproken. Hebben we het hier over hetzelfde document? Zo ja, dan graag eenduidigheid in de formulering. Zo niet, wat is dan het verschil tussen beide documenten?

Het valt ons op dat in de Startnotitie staat dat het bevoegd gezag in het gebied ingevuld wordt door de gemeente Molenlanden, het waterschap Rivierenland en de provincie. Voor zover wij weten is de provincie geen bevoegd gezag voor dit gebied.

De provinciale rol voorziet in dit proces in het toetsen van de oplossingen aan onze eigen randvoorwaarden en kaders, onder andere vanuit ruimte. Graag aandacht hiervoor, in de Startnotitie en het proces.

Wij vind het belangrijk dat de provincie actief participeert vanuit ruimte, cultuur, water en groen aan de co design sessies. Vanuit bereikbaarheid (en mogelijk verkeersveiligheid) denken wij ook graag mee in deze sessies. Dan kunnen wij gelijk zorgen voor een koppeling met onze vervoerders.

Op welke manier wordt in de herinrichting/herontwikkeling verkeersveiligheid (infrastructuur en gedragsbeïnvloeding) meegenomen? Bereikbaarheid van het gebied en daarmee verkeersveiligheid is vooral bij Kinderdijk een bovengemiddeld aandachtspunt. Wellicht dat dit een bouwsteen kan worden in de verdere uitwerking van het plan of als randvoorwaarde mee kan worden genomen?

Graag bij de randvoorwaarden in 2.4 aangeven dat een vlotte en veilige doorstroming moet kunnen worden gegarandeerd over weg en water, zowel voor de auto als het openbaar vervoer en de fiets (anders kan het OV en fiets niet dienen als alternatief voor de auto) Het onderstreepte deel zijn onze toevoegingen.

Mogelijk kan nog in de lijst met basismateriaal in 4.0 ook het Uitvoeringsprogramma Toekomst Kinderdijk 2020-2025 worden opgenomen.