

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
t.a.v. mw. H. Maagdenberg  
afdeling Ruimte, Wonen en Bodem  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Den Haag, 17 februari 2014

Geacht College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Hierbij willen wij gebruik maken van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit, de ontwerp Verordening Ruimte, het ontwerp Programma Ruimte en het ontwerp Programma Mobiliteit.

### **Inleiding en samenvatting**

Het opstellen van een nieuwe visie in het kader van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is geen gemakkelijke klus. Wij willen dan ook onze waardering uitspreken voor het vele werk van de provincie dat aan de nu voorliggende ontwerpdocumenten ten grondslag ligt. Ook stellen wij het interactieve proces waarbij onder andere maatschappelijke organisaties betrokken werden bij het opstellen van de nieuwe beleidsvisie zeer op prijs.

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit staan veel dingen waar wij ons goed in kunnen vinden: de inzet op een transitie naar duurzame energie, het behouden en vergroten van de biodiversiteit, het versterken van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit etc. Ook kunnen wij ons goed vinden in het loslaten van de inzet op capaciteitsuitbreiding om groei op te vangen omdat dit juist kansen biedt voor een inzet op kwaliteit. De focus in het ruimtelijk beleid die decennia lang lag op groei en capaciteitsuitbreidingen. Dit heeft nadelige effecten gehad op de kwantiteit en kwaliteit van de groene ruimte. Momenteel is dan ook een belangrijk kantelpunt bereikt waarbij de focus weer op kwaliteit moet komen te liggen. Hier ligt een belangrijke regierol voor de provincie om dit op te pakken want de provincie speelt immers dé centrale rol met betrekking tot behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit en dit is ook haar kerntaak.

Wanneer de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit globaal gelezen wordt, dan staan er op het eerste gezicht eigenlijk weinig nieuwe beleidsvoornemens in waar je het niet mee eens kunt zijn. Wij betwijfelen echter of de gekozen instrumenten en (investerings)programma's volstaan om de mooi omschreven ambities werkelijkheid te laten worden. Ook geeft de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit volgens ons nog onvoldoende antwoord op de vraag welke opgaven de provincie met dit nieuwe beleid op wil lossen en welke keuzes gemaakt worden wanneer verschillende ambities in de praktijk strijdig blijken te zijn. In deze reactie op de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit geven wij daarom aan op welke punten de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit volgens ons aanpassing behoeft.

Op hoofdlijnen gaat het hierbij om de volgende punten:

- Maak duidelijk welke opgaven de provincie precies op wil lossen met deze nieuwe visie en geef aan op welke punten het huidige beleid tekort schiet of juist goed volstaat.
- Maak van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit een leidend principe dat uitstijgt boven het niveau van de rode draden. Zorg bovendien voor een goede strategie om het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit ook te realiseren, dit kan door de ladder voor duurzame verstedelijking nog verder uit te werken (ook op gebiedsniveau).
- Voeg een rode draad toe die zich richt op het versterken van natuur en landschap. Hier ligt een belangrijke en grote opgave voor de provincie die zowel intrinsieke als economische motieven kent.
- Zorg ervoor dat het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking op een transparante manier gebeurt.
- Laat de milieuambities verder reiken dan de wettelijke normen, ook onder de normen treedt gezondheidsschade op.
- Heroverweeg infrastructuurplannen die het netwerk 'compleet' zouden moeten maken. Door de stagnatie van de groei van het autoverkeer zullen in het verleden voorspelde fileknelpunten mogelijk niet gaan ontstaan en vallen de baten van projecten lager uit.
- Geef het 'beter benutten van wat er is' op het gebied van mobiliteit vorm door de Ladder van Verdaas op te nemen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.
- Zet in op duurzame mobiliteit in plaats van keuzevrijheid om een goede balans tussen mobiliteit en de leefomgeving te verkrijgen en milieu- en klimaatdoelen te halen.
- Betrek de groene ruimte bij het vergroten van de agglomeratiekracht omdat deze van groot belang is voor het leef- en vestigingsklimaat.
- Heroverweeg het nu al loslaten van de rode contouren totdat blijkt dat echt (vrijwel) alle ontwikkelingen opgevangen kunnen worden binnen het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Vooral voor de voormalige Nationale Landschappen (Groene Hart en Hoeksche Waard) en voormalige Rijksbufferzones zien wij grote risico's door het nieuwe handelingskader ruimtelijke kwaliteit. Maar ook voor het overige buitengebied ligt verrommeling op de loer. Een groene contour kan dit tegengaan.
- Het invoeren van een maatschappelijke tegenprestatie vinden wij interessant, maar heeft een verdere uitwerking.
- Wij staan volledig achter het doel om de biodiversiteit te behouden, herstellen en te verhogen. Om dit te realiseren is echter wel een duidelijke strategie en instrumentarium nodig die nu nog ontbreken.
- Zorg, zeker in het begin, voor een hogere frequentie van monitoring dan twee keer per jaar. Zorg daarnaast voor een goed toezicht op lokale en regionale plannen om het beleid uit de Visie Ruimte en Mobiliteit te borgen.

## **Aanleiding, doelen en uitgangspunten**

### Aanleiding beleidsherziening

In de koersnotitie die Gedeputeerde Staten voorafgaand aan de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit uitbrachten, wordt aangegeven dat zowel conjuncturele als structurele verandering in de

maatschappij de aanleiding vormden voor een integrale herziening van de provinciale structuurvisie en de mobiliteitsvisie. Hierbij werden ontwikkelingen benoemd zoals een afname van de vraag naar woningen en bedrijventerreinen, individualisering, vergrijzing, digitalisering en de afname van de groei van het personenvervoer. Of, zoals gedeputeerde Veldhuijzen het treffend verwoordde tijdens één van de bijeenkomsten in het interactieve proces tot opstellen van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit: “De huidige Provinciale Structuurvisie borduurt in de kern nog te veel voort op groei”, waarbij hij een verwijzing maakte naar het boek ‘De groei voorbij’ van econoom Jaap van Duijn.

Wij onderschrijven dat deze maatschappelijke veranderingen een terechte aanleiding zijn om een beleidsherziening te overwegen. In de reacties die wij tijdens het interactieve proces van het opstellen van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit gegeven hebben<sup>1</sup>, gaven wij reeds aan dat het loslaten van de focus op groei en kwantiteit kansen biedt omdat nu juist kwaliteit centraal kan worden gezet. Om deze beleidsherziening zo goed mogelijk vorm te geven, zou het volgens ons raadzaam zijn om een analyse te maken van waar nu de sterke en zwakke punten van het huidige beleid zitten en in hoeverre het huidige beleid tekort zou schieten om in te spelen op de maatschappelijke veranderingen. Daarmee zou een stevige basis en onderbouwing worden neergezet voor een nieuw beleid. Deze analyse missen wij echter in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit.

#### Lonkend toekomstperspectief

Gedeputeerde Staten geven in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit aan dat zij geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld willen schetsen. Wij kunnen dit begrijpen omdat een eindbeeld door de dynamische en soms onvoorspelbare maatschappelijke ontwikkelingen slechts een zeer beperkte houdbaarheid heeft. Dit neemt echter niet weg dat een schets van een lonkend toekomstperspectief wel goed kan werken bij het prikkelen en stimuleren van maatschappelijke initiatieven die een bijdrage leveren aan een ontwikkeling richting dit toekomstperspectief. In de koersnotitie werd een mooi en tot de verbeelding sprekend beeld geschetst van Zuid-Holland in 2030 zonder dat hier sprake was van een blauwdruk of vastomlijnd eindbeeld. Wij willen er dan ook voor pleiten om de beschrijving van dit lonkende toekomstperspectief uit de koersnotitie ook in de Visie Ruimte en Mobiliteit op te nemen.

#### Uitgangspunten

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de huidige ruimtelijke situatie samen met de vier rode draden die richting moeten geven aan de gewenste ontwikkeling van de provincie het vertrekpunt voor de Visie Ruimte en Mobiliteit vormen. In de koersnotitie werd echter nog gesproken over maatschappelijke opgaven die benoemd zouden worden als startpunt en basis voor de Visie Ruimte en Mobiliteit. Wij pleiten ervoor om deze maatschappelijke opgaven alsnog te benoemen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Door het benoemen van maatschappelijke opgaven wordt op een eenvoudige manier inzichtelijk voor welke kwesties de provincie een oplossing wil bieden met haar beleid op het gebied van ruimte en mobiliteit. Nu worden alleen de vier rode draden gehanteerd, maar deze zijn erg abstract en maken te weinig duidelijk waar de provincie nu voor staat en voor kiest op het gebied van ruimte en mobiliteit. Ze maken onvoldoende duidelijk welke problemen en kwesties door middel van de Visie Ruimte en Mobiliteit opgelost dienen te

---

<sup>1</sup> Brief ‘Opstellen nieuwe provinciale structuurvisie’ met kenmerk SL 500/13.016, 11 april 2013 en brief ‘Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit’ met kenmerk MO 600/13.036, 19 augustus 2013

worden. Dit maakt het voor andere overheden, burgers, bedrijven en organisaties onduidelijk wanneer hun initiatieven bijdragen aan het oplossen van provinciale opgaven of daar juist strijdig mee zijn.

In de nu benoemde rode draden is ruimtelijke kwaliteit één van de rode draden naast het beter benutten van wat er is, het vergroten van de agglomeratiekracht en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Wij pleiten ervoor om het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit een leidend principe te laten zijn boven het niveau van de rode draden. Dit betekent dat initiatieven en maatregelen die voortvloeien uit de andere rode draden altijd een bijdrage moeten leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Dit past ook bij de inzet van de provincie om ruimtelijke ontwikkelingen bij te laten dragen aan het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit leidend te laten zijn, ook bij ontwikkelingen binnen de andere rode draden, wordt recht gedaan aan deze inzet van de provincie. Tevens vinden wij het van belang dat de inzet op kwaliteit vergezeld wordt van een duidelijke strategie om deze verbetering van ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Verderop in deze zienswijze gaan wij hier nader op in.

Daarnaast pleiten wij ervoor om een rode draad toe te voegen, namelijk het behoud en de versterking van natuur en landschap. Wij hebben hier de volgende argumenten voor:

- Uit het planMER dat hoort bij de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit komt al naar voren dat het in huidige situatie slecht gesteld is met de natuur in Zuid-Holland. Er wordt aangegeven dat er wat natuur betreft 'weinig tot geen milieugebruiksruimte' is. Deze score betekent dat snel ingrijpen nodig is om de situatie te verbeteren of zelfs blijvende schade in de toekomst te voorkomen. Onderzoek in opdracht van de provincie toonde eerder al aan dat de biodiversiteit in Zuid-Holland hard terug loopt<sup>2</sup>.

- In haar toetsingsadvies voor de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur van het Rijk<sup>3</sup>, heeft de Commissie MER het volgende aangegeven:

*Het grootste risico is dat het leefklimaat in de Randstad verslechtert als de hinder van de verwachte mobiliteitstoename daar groeit en de ruimtelijke kwaliteit afneemt door het loslaten van de beschermingsregimes voor natuur en landschap rondom de steden. Dat werkt ook negatief door in het vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarmee komen belangrijke rijksdoelen uit de Structuurvisie op losse schroeven te staan. Het "vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rond topsectoren" en "verbeteren milieukwaliteit" zijn immers nationale belangen in de Structuurvisie.*

De verantwoordelijkheid voor natuur en landschap heeft het Rijk overgedragen aan de provincies. De provincie heeft daarmee een belangrijke verantwoordelijkheid gekregen waarmee naast provinciale doelen dus ook rijksdoelen gemoeid zijn.

- De druk op natuur, milieu en landschap en de afname van de biodiversiteit zullen de komende jaren nog verder doorzetten door een aanhoudende schaalvergroting van de landbouw, zo verwachten de planbureaus<sup>4</sup>. Om deze achteruitgang tegen te gaan, zal stevig beleid nodig zijn.

---

<sup>2</sup> Biodiversiteitsgraadmeter update 2011, Alterra, 2013

<sup>3</sup> Commissie voor de Milieueffectrapportage, rapportnummer 2524-106, 10 oktober 2011

<sup>4</sup> Welvaart en Leefomgeving, Horizonscan, PBL i.s.m. CPB, oktober 2013

- Onderzoek heeft aangetoond dat investeren in natuur en landschap niet alleen bijdraagt aan een positievere beleving of het beschermen van intrinsieke waarde, maar ook in economisch opzicht zeer lonend is<sup>5</sup>.
- Kansen voor natuur en biodiversiteit liggen op veel verschillende vlakken van ruimtelijke ontwikkeling: van een groenblauwe dooradering van het stedelijk gebied tot het bouwen met natuur om waterveiligheid te vergroten. Het is daarom zinvol om bij alle ruimtelijke ontwikkelingen na te gaan of hier kansen liggen voor natuur en biodiversiteit (win-win situaties) en dit belang dus integraal te betrekken bij opgaven.

Zowel vanwege de intrinsieke waarde van natuur en landschap als het belang hiervan voor andere doelen zijn wij van mening dat behoud en versterking een hoge prioriteit moeten hebben en integraal betrokken moet worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hier zou invulling gegeven moeten worden door het “behoud en het versterken van natuur en landschap” op te nemen als rode draad.

#### Het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’

Ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren hiervan vormen een belangrijk aspect in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Dit is een vrij abstract begrip. Wij willen ervoor pleiten om bij het werken met dit begrip te kiezen voor een integrale benadering: het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit betekent ook het versterken van natuur, landschap, het verbeteren van waterkwaliteit (zowel chemisch als ecologisch) en verduurzaming. Door deze integrale aanpak kunnen opgaven op verschillende terreinen met elkaar verbonden worden en kunnen meekoppelkansen worden benut. Zo kunnen oplossingen ten behoeve van waterveiligheid (klimaatadaptatie) ook kansen bieden voor natuur en landschap.

### **Mobiliteit en de bebouwde ruimte**

#### Beter benutten bebouwde ruimte

Wij vinden het positief dat de provincie in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit inzet op een betere benutting van de bestaande bebouwde ruimte en hiervoor de ladder voor duurzame verstedelijking als instrument hanteert. Wel vragen wij ons af of toepassing van deze ladder voldoende is om het gewenste resultaat te bereiken. De ladder stelt immers slechts proceseisen en werkt niet direct in op het eindresultaat van die processen. Toezicht op de correcte toepassing van de ladder is dus van groot belang. Ook is het van belang dat het transparant is hoe de ladder wordt doorlopen bij ruimtelijke plannen. In de verordening ruimte wordt reeds aangegeven dat regionale visies voldoende zijn om aan de vereisten van het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking te voldoen. Daardoor wordt het bijvoorbeeld voor Provinciale Staten, burger en maatschappelijke organisaties etc. heel lastig om na te gaan of de ladder correct wordt toegepast.

Wij staan positief tegenover functiemening binnen het bestaande bebouwde gebied. Dit biedt kansen voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit en verduurzaming (energie, grondstoffen, mobiliteit). In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat er ook een toenemende vraag is naar functiemening in stedelijke gebieden. Een nadere onderbouwing van die constatering

---

<sup>5</sup> Investeren in het Nederlandse Landschap, LNV, 2007

lijkt ons wel van belang om te zorgen dat maatregelen ter bevordering van functiemenging ook echt passen bij de vraag hiernaar.

Ook zijn wij positief dat de provincie aangeeft dat planreductie aan de orde kan zijn voor bouwplannen die structureel niet meer nodig blijken te zijn. Bouwen voor leegstand, met aantasting van de ruimtelijke kwaliteit tot gevolg, moet volgens ons voorkomen worden.

Wij staan kritisch tegenover de grens van 3 hectare die de provincie wil hanteren voor het opnemen van plannen in het programma ruimte. Vooral in kleinschalige landschappen is 3 hectare nog erg veel en vinden wij het van belang dat de provincie hier de regie in handen houdt om verrommeling van deze landschappen te voorkomen. De grens van 3 hectare lijkt erg willekeurig gekozen te zijn.

#### Binnenstedelijke groenblauwe dooradering

Wij zijn blij dat de provincie in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit inzet op een groenblauwe dooradering van het stedelijk netwerk. Behalve de in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit genoemde voordelen hiervan op het gebied van klimaatbestendigheid, leefbaarheid en de verbondenheid van de stad met het landschap, zien wij hierin ook kansen voor de biodiversiteit.

#### Milieuambities

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie zal voldoen aan wettelijke milieueisen voor lucht, geluid en externe veiligheid. Wij pleiten ervoor om dit ambitieniveau te verhogen. Ook onder de wettelijke normen treedt forse schade aan de gezondheid op, dit is onlangs nog aangetoond voor fijnstof<sup>6</sup>. Ook de WHO adviseert lagere concentraties fijnstof voor een gezonde lucht dan de Europese normen<sup>7</sup>. De ambities in de Visie Ruimte en Mobiliteit zouden gericht moeten zijn op het voorkomen van gezondheidsschade.

#### Duurzaam bouwen

Wij zijn verheugd dat de provincie in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit aangeeft dat zij energieneutraal bouwen bij renovatie, transformatie en nieuwbouw van woningen ondersteunt. De natuur en milieufederaties zijn op dit onderwerp ook actief. Zij werken hierbij samen met de Energieprong (Platform 31), o.a. met het project 'Van stroomversnelling tot waterval' voor bestaande huurwoningen. Ook voor particuliere woningen bestaan er vele kansen. De Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland wil hierin dan ook graag samen met de provincie optrekken om gezamenlijke doelen, met name met een grote opgave voor energiebesparing in de bestaande bouw (Nationaal Energieakkoord), te verwezenlijken.

#### Ontwikkelingen mobiliteit

Wij onderschrijven de verschuiving in het mobiliteitsbeleid van het opvangen van groei naar beter benutten van het bestaande netwerk. Op het gebied van mobiliteit is sinds enige tijd sprake van belangrijke nieuwe ontwikkelingen. Zo leek de groei van het autoverkeer lange tijd vanzelfsprekend te zijn, maar is deze sinds 2005 (dus al voor aanvang van de crisis) gestagneerd en is deze stagnatie in de Zuidvleugel nog veel sterker dan in andere economisch belangrijke regio's zoals Noord-Brabant en

---

<sup>6</sup> Fijnstof onder Europese norm dodelijker dan gedacht, Universiteit Utrecht, 9 december 2013

<sup>7</sup> WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, WHO, 2005

de Noordvleugel<sup>8</sup>. Deze stagnatie van de groei van de (auto)mobiliteit is ook in andere Westerse landen opgetreden<sup>9</sup> en is tevens als belangrijke trend benoemd in de aanzet voor een nieuwe toekomstverkenning op het terrein van welvaart en leefomgeving (WLO) van de planbureaus<sup>10</sup>. Bovendien is de auto-industrie zelf zich bewust van de afname van het autogebruik<sup>11</sup>.

Op deze huidige situatie en waargenomen trends en ontwikkelingen, zou in onze ogen het voorgenomen beleid in de visie ruimte en mobiliteit gebaseerd moeten zijn. Dit betekent ook dat dit aanleiding zou moeten zijn om bestaande, maar nog niet aanbestede, wegenplannen nog eens kritisch te heroverwegen. Zo is gebleken dat door de stagnatie van de verkeersgroei nieuwe snelwegen minder rendabel zijn dan werd gedacht<sup>12</sup>, dus het is van belang om dergelijke ontwikkelingen bij het nieuwe beleid te betrekken om onrendabele investeringen en verkeerde prioriteiten te voorkomen. Wij zijn het dan ook niet eens met de ambitie in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit om het wegennetwerk te complementeren door het aanleggen van diverse nieuwe (provinciale en Rijks) wegen (zoals de Blankenburgtunnel, de A13/A16 en de Rijnlandroute). Nu het autoverkeer niet meer groeit, is het wegennetwerk mogelijk al compleet genoeg en betekent een verdere uitbreiding bouwen voor leegstand. Een kritische heroverweging is dus nodig.

#### Beter benutten bestaande infrastructuur vis Ladder van Verdaas

Om het 'beter benutten van wat er is' op het gebied van infrastructuur en de integratie van ruimte en mobiliteit in het beleid meer handen en voeten te geven dan nu in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit staat, pleiten wij voor het opnemen van de Ladder van Verdaas in de Visie Ruimte en Mobiliteit (inclusief de verordening). Deze ladder bestaat uit de volgende na elkaar te doorlopen stappen:

1. Een ruimtelijke visie en programma,
2. Anders betalen voor mobiliteit (rekeningrijden),
3. Mobiliteitsmanagement,
4. Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer,
5. Benutten bestaande infrastructuur,
6. Aanpassen bestaande infrastructuur,
7. Nieuwe infrastructuur.

Net als bij het beter benutten van de bebouwde ruimte de ladder voor duurzame verstedelijking ingezet wordt, zal ook de ambitie om het bestaande infrastructuurnetwerk beter te benutten vergezeld moeten worden van een instrument om deze beleidsambitie in de praktijk te kunnen brengen. Wij zien de Ladder van Verdaas hier als een geschikt instrument voor.

#### Mobiliteit en kwaliteit leefomgeving

Wij vinden het positief dat de provincie aangeeft zich in te willen zetten voor het verbeteren van de balans tussen de mobiliteit en de kwaliteit van de leefomgeving. Wij vinden deze ambitie echter slecht samengaan met een inzet op zo veel mogelijk keuzevrijheid en flexibiliteit voor de reiziger.

<sup>8</sup> Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013.

<sup>9</sup> Zie bijvoorbeeld: Seeing the back of the car, The Economist, September 2012

<sup>10</sup> Welvaart en Leefomgeving, Horizonscan, PBL i.s.m. CPB, oktober 2013

<sup>11</sup> Trends in mobiliteit, RAI Vereniging, mei 2013

<sup>12</sup> Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?, CE Delft, november 2013

Wegverkeer is één van de grootste bronnen van luchtvervuiling en levert bovendien een flinke bijdrage in de uitstoot van CO<sub>2</sub><sup>13</sup>. Het integrale publieke belang in plaats van een zo groot mogelijke keuzevrijheid zou voorop moeten staan. Om een balans te vinden tussen mobiliteit en de leefomgeving is het dus ook van belang om duurzame vormen van mobiliteit meer te stimuleren in plaats van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal te stellen. Dit zou eveneens aansluiten bij de rode draad uit de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit om de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving te bevorderen. Deze rode draad krijgt nu in het OV een mooie invulling met de ambitie om de bussen na twee concessieperioden fossielvrij te maken, maar zou dus ook nog een doorvertaling moeten krijgen in het beleid voor personenvervoer. Bovendien is in het energieakkoord<sup>14</sup> afgesproken dat in 2050 de broeikasgasemissie van de mobiliteit- en transportsector met minimaal 60 procent is gereduceerd ten opzichte van 1990. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit ontbreekt een strategie voor het invullen van deze doelstelling in Zuid-Holland.

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie hoge kwaliteitseisen stelt aan de inpassing van de eigen infrastructuur en bij bestaande wegen ook inpassingsmaatregelen worden overwogen. Wij vinden dit positief, maar willen er ook voor pleiten dat de provincie deze inpassingseisen door middel van lobby hanteert bij infrastructuurplannen van het Rijk. In dat geval richt het Rijk zich namelijk op het bereikbaarheidsvraagstuk, maar is het aan de provincie om de ruimtelijke kwaliteit te bewaken. Ook zijn wij van mening dat pas sprake is van een goede inpassing als er gewerkt wordt met een gebiedsontwikkelingsaanpak waarbij de aanleg van infrastructuur niet los gezien wordt van het gebied waarin dit plaatsvindt.

#### Rotterdam – The Hague Airport

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie op basis van de onderzoeken naar de uitbreiding van Rotterdam – The Hague Airport een standpunt hierover in zal nemen. Wij willen er hierbij alvast bij de provincie op aandringen dat een uitbreiding van het vliegveld alleen bespreekbaar zou moeten zijn wanneer dit niet gepaard gaat met een verdere aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving. In het gebied rond het vliegveld staat de leefbaarheid al onder druk door de aanwezige en toekomstige infrastructuur (A13/A16).

### **Landschap, groen en erfgoed**

#### Belang groene ruimte

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat een aantrekkelijke groene ruimte een voorwaarde is voor een duurzaam woon- en leefklimaat en een wervend vestigingsklimaat. Wij zijn het hier volledig mee eens. Zuid-Holland is echter de provincie met de minste natuur in ons land (21.078 hectare , ongeveer 6% van de totale oppervlakte van de provincie) en de minste natuur per inwoner (zie onderstaande grafiek). Dat betekent dat het des te meer van belang is om stevig in te zetten op het behoud en het versterken van deze natuur en de groene ruimte door hier in het beleid hoge prioriteit aan te geven en de bijbehorende instrumenten en programma's voor in te zetten.

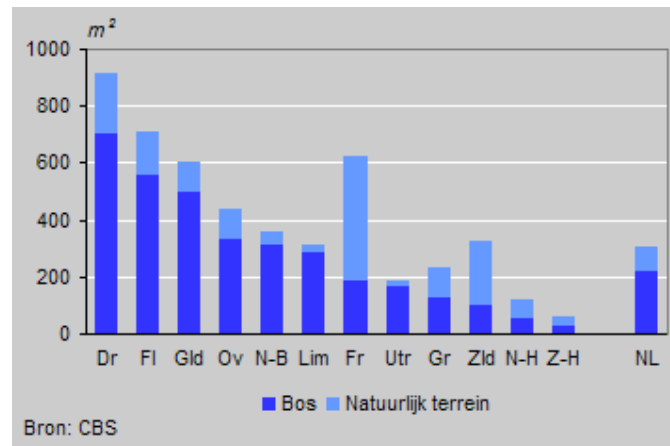
---

<sup>13</sup> CBS, PBL, Wageningen UR (2013). Emissies naar lucht door verkeer en vervoer, 2012 (indicator 0129, versie 23, 9 oktober 2013).

<sup>14</sup> Energieakkoord voor duurzame groei, SER, september 2013



In de toelichting van de rode draad 'vergroten agglomeratiekracht' ontbreekt volgens ons ten onrechte het noemen van groen, natuur en landschap als belangrijk aspect hiervan. Door bij het vergroten van agglomeratiekracht te veel te focussen op het stedelijke gebied, maar de groene ruimte tussen deze gebieden die noodzakelijk is voor een gunstig leef- en vestigingsklimaat te vergeten, wordt er volgens ons een risico gelopen. Zie ook eerder in deze zienswijze wat de Commissie MER in haar toetsingsadvies voor de SVIR van het Rijk hierover aangaf. Wij pleiten er dan ook voor om, naast het stedelijke systeem en het logistiek-industriële systeem, ook het groene (of groenblauwe) systeem als dominante ruimtelijk-economische structuur te benomen (hoofdstuk 2.3 'vergroten agglomeratiekracht' van de visie).



Oppervlakte natuur per inwoner (Bron: CBS)

#### Handelingskader ruimtelijke kwaliteit

Wij kunnen begrijpen dat de provincie tot de overweging is gekomen om niet langer met een functiekaart te werken omdat een statisch eindbeeld niet meer past bij de huidige realiteit waarin vanzelfsprekende groei achterhaald is. Toch betwijfelen wij of het verstandig is om nu gelijk de rode contouren los te laten, het risico van het kind met het badwater weggooien ligt hier op de loer. De rode contouren zijn geen garantie voor succes, maar hebben bijvoorbeeld in Midden-Delfland redelijk gewerkt bij het tegengaan van verstedelijking in de groene ruimte.

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de groene ruimte in drie categorieën ingedeeld zal worden op basis waarvan bepaald zal worden welke ontwikkelingen in deze gebieden plaats kunnen vinden. Wij willen hierover het volgende opmerken:

- Wij onderschrijven dat in de categorie 1 gebieden alleen sprake kan zijn van een ontwikkelingen die onder 'inpassing' vallen.
- De EHS gebieden vallen onder categorie 1, waardoor gebiedseigen (inpassing) ontwikkelingen hier mogelijk zouden zijn. Wij zetten hier grote vraagtekens bij, want deze gebieden hebben juist een natuurdoel. En het lijkt onwaarschijnlijk dat andere ontwikkelingen dan natuur aan dit natuurdoel bijdragen. Het toestaan van gebiedseigen ontwikkelingen is bovendien strijdig met het 'nee, tenzij' regime dat op deze gebieden van toepassing is.
- Wat categorie 2 gebieden betreft, zijn wij in het bijzonder blij dat ook de groene buffers hieronder vallen en dus weer extra bescherming genieten. Deze gebieden zijn van groot

belang voor het leefbaar houden van de stedelijke gebieden waar zij langs liggen en behoren dus extra aandacht en bescherming tegen verstedelijking en de aanleg van infrastructuur te krijgen. Deze gebieden kunnen tevens een belangrijke rol spelen als klimaatbuffer.

- De gebieden in categorie 2 zijn weliswaar beschermd tegen grootschalige stedelijke ontwikkelingen, maar ook meerdere kleinschalige ontwikkelingen samen kunnen grote gevolgen hebben. Uit de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit kunnen wij onvoldoende opmaken hoe voorkomen gaat worden dat de kwaliteit van open landschappen en weidevogelgebieden in categorie 2 beschermd wordt tegen verstorende en/of opeengestapelde kleinere ontwikkelingen.
- Wij hebben grote zorgen over de bescherming van de categorie 3 gebieden. Door het loslaten van de rode contouren, is het voorkomen van verrommeling in deze gebieden met name afhankelijk van het resultaat van toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit zelf wordt echter al aangegeven dat niet alle vraag naar bebouwing in de komende periode nog binnen het bestaand stads- en dorpsgebied opgevangen zal kunnen worden. Het loslaten van de rode contouren is ingegeven door het idee dat grote capaciteitsuitbreidingen niet meer aan de orde zijn en de vraag opgevangen kan worden door aanbod binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Maar het is dus nog twijfelachtig in hoeverre dat daadwerkelijk het geval zal zijn (oa de regionale woonvisies die pas later verschijnen zullen hier meer zicht op geven). Toch levert de provincie met het loslaten van de rode contouren al een deel van haar mogelijkheden tot sturing op ruimtelijke kwaliteit, in met name categorie 3 gebieden, in. Wij maken ons daarom grote zorgen over de mogelijkheden die de provincie nog heeft om de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden te borgen en te versterken.
- Gebieden waarvan in het verleden de landschappelijke kwaliteiten van nationaal belang werden geacht (het Groene Hart en de Hoekse Waard) vallen gedeeltelijk in categorie 3. De status van Nationaal Landschap die het Rijk deze gebieden destijds gaf om ze te beschermen tegen oprukkende verstedelijking en verrommeling bleek echter niet afdoende om dit te voorkomen. Zo zijn tussen 2000 en 2010 in het Groene Hart circa 16.000 woningen gebouwd<sup>15</sup>. Ook het huidige provinciale beleid is er tot nu toe niet in geslaagd om verrommeling van het buitengebied tegen te gaan<sup>16</sup>. Via de huidige status van provinciaal landschap, vervalt de beschermingsstatus van deze gebieden nu in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit grotendeels tot categorie 3. Wij zijn er allerm minst gerust op dat hiermee een verder aantasting voorkomen kan worden en dit zou grote afbreuk doen aan het beleid dat jarenlang gericht was op het beschermen van deze gebieden. Bovendien faciliteert het nu voorgestelde handelingskader geen gebiedsgerichte aanpak, terwijl het regime van Nationale Landschappen dat wel deed. Wij pleiten ervoor om de voormalige Nationale Landschappen in categorie 2 op te nemen omdat aantasting van de ruimtelijke kwaliteit dan veel beter voorkomen kan worden.
- Het verontrust ons dat rol van Provinciale Staten beperkt is bij besluiten over ontwikkelingen in de groene ruimte. In de categorie 3 gebieden bijvoorbeeld ligt de verantwoordelijkheid volledig bij gemeenten (inpassing) en Gedeputeerde Staten (aanpassing en transformatie) en hebben Provinciale Staten dus helemaal geen invloed meer.

---

<sup>15</sup> Monitor Infrastructuur en Ruimte 2012: nulmeting, PBL i.s.m. KiM en CBS, september 2012

<sup>16</sup> Monitor ruimte 2012 van de provincie Zuid-Holland: op indicatoren als 'openheid landschap, 'visuele verstoring landschap' en 'woningbouw buiten bebouwingscontouren' worden de doelen niet behaald.

- De kwaliteitskaart en gebiedsprofielen worden ingezet om plannen met kwaliteit te bevorderen. Maar dat zijn vrij zachte instrumenten en deze werken meer in de vorm van een 'wortel' om kwaliteit te stimuleren, dan als 'stok' om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Deze instrumenten geven dus, zeker in tijden waarin een beperkte budgettaire ruimte als kader voor ruimtelijke plannen wordt gehanteerd, weinig garanties op kwaliteit in het resultaat.
- Het loslaten van het 'groeidenken' zal tijd kosten en cultuursveranderingen vergen. Zo is nu al merkbaar dat gemeenten met grondposities waarop zij verlies lijden doorbouwen als enige oplossing zien<sup>17</sup>. Het loslaten van van de rode contouren zou gelijk op moeten lopen met de benodigde omslag in het denken ten behoeve van het loslaten van groei.

Wij vragen ons om bovenstaande redenen af of het niet raadzamer zou zijn om de overgang van rode contouren naar focus binnen het bestaand stads- en dorpsgebied geleidelijker te laten verlopen. Zo kan in eerste instantie nog wel sturing blijven bestaan op waar aanbod tot ontwikkeling komt zonder daar de ambitie aan te koppelen om de rode contouren volledig op te vullen. Zodra in de praktijk blijkt dat de vraag naar ontwikkeling buiten het bestaand stads- en dorpsgebied echt niet meer noemenswaardig is, kunnen de rode contouren dan alsnog worden losgelaten. In het programma ruimte wordt aangegeven dat het nieuwe handelingsperspectief met gebiedscategorieën nog verder uitgewerkt zal worden. Maar dat betekent dat dit dus pas na de inspraak gebeurt. Zonder deze nadere uitwerking kunnen wij nu niet anders dan kritisch zijn op de voorgestelde methode voor sturing omdat deze volgens ons onvoldoende zicht geeft op het realiseren van de beoogde ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast willen wij ervoor pleiten om de groene gebieden van een groene contour te voorzien. Deze contour dient ook in de verordening te worden opgenomen. Daarmee wordt de nu al voorgestelde begrenzing van deze gebieden duidelijker en wordt de beoogde grens tussen waar bebouwing wel en niet gewenst is steviger gemarkeerd. Deze groene contour compenseert de bescherming tegen verrommeling en verstedelijking die met het loslaten van de rode contour vervalft.

Een ander punt van zorg bij het loslaten van de rode contouren vinden wij de mogelijke effecten op de grondprijzen. Als het loslaten van de rode contouren zou leiden tot een verschuiving van grondprijzen, dan zou dit tot een drijfveer voor ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden die strijdig kunnen zijn met de provinciale ambities en belangen. Ook vanwege deze reden zou een meer geleidelijke beleidsovergang tussen rode contouren en focus op het bestaand stads- en dorpsgebied wenselijk zijn. Dan voorkomt de provincie dat zij geen regie meer heeft op ongewenste door verschoven grondprijzen gedreven ontwikkelingen

#### Maatschappelijke tegenprestatie

Wij vinden het idee van het werken met een maatschappelijke tegenprestatie interessant. Dit biedt mogelijkheden om bij ontwikkelingen die niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied plaats kunnen vinden alsnog iets terug te doen voor het versterken van natuur en landschap. Het koppelen van rode ontwikkelingen aan een groene tegenprestatie vinden wij positief. Dit instrument behoeft echter wel een nadere uitwerking om de effecten hiervan goed te kunnen beoordelen. Want

---

<sup>17</sup> Zie bijvoorbeeld: Lansingerland: PvdA pusht provincie, 3B-krant, 10 januari 2014

voorkomen moet worden dat de maatschappelijke tegenprestatie leidt tot een ongewenste prikkel om lokaal niet voor de best mogelijke oplossing met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit te kiezen. De relatie tussen de ontwikkeling en de maatschappelijke tegenprestatie, zou volgens ons altijd duidelijk moeten zijn. Het blijft nu onduidelijk hoe precies bepaald wordt wanneer een maatschappelijke tegenprestatie gevraagd wordt en waar deze uit moet bestaan etc. In artikel 2.2.1 lid 4 in de Verordening Ruimte over de maatschappelijke tegenprestatie, missen wij in ieder geval nog de mogelijkheid om de ecologische kwaliteit te versterken als maatschappelijke tegenprestatie. Tevens pleiten wij voor het uitwerken van een concrete landschapsprestatienorm om ervoor te zorgen dat de tegenprestatie voldoende substantieel is. Om de uitvoering van de maatschappelijke tegenprestatie te borgen, is het volgens ons van belang dat deze in de voorschriften (en de bestemmingsplankaart) wordt opgenomen in plaats van alleen in de toelichting van het bestemmingsplan.

#### Ambities biodiversiteit

Wij zijn blij dat de provincie in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit aangeeft dat zij zich in wil zetten voor het behoud, herstel en op termijn vergroten van de biodiversiteit. Wij onderschrijven het belang van deze ambitie, zowel vanwege de intrinsieke waarde van biodiversiteit, als het belang hiervan voor onze welvaart en welzijn. Om deze ambitie echter waar te maken, zullen investeringen in de leefomgeving noodzakelijk zijn. Veel ruimtelijke initiatieven komen tot stand vanuit een economische motivatie, maar gaan ten koste van de natuur. Om economische ontwikkeling mogelijk te blijven maken, zal dus in de leefomgeving geïnvesteerd blijven worden. Het versterken van verbindingen tussen parken, recreatiegebieden, natuurgebieden en landschappen, zoals in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt benoemd, kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren, maar zal dan ook zijn weerslag moeten krijgen in een investeringsprogramma. Dit zal zich behalve op de natuurgebieden ook moeten richten op biodiversiteit in het agrarisch, stedelijke en recreatief gebied. Zoals wij in het besluitvormingstraject over de herijking van de EHS hebben aangegeven, kunnen wij begrijpen dat er op korte termijn onvoldoende middelen zijn om de hele EHS te realiseren. Op lange termijn zal het echter wel nodig zijn om aanvullende maatregelen te nemen om de achteruitgang van de biodiversiteit te stoppen en deze zelfs te vergroten, zoals ook in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit als ambitie gesteld wordt. Zelfs de realisatie van de hele, oorspronkelijke (zoals in 1990 bedachte) EHS is echter onvoldoende om dit doel te bereiken<sup>18</sup>. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt dan gelukkig ook al gesproken over het realiseren van een natuurmantel in de vorm van een groenblauwe dooradering rondom de natuurkernen in de EHS (hoofdstuk 3.4). De Visie Ruimte en Mobiliteit zou dan ook een duidelijke strategie en instrumentenkoffer moeten bevatten hoe de provincie voorziet om dit te realiseren en op lange termijn haar biodiversiteitsdoelen te behalen. Het realiseren van de volledige, oorspronkelijk EHS zal hier volgens ons onderdeel van uit moeten maken.

#### Klimaat bestendig natuurbeleid

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft geadviseerd om maatregelen te nemen voor het klimaatbestendig maken van de natuur<sup>19</sup>. De maatregelen die betrekking hebben op Zuid-Holland zijn de aanleg van de klimaatcorridors kust en moeras (Groene Hart). Met het realiseren van deze klimaatcorridors kunnen verschillende opgaven gecombineerd worden. Bij de klimaatcorridor kust

<sup>18</sup> Aanvullende analyse natuurakkoord, PBL, 2012

<sup>19</sup> Adaptatiestrategie voor een klimaatbestendige natuur, PBL, 2010

gaat het bijvoorbeeld om ecologie, waterveiligheid en recreatie. Bij de klimaatcorridor moeras kunnen, conform het advies van de Rijksadviseur voor het landschap over de Groene Ruggengraat<sup>20</sup>, opgaven op het gebied van cultuurhistorie, landbouw, waterhuishouding en – veiligheid, ecologie en recreatie integraal worden opgepakt. Dit concept van klimaatcorridors ontbreekt volgens ons ten onrechte in de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit.

#### Het metropolitane (stads)landschap als vierde landschap

In hoofdstuk 3.2.1 van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit en de bijbehorende kaart wordt gesproken over drie Deltalandschappen: het veenlandschap, het rivierdeltalandschap en het kustlandschap. Volgens ons zou hier een vierde landschap aan toegevoegd moeten worden: het metropolitane (stads)landschap. Het landschap bevindt zich namelijk niet alleen ver buiten de stad, maar is rond de steden juist verbonden met de stad en de stadsranden spelen een belangrijke rol bij het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

### **Water, bodem en energie**

#### Integrale benadering

Wij pleiten voor een integrale benadering van vraagstukken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening (zie hierover ook eerder in deze zienswijze bij bespreking van het begrip ruimtelijke kwaliteit). Hier liggen vaak kansen voor een koppeling met natuurherstel. Vanuit de Coalitie Natuurlijke klimaatbuffers hebben wij hier diverse ideeën voor aangedragen. Wij zijn dan ook blij met inzet voor ecologisch herstel van de Zuid-Hollandse Delta en het herstel van de natuurlijke dynamiek. Bovendien ligt er nog een flinke opgave om te voldoen aan de eisen voor waterkwaliteit van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De kwaliteit van het Nederlandse oppervlaktewater is namelijk nu nog het slechtste van Europa<sup>21</sup>. Door verschillende wateropgaven met elkaar te verbinden, kan dus op meerdere terreinen winst worden behaald.

#### Bodemdaling

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt de kwestie van bodemdaling in de veengebieden benoemd. Hierbij wordt aangegeven dat deze bodemdaling er toe kan leiden dat de huidige gebruiksfuncties niet meer gehandhaafd kunnen worden en er een transitieproces nodig is, waarbij de provincie in wil zetten op een gebiedsgerichte aanpak. Wij willen hierbij benoemen dat deze gebieden kansen bieden voor natuurontwikkeling<sup>22</sup>. Bovendien zijn diverse natuur- en milieufederaties bezig om te bezien of het mogelijk is om tot veenvorming te komen. Hiermee kan de uitstoot van broeikasgassen in de veengebieden door oxidatie in eerste instantie verminderen en en kunnen broeikasgassen vervolgens vastgelegd worden. Daarbij kan een win-win situatie ontstaan die kansen biedt op het gebied van natuur, landschap, klimaat, water en ruimtelijke kwaliteit.

#### Gebruik fossiele brandstoffen

Wij zijn blij dat de provincie zich inzet voor een transitie naar een energie-efficiënte samenleving, met grotendeels duurzame energie en een CO<sub>2</sub>-neutraal Zuid-Holland. Schaliegas past hier volgens ons niet bij en heeft bovendien grote negatieve gevolgen en risico's voor milieu en landschap. De

<sup>20</sup> Advies Groene Ruggengraat, Rijksadviseur voor het Landschap, 7 oktober 2009

<sup>21</sup> Green growth in the Netherlands 2012, CBS, 2012

<sup>22</sup> Adaptatiestrategie voor een klimaatbestendige natuur, PBL, 2010

kritische houding van de provincie ten aanzien hiervan vinden wij dan ook terecht en zou volgens ons in een negatief standpunt moeten uitmonden.

#### Prioriteiten opgaven energietransitie

Het sterk verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen is een noodzakelijke basis voor een duurzame energietransitie. Eerder in deze zienswijze hebben wij al aangegeven dat duurzame mobiliteit en energieneutraal bouwen daarin belangrijk zijn. Met zowel maatregelen aan voertuigen en gebouwen alsook aan ruimtelijke maatregelen. Hiervoor zijn initiatieven van burgers en bedrijven op lokaal niveau van groot belang.

Wij onderschrijven de insteek op een circulaire economie gebaseerd op biobrandstoffen (biobased economy). Hierbij is het van belang dat een zo hoogwaardige gebruik wordt gemaakt van de aanwezige organische (rest)stromen in landbouw, industrie, bedrijven en huishoudens. Wij vragen daarbij expliciet aandacht voor de duurzaamheid in de gehele keten en de draagkracht van de bodem, met betrekking tot nutriënten en koolstofgehalte. Wij zien deze focus op biobased economy echter niet terugkomen in de prioriteiten in hoofdstuk 4.4 .

#### Windenergie

Wij onderschrijven de inzet van windenergie met grote windturbines op locaties langs grootschalige infrastructuur, bedrijvigheid en scheidslijnen land-water, rekening houdend met voorwaarden vanuit landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit. En rekening houdend met risicoaspecten (o.a. buisleidingen) en met de hinderaspecten voor mensen (m.n. geluid en slagschaduw). Wij constateren evenwel dat deze afweging wringt in gebieden met een grote windopgave, zoals Goeree-Overflakkee en het havengebied en omgeving. Er zullen mogelijk nieuwe afwegingen moeten worden gemaakt voor alternatieve locaties om het doelvermogen van 735,5 MW in 2020 te halen. Wij pleiten ervoor om de ruimtelijke mogelijkheden (kwaliteit, natuur, landschap en hinder) en de haalbaarheid centraal te stellen. Gekoppeld aan nieuw te onderzoeken mogelijkheden bij infrastructuur als snelwegen en bedrijventerreinen, bijv. Gouwepark. De Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland is bereid te participeren in het realiseren van goede windlocaties, waarbij wij sterk het belang van bijdragen in de lokale leefomgeving en van burgerparticipatie (via coöperaties en individuele deelname) willen benadrukken.

Het toelaten van het plaatsen van windturbines in bestemmingsplannen wordt verhoogd van een vermogen van 30 kW naar 500 kW. Wij zetten vraagtekens bij het vrijgeven. Ook een turbine van 500 KW heeft een aanzienlijke grootte (tiphoogte tot ca. 100 m) en vraagt om zorgvuldige inpassing. Daarbij komt dat het rendement van dergelijke molens beperkt kan zijn in bebouwde gebieden. Aan artikel 2.3.1, lid 3 van de verordening over de afwijkingmogelijkheid voor het plaatsen van deze molens, zouden wij toe willen voegen “en voor zover beschermde landschappen en natuurgebieden niet verstoord worden”.

#### **PlanMER**

Het PlanMER dat hoort bij de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit, schiet volgens ons op een aantal punten tekort. Zo wordt bij het beschrijven van de verwachte toekomstige effecten (zowel van de autonome ontwikkeling als van de beleidseffecten van de Visie Ruimte en Mobiliteit) niet aangegeven van welk economisch groeiscenario wordt uitgegaan. Ook worden in het PlanMER alle effecten van de beleidsvoornemens beschreven, maar wordt daarbij niet gekeken in hoeverre de

gekozen instrumenten toereikend zijn om deze voornemens tot uitvoering te laten komen en ongewenste ontwikkelingen die strijdig zijn met de beleidsvoornemens tegen te gaan. In het PlanMER wordt er dus automatisch vanuit gegaan dat elk beleidsvoornemen ook volledig tot het gewenste resultaat lijkt, terwijl dit volgens ons geen vanzelfsprekendheid is. Ook wordt in het PlanMER bijvoorbeeld niet duidelijk of uitvoering van de Visie Ruimte en Mobiliteit leidt tot een toename van de automobiliteit (met alle gevolgen voor de leefomgeving en het klimaat van dien). De effecten van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit op natuur en milieu zijn hierdoor volgens ons onvoldoende in beeld gebracht.

## **Monitoring en borging**

Om te zorgen dat de ruimtelijke kwaliteit verbetert, natuur en landschap beschermd en versterkt worden en er een transitie is naar een duurzame samenleving, is het van belang dat voldoende toezicht is op bestemmingsplannen en lokale/regionale structuurvisies en dat er een frequente monitoring is op het behalen van de doelen. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt onvoldoende duidelijk gemaakt hoe dit toezicht op lokale plannen geborgd wordt. Wat monitoring betreft, vinden wij de frequentie van tweejaarlijks voor de doelen van de Visie Ruimte en Mobiliteit zeker in beginsel te laag. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit zitten een aantal majeure beleidswijzigingen waarvan nog zal moeten blijken of deze tot het gewenste resultaat leiden. Een jaarlijkse monitoringsfrequentie lijkt ons dan zeker de eerste jaren geschikter zodat de 'vinger aan de pols' kan worden gehouden wat de implicaties van de beleidswijzigingen betreft.

## **Overig**

### Inzet op ruimtelijke kwaliteit

De inzet om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, is een belangrijk aspect van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit. Maar een echte (gebiedsgerichte) strategie hoe dit te realiseren missen wij nog. De kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen zijn vooral beschrijvend en zullen dus niet vanzelf leiden tot een toename van kwaliteit. Een mogelijkheid voor een instrument dat wel leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, zou een uitwerking van de ladder voor duurzame verstedelijking op gebiedsniveau kunnen zijn. Dan zouden naast verstedelijking ook groene en blauwe waarden in de ladder een plaats moeten krijgen omdat deze ook een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Ook de bijdrage aan verduurzaming van de provincie zou volgens ons een plek moeten krijgen in de ladder.

Bovendien kunnen wij ons vinden in het voorstel van de PAL om bij het begrip ruimtelijke kwaliteit onderscheid te maken tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de ruimte<sup>23</sup>. Aan de hand van deze aspecten kan in kaart worden gebracht wat de huidige aanwezige waarden op het gebied van ruimtelijke kwaliteit zijn, waar een gebrek aan kwaliteit bestaat en waar de kansen liggen voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

### Europese Landschapsconventie

In 2005 heeft Nederland de Europese Landschapsconventie (ELS) ondertekent waarmee (juridisch bindende) verplichtingen zijn aangegaan ten aanzien van de zorg voor het landschap. Nu het Rijk het

---

<sup>23</sup> PAL-advies over de conceptvisie Ruimte en Mobiliteit, PAL, 29 november 2013

landschapsbeleid heeft stopgezet, is het van het provinciale beleid afhankelijk in hoeverre Nederland nog aan de ELC voldoet. In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit missen wij dan ook een verwijzing naar de ELC. Wij constateren focus van de provincie op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit goed aansluit bij de ELC. Wat 'planningscyclus' betreft, gaat de ELC over het geheel van analyse, doelstellingen, acties, uitvoering, monitoring en evaluatie. De ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit blijft echter erg impliciet en abstract in de sfeer van analyse en bijstelling van operationele doelen. De ambitie ligt eerder op vereenvoudiging van de provinciale ruimtelijke planning dan op verbetering van de effectiviteit ervan. Wat acties en instrumenten betreft, beperkt de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit zich grotendeels tot bestemmen, terwijl de ELC zich daarnaast ook richt op inrichting en beheer. Ten slotte hecht de ELC veel waarde aan participatie in ruimtelijke planning. In het interactieve proces van totstandkoming van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit is invulling gegeven aan die participatie, maar het is van belang dat er ook in gebiedsgerichte uitwerkingen gebeurt. Al met al pleiten wij er dus voor om de ELC te betrekken bij de Visie Ruimte en Mobiliteit en invulling te geven aan de punten waarop het provinciale ruimtelijke beleid nog niet voldoende aansluit bij de ELC.

#### Tijdelijke natuur

In de provincie Zuid-Holland liggen door de economische malaise veel bouwterreinen braak. Dit biedt kansen voor tijdelijke natuur. Tijdelijke natuur is natuur die ontstaat op bijvoorbeeld braakliggende landbouwgronden, opgespoten haven- en industrieterreinen en woningbouwgebieden voordat de eindbestemming is gerealiseerd. Tijdelijke natuur is goed voor de biodiversiteit en leefbaarheid. De terreinen liggen vaak dicht bij woonwijken. De bewoners kunnen genieten van tijdelijke natuur bij hen om de hoek. Op de braakliggende terreinen groeit vaak weinig. Dit biedt kansen voor pionierssoorten, die in bestaande natuurgebieden vaak zeldzaam zijn. Als het gebied weer te dicht begroeid is trekken ze verder naar een ander kaal gebied. In de provincie zijn tal van mogelijkheden voor tijdelijke natuur. We verzoeken de provincie gemeenten en grondeigenaren te stimuleren om op braakliggende terreinen tijdelijke natuur te ontwikkelen.

#### Natuurwaarden in stedelijk gebied

In hoofdstuk 3.4 van de visie worden de opgaven genoemd die een bijdrage leveren aan behoud, herstel en ontwikkeling van de biodiversiteit buiten de EHS. Aan dit lijstje zou volgens ons de groenblauwe dooradering van de stad toegevoegd moeten worden.

#### Versterking kwaliteiten kustlandschap

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie in wil zetten op versterking van de kwaliteiten van het kustlandschap. In de beschreven inzet hiervoor, missen wij nog het aspect van behoud en versterking van de natuur (beleving) en de bescherming van het onverstoorde landschap van de stranden. Hiervoor is zonerings nodig, zodat de onbebouwde stranden beschermd worden. Juist de onbebouwde stranden zijn een belangrijke kwaliteit van het kustgebied en daarmee een parel van de provincie Zuid-Holland. In de praktijk verrijst echter op veel plekken op het strand bebouwing. Wij zijn zeker niet tegen alle bebouwing, maar vinden het wel noodzakelijk dat deze geconcentreerd wordt op de plekken waar al intensief recreëren wordt zodat op andere locaties de beleving van de strandnatuur en de openheid centraal kan staan. Wij vragen dan ook om een duidelijke visie van de provincie op het kustlandschap en de te behouden en versterken kwaliteiten en bijbehorende regels in de verordening.



### Sturingsfilosofie

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit wordt aangegeven dat de provincie over wil gaan op een andere manier van samenwerken. Wij vinden echter onvoldoende duidelijk worden hoe wij deze andere manier moeten zien en hoe de provincie haar eigen rol precies in ziet. Er wordt gesproken over netwerken, allianties, combinaties van denkers en doeners, etc. Deze beschrijving is volgens ons echter te vaag en abstract om een goed beeld te krijgen van deze nieuwe manier van samenwerken er concreet uit gaat zien en hoe dit van de grond gaat komen. Deze beschrijving zou dus volgens ons nog aangescherpt moeten worden. Duidelijk zal moeten worden hoe de provincie met minder sturing en minder middelen bescherming tegen verrommeling wil realiseren en landschap en groene gebieden inrichten, versterken en beheren. De provincie heeft immer een centrale regierol bij het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit want dit behoort tot haar kerntaken.

### Compensatie

Een verbetering van de zekerstelling van de uitvoering van compensatie is hard nodig omdat in de praktijk blijkt dat de realisatie van compensatie vaak moeizaam verloopt. Daarom zou in artikel 2.2.5, lid 5 van de verordening volgens ons moeten worden opgenomen dat de compensatie in de voorschriften van een bestemmingsplan wordt opgenomen in plaats van alleen in de toelichting.

### Snelweg op de kwaliteitskaart

In de toelichting op de kwaliteitskaart in het programma ruimte, wordt bij het aspect snelweg aangegeven dat een visuele relatie tussen de weg en de omgeving gewenst is zodat omringende landschappen vanaf de snelweg beleenbaar zijn. Volgens ons zou dit echter ondergeschikt moeten zijn aan een goede inpassing van de snelweg.

### Indicator bereikbaarheid

Wij vinden het van belang dat de mate van bereikbaarheid niet bepaald wordt door alleen het meten van de gemiddelde snelheid maar dat ook nabijheid hierbij betrokken wordt. Wanneer veel functies dichtbij elkaar gelegen zijn, zoals in een verstedelijkte provincie als Zuid-Holland, kan de bereikbaarheid namelijk heel goed zijn terwijl de gemiddelde rijsnelheid vergeleken met minder verstedelijkte provincies lager is. Zo blijkt bijvoorbeeld Zuid-Holland het beste te scoren wanneer gekeken wordt naar de afstand van inwoners tot banen<sup>24</sup>. Het voorstel van de PAL om een bereikbaarheidskaart op te nemen in de Visie Ruimte en Mobiliteit die de kwaliteit van de bereikbaarheid in totaal en van de verschillende modaliteiten inzichtelijk maakt<sup>25</sup>, steunen wij dan ook.

### Kwaliteiten openheid en duisternis

In de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit missen wij nog aandacht voor kwaliteiten als openheid van het landschap en duisternis. Deze waarden zijn schaars in het drukke Zuid-Holland, maar zijn daarom juist aspecten van de ruimtelijke kwaliteit die extra aandacht verdienen om zo behouden te blijven. Deze zouden dus toegevoegd moeten worden aan de kwaliteitskaart (laag van de beleving).

---

<sup>24</sup> CBS, PBL, Wageningen UR (2012). Nabijheid wonen en werken, 2000-2010 (indicator 2134, versie 01, 20 september 2012).

<sup>25</sup> PAL-advies over de conceptvisie Ruimte en Mobiliteit, PAL, 29 november 2013

### Cultureel erfgoed Bodegraven Noord

Op de kaarten van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit die betrekking hebben op cultureel erfgoed, vertoont de Oude Hollandse Waterlinie een gat bij Bodegraven Noord. Hier ligt juist een combinatieopgave op het gebied van cultuurhistorie, water en natuur. Volgens ons zou Bodegaven Noord daarom ook als 'Kroonjuweel cultureel erfgoed' op de kaarten aangegeven moeten worden.

### Wijziging ecologische verbindingszone Midden-Delfland

Op de kaarten van de ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit die betrekking hebben op de EHS, is een aanpassing van de ecologische verbindingszone in Midden-Delfland tussen de Ackerdijkse Plassen en de Vlaardingse Vlietlanden nodig. Deze staat nu op de Slinksloot aangegeven, maar dat is achterhaald. In het kader van IODS wordt namelijk gewerkt aan de realisatie van een ecopassages bij de A13 en de Schie, het eco-aquaduct A4 en een ecologische verbindingszone in de Zuidrand zodat de gehele ecologische verbindingszone zuidelijker komt te liggen.

### Begrenzing recreatiegebied Rottemeren

Het recreatiegebied Rottemeren valt in categorie 2 (hoofdstuk 3.6.2 van de visie). Op de kaart constateren wij echter dat enkele delen van dit gebied ten onrechte buiten de begrenzing vallen. Het gaat hier om de Nessepolder (tussen de Zevenhuizerplas en Ommoord) en het gebied tussen de Willem-Alexander roeibaan, de Middeweg en de Rotte. Tevens zou de begrenzing van het gebied volgens ons aan de Rotterdamse kant van de Rotte moeten liggen tegen de bebouwing aan (inclusief het Ommoordseveld).



Wij willen u verzoeken om met onze zienswijze rekening te houden bij de besluitvorming over de Visie Ruimte en Mobiliteit. Indien nodig, zijn wij van harte bereid om eventuele vragen over onze zienswijze te beantwoorden, u kunt hiervoor contact opnemen met Susanne Kuijpers, [s.kuijpers@milieufederatie.nl](mailto:s.kuijpers@milieufederatie.nl) of 070-3040114.

Hoogachtend,

Namens onderstaande organisaties,

Alex Ouwehand, directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland

 <p>Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland</p>	 <p>Natuurmonumenten</p>
 <p>staatsbosbeheer</p>	 <p>Zuid-Hollands Landschap Zuid-Hollands Landschap</p>

Staatsbosbeheer	
 <p>Midden-Delfland Vereniging</p>	 <p>KNNV Afdeling Delfland</p>