



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, maandag 17 februari 2014.

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

**Betreft:** zienswijze op het Ontwerp van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland

Geacht college!

### **Inleiding**

Wij hebben kennisgenomen van het Ontwerp van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland (hierna 'de Visie' te noemen) en wij hebben daarop het hierna volgende commentaar. Onze zienswijze richt zich vooral op de Visie, maar voor zover stellingnamen in de Visie waartegen wij bezwaren hebben doorwerken in de Programma's Ruimte en Mobiliteit en in de Verordening Ruimte, hebben wij tegen die doorwerkingen uiteraard ook bezwaar. Bij ons commentaar volgen we in grote lijnen de opbouw van de Visie. In deze zienswijze zullen we ons verder in belangrijke mate beperken tot het gebied rond en tussen Leiden en Den Haag, geheel of gedeeltelijk ons aller werkgebied.

Gelieve onze zienswijze d.d. 23 augustus jl. op de door Gedeputeerde Staten voorgestelde wijzigingen van de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte ter vastlegging van de ruimtelijke effecten van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)<sup>1</sup> te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

### **Algemeen**

Wij zijn ons ervan bewust, dat de Visie Ruimte en Mobiliteit "*het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland*" beschrijft en dat de (preciezere en vaker geactualiseerde) programma's "*het operationele beleid*" van de provincie beschrijven. Dat moge zo zijn, maar de afstand tussen beide beleidstypen mag toch niet al te groot worden. En dat is met de Visie Ruimte en Mobiliteit helaas toch wel het geval. Door het abstracte karakter daarvan staat de Visie jammer genoeg wel heel erg ver af van het gevoerde operationele beleid van de provincie.

Weliswaar staan er veel concrete, zinnige dingen in de Visie, maar de opdracht was toch kennelijk dat de Visie vooral groots en meeslepend moest zijn en ongehinderd weidse vergezichten moest laten zijn. Dat leidt in de Visie in het algemeen helaas tot weinig specifiek, abstract taalgebruik, hier en daar jammer genoeg tamelijk triviaal<sup>2</sup> en

---

<sup>1</sup> Zie [http://www.behoudrijnland.nl/persberichten/html/attachments/20130823\\_GG\\_zienswijze\\_op\\_ontwerp\\_herziening\\_Provinciale\\_Structuurvisie\\_en\\_Verordening\\_Ruimte\\_Herijking\\_EHS.pdf](http://www.behoudrijnland.nl/persberichten/html/attachments/20130823_GG_zienswijze_op_ontwerp_herziening_Provinciale_Structuurvisie_en_Verordening_Ruimte_Herijking_EHS.pdf).

<sup>2</sup> zie de passage over het provinciale woningbouwbeleid op p. 14: "*De belangrijkste opgave in het provinciale woningbouwbeleid is om voldoende geschikte huisvesting mogelijk te maken voor de veranderende bevolking. Die bevolking verandert door processen van vergrijzing, diversiteit en individualisering. Dat werkt door in de vraag naar woonmilieus. Ook de wijze waarop woningen en de woonomgeving ontwikkeld worden, verandert. Vraaggerichte, organische ontwikkeling komt steeds meer naast grootschalige, planmatige ontwikkeling. De rol van projectontwikkelaars en beleggers verandert. Dat geldt ook voor de rol van overheden en de wijze van beleid maken.*"

hier en daar zelfs wat megalomaan als het om de ambities van de provincie gaat, zoals de ambitie van de provincie op pagina 36 van de Visie “*om Zuid-Holland een duurzame, concurrerende en leefbare Europese topregio te laten zijn*”. Ook de kaarten in de Visie hebben een hoog abstract en onbeoordeelbaar karakter (op één van de kaarten is zelfs een “*kennisas*” aangegeven). Onduidelijk is bijvoorbeeld welke informatie de kaart van de “*Vitale dorpen*” op pagina 13 beoogt te geven.

De Visie lijkt de werkelijkheid met taal onder controle te willen brengen (bijvoorbeeld met “*driedimensionale planvorming*” en met “*een biogebaseerde circulaire economie*”). Aan het beeld van de maakbare samenleving valt bij lezing van de Visie nauwelijks te ontkomen. Nijpende problemen bestaan er kennelijk niet en wat er aan problemen is gaat de provincie (deels samen met anderen) oplossen. Daarbij lijken vrijwel alle (of in ieder geval wel heel veel) activiteiten en kwaliteiten met elkaar te combineren.

Zo zet de provincie zich bijvoorbeeld samen met anderen in “*om de waterkwaliteitsopgaven waar dat kan te combineren met andere water , groen- en ruimtelijke opgaven*”, wat volgens de Visie “*synergievoordelen en doelmatigheidswinst*” oplevert. Bij zulke voorbeelden (er zijn er nog veel meer) maakt de Visie het zich helaas te gemakkelijk. Zo gaat de Visie in het onderhavige voorbeeld niet in op de vraag welke combinaties van opgaven niet mogelijk zijn danwel geen synergievoordelen en/of doelmatigheidswinst opleveren.

Een belangrijk probleem van de Visie wordt gevormd door het feit, dat ze bestaat uit een hele stortvloed van grote ambities en onbewezen stellingen, maar weinig analytisch is en de grenzen van de mogelijkheden van de provincie om haar ambities te realiseren niet of nauwelijks in beeld brengt. In het dagelijks beleid van de provincie zijn die grenzen natuurlijk voortdurend zichtbaar. Het is weinig overtuigend en vertrouwenwekkend, dat de visie zich daar helemaal los van lijkt te maken. Hoe valt bijvoorbeeld het frequente gebruik van een woord als “*innovatief*” in de Visie te rijmen met de buitengewoon conservatieve manier van prognoses maken als het gaat om de plannen voor de RijnlandRoute?

Het begrip “*duurzaam*” wordt in de Visie tientallen keren gebruikt, maar onduidelijk blijft of de opstellers van de Visie beseffen dat dit begrip **per definitie** inhoudt dat de oplossing of de vermindering van een bepaald probleem geen afwenteling op andere belangen met zich mee mag brengen, niet op de belangen van anderen naast ons en niet op de belangen van anderen na ons. Zonder deze definitie heeft het begrip “*duurzaam*” geen enkele betekenis. Het woord “*duurzaam*” moet geen ‘stoplap’ worden.

## **Mobiliteit en bebouwde ruimte**

Al vóór het betreffende hoofdstuk doet de Visie uitspraken die dringend om een uitleg vragen (die de Visie echter niet geeft). Zo staat op pagina 4 bijvoorbeeld: “*Om de kansen te grijpen, moet het mobiliteitsnetwerk op orde zijn. Internationale verkeersstromen van mensen en goederen delen dit netwerk met regionaal verkeer.*”. De Visie geeft geen antwoord op de vraag of - en in welke mate - dit netwerk niet op orde is en wat daarvan eventueel de oorzaak is en de Visie geeft ook geen antwoord op de vraag welk aandeel de internationale verkeersstromen hebben op momenten dat er capaciteitstekort op de wegen dreigt en of - en in welke mate - dat tot problemen leidt. Toch stuk voor stuk vragen waarop het antwoord van belang is voor de strategiebepaling.

Op pagina 9 staat, dat de provincie het mobiliteitsnetwerk onder meer “*op orde (wil) krijgen en (wil) opwaarderen door (...) het mobiliteitsnetwerk compleet te maken*”. Ook hier ontbreekt een aanduiding wat onder “*op orde krijgen*”, “*opwaarderen*” en “*compleet maken*” moet worden verstaan en wat de beoordelingscriteria en -normen daarvoor zouden moeten zijn. De (impliciete) stelling, dat het mobiliteitsnetwerk kennelijk niet voldoende op orde is, onvoldoende waarde heeft en niet compleet is, vergt een deugdelijke uitleg die de Visie niet geeft.

Op pagina 9 staat, dat de provincie “*de behoefte van de mobiliteitsgebruiker centraal (stelt)*”, wat volgens de Visie “*zo veel mogelijk keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven en een integrale benadering van het netwerk*” betekent. In verband hiermee is de vraag hoe de provincie “*de behoefte van de mobiliteitsgebruiker*” bepaalt, zeker in een situatie waarin degene die zich wil verplaatsen beperkte “*keuzevrijheid tussen vervoersalternatieven*” heeft en bijvoorbeeld de auto pakt, omdat hij de andere modaliteiten onvoldoende als alternatief ervaart.

Als de “*vraag naar mobiliteit*” gevolgen moet krijgen voor het “*aanbod*” en voor het compleet maken van “*het mobiliteitsnetwerk*”, dan is het van groot belang te weten hoe de “*vraag naar mobiliteit*” wordt bepaald. De Visie geeft geen antwoord op die vraag. Toch kan maar een minderheid van alle automobilisten op de wegen zonder meer worden beschouwd als de “*vraag*” naar meer capaciteit of nieuwe wegen. De meesten van hen zullen ingeval van een belangenconflict de voorkeur geven aan een gezonde en veilige woonomgeving en aan natuur- en

landschapsbehoud boven de aanleg van nieuwe autowegen. Ook voor de overheid geldt trouwens, dat de zorg voor het milieu en de gezondheid een **grondwettelijke taak** is, wat zeker niet geldt voor het voldoen aan ‘de mobiliteitsvraag’ met de aanleg van nieuwe autowegen.

Met het oog op duurzaamheid is het zorgelijk, dat de visie slechts twee van de vier “rode draden” centraal stelt in het beleid voor mobiliteit en bebouwde ruimte (namelijk “*beter benutten en opwaarderen van wat er is*” en “*vergroten van agglomeratiekracht*”) en de andere twee rode draden (namelijk “*ruimtelijke kwaliteit*” en “*een water- en energie-efficiënte samenleving*”) in alle paragrafen alleen laat terugkomen “*in de vorm van randvoorwaarden en kansen*”.

In de Visie ontbreekt helaas het antwoord op de vraag waarom “*ruimtelijke kwaliteit*” en “*een water- en energie-efficiënte samenleving*” bij het “*beter benutten en opwaarderen bebouwde ruimte*” en bij de “*completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk*” niet **als doelstelling** worden gehanteerd. Doelstellingen hebben immers een veel wervender en richtinggevender karakter dan randvoorwaarden, die meestal juist een beperkend karakter hebben. Dit laatste geldt eens te meer voor milieueisen, ten aanzien waarvan de provincie (blijkens pagina 16 van de Visie) helaas een nogal ‘zuinige’ opstelling kiest: “*De provincie zal voldoen aan wettelijke milieueisen voor lucht, geluid en externe veiligheid*”.

Het is goed, dat de provincie (blijkens pagina 17 van de Visie) achter het stimuleren van meer keuzebewustheid van reizigers bij het woon-werkverkeer staat. Jammer alleen, dat de provincie (die toch graag een regiefunctie vervult) initiatieven voor “*anders reizen en anders werken*” geheel en al afhankelijk maakt van ideeën van werkgevers, werkgeversverenigingen en -koepels.

Het antwoord van de Visie op de toenemende leegstand in de kantorensector<sup>3</sup> is onduidelijk. Ook op dit gebied legt de Visie weer geen verband met het gevoerde operationele beleid van de provincie, bijvoorbeeld bij de RijnlandRoute, waar immers een uiterst onwaarschijnlijke groei van de oppervlakte kantoorruimte werd verondersteld van 70% in 15 jaar (2,5 keer zoveel in 2020 als in 2002). Ook voor bedrijventerreinen komt de Visie (op pagina 15) niet verder dan dat de provincie “*de match tussen vraag en aanbod verbeteren*” wil.

De Visie maakt het mobiliteitsbeleid van de provincie niet echt duidelijk. Bij het “*op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden*” van het eigen netwerk van de provincie ligt “*het primaat voor het verbeteren van personenvervoer in de dichtbevolkte gebieden*” volgens pagina 16 van de Visie “*bij de auto, het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de fiets*”. Een primaat dat bij alle modaliteiten ligt is echter geen primaat meer. Een (goed onderbouwde) beleidskeuze ontbreekt dus.

Zorgelijker wordt het op pagina 19 van de Visie, waar in één adem wordt gesteld, dat de auto “*als dominante vervoerswijze (...) belangrijk (blijft)*”, dat “*de grootste congestieproblemen (...) zich voor(doen) in de spitsuren rond de stedelijke agglomeraties*”, maar dat de “*toegang tot de grote steden Den Haag en Rotterdam zal (...) moeten worden verbeterd*”. In onze (in de aanhef van deze brief al genoemde) zienswijze d.d. 23 augustus jl. hebben we de denkfout hierin al duidelijk gemaakt (onder het kopje “*Een analyse van de effecten van een grotere autobereikbaarheid (...)*”). Het opheffen van congesties rond de stedelijke agglomeraties zorgt voor meer verkeer de stad in en het stedelijk wegennet kan al dat autoverkeer niet probleemloos verwerken, terwijl al dat autoverkeer bovendien het woonmilieu in de stad verziekt en onveilig maakt.

De Visie maakt niet duidelijk waarom regionaal de aandacht uit zou moeten gaan “*naar versterking van de bereikbaarheid van de greenports*”. De Visie maakt namelijk niet beoordeelbaar in welke mate de bereikbaarheid van de greenports nu niet sterk genoeg is. Hetzelfde geldt voor de stelling (op pagina 21 van de Visie), dat “*het internationale bloembollentransport vraagt om een goede ontsluiting. In het bijzonder is aandacht noodzakelijk voor de noordelijke ontsluiting*”. De Visie maakt niet duidelijk in welke opzicht en in welke mate de ontsluiting thans niet goed is en waarom er bijzondere aandacht voor de noordelijke ontsluiting nodig is. De Visie gaat er

---

<sup>3</sup> Zie het persbericht van AOS Studley van 12 juni van het vorig jaar: **14,6% verborgen kantoorleegstand in Nederland** *Totale leegstand Nederlandse kantorenmarkt kan oplopen tot maximaal 13,2 miljoen vierkante meters* In mei 2013 bedraagt de verborgen leegstand van kantoren in Nederland 14,6%. De totale leegstand van de Nederlandse kantorenmarkt komt daarmee op 13,2 miljoen m<sup>2</sup> vvo: **27% van markt**. De Randstad kent relatief de laagste verborgen leegstand en noord en oost Nederland de hoogste, met pieken tot 33%. Verborgen leegstand zit in de leegstaande verhuurbare vierkante meters die niet voor verhuur aan de markt worden aangeboden. Veel organisaties hebben als gevolg van de economische crisis efficiency operaties doorgevoerd wat tot krimp van het aantal medewerkers heeft geleid. Het vastgoed is echter niet in hetzelfde tempo aan te passen aan de organisatiekrimp, als gevolg van langlopende huurcontracten en beperkte mogelijkheden tot onderverhuur.

geheel aan voorbij, dat alom voorspeld wordt dat de bloemenveiling in Rijnsburg zijn langste tijd wel gehad heeft, omdat meer en meer handel buiten de veiling om gaat<sup>4</sup>. Er worden daar nu niet voor niets een paar honderd werknemers ontslagen.

## Kwaliteit van landschap, groen en erfgoed

Wij zijn het ermee eens, dat *“het versterken van de economische kracht van de groene ruimte (belangrijk is)”* (zoals op pagina 22 van de Visie staat). Het is prima, dat er aan de waarden en functies van een gebied geld wordt verdiend. Zorgelijker wordt het als er economische en andere activiteiten in een gebied ontwikkeld worden **ten koste van** de kwaliteiten van het betreffende gebied. Dit is eens te zorgelijker, omdat veel gemeenten en ook de provincie onvoldoende op de hoogte blijken van de natuur- en cultuurwaarden van verschillende gebieden en dus vaak een veel te rooskleurig beeld hebben van de mogelijkheden allerlei activiteiten te combineren met (de ontwikkeling en het behoud en herstel van) die waarden en/of met andere activiteiten.

Ook op dit gebied is de Visie veel te weinig analytisch en brengt ze te weinig in beeld wat de beperkingen zijn van de mogelijkheden van de provincie en anderen om tot werkelijk optimale combinaties van activiteiten en waarden te komen. Zeker als voor de ontwikkeling van allerlei activiteiten ook nog een groter budget bestaat dan voor natuur- en cultuurontwikkeling, -behoud en -herstel, is het risico dat de activiteiten ontwikkeld worden ten koste van natuur- en cultuurwaarden pregnant aanwezig<sup>5</sup>. *“Het provinciale beleid (...) gericht op het behouden, herstellen en op langere termijn vergroten van de biodiversiteit in Zuid-Holland”* (genoemd op pagina 33 van de Visie) kan hierbij gemakkelijk het loodje leggen.

Volgens pagina 23 van de Visie ligt de nadruk bij de versterking van de recreatieve kwaliteit thans meer op *“verbetering van de landschappelijke kwaliteit en de toegankelijkheid van de groene ruimte”*, gevolgd door de opmerking. *“Daarbij is een betere benutting door functiemenging vaak goed mogelijk”*. En even verderop op dezelfde pagina staat, dat de provincie inzet op *“een betere, gebiedsgerichte verweving van de verschillende ‘klassieke’ functies in de groene ruimte (landbouw, natuur, recreatie, water, cultuurhistorie) en een betere relatie tussen stad en land.”*

Het nadeel van dergelijke ongenueanceerde uitspraken is, dat ze later in het planvormingsstadium vaak een dwingend karakter krijgen, ook als *“een betere benutting door functiemenging”* niet goed mogelijk blijkt.

Mede op grond van onze ervaringen maken wij ons dan ook zorgen over de dwingende uitspraak op pagina 25 van de Visie, dat *“voor de gehele kustzone (...) gebiedsgerichte versterking van het toerisme als economische sector een centrale opgave (is)”*. Wij maken ons deze zorgen, ook al wordt ons werkgebied in de Visie aangeduid als een van de *“gebieden met een specifieke waarde (categorie 2)”*<sup>6</sup> en tevens als een van de *“gebieden met bijzondere kwaliteit (categorie 1)”*<sup>7</sup>.

Laat de provincie en ook anderen (gemeenten, eigenaren en gebruikers) toch vooral blijven beseffen, dat de waarden in de 1<sup>e</sup> categorie van gebieden inderdaad *“landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn”* en dat *“de instandhouding van deze waarden vraagt om toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling”* en dat de 2<sup>e</sup> categorie van gebieden *“zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar (is), dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen”* (zoals op pagina 29 en 31 van de Visie staat).

---

<sup>4</sup> Volgens Herman de Boon, voorzitter van de Vereniging van Groothandelaren in Bloemkwekerijproducten, heeft de veiling als fysieke marktplaats voor bloemen en planten haar langste tijd gehad en zal moeten worden vervangen door een afzetsysteem, waarin zowel kwekers als handel participeren. Planten en bloemen worden steeds vaker buiten de veilingen om verhandeld. Telers zorgen tegenwoordig zelf voor de afzet.

<sup>5</sup> Helaas zijn daar tal van voorbeelden van te geven. Zie voor een recent voorbeeld het bezwaar van de Stichting Horst en Weide en de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland tegen de ontwerp-omgevingsvergunning *“voor het herstellen en aanpassen van de kasteeltuin van kasteel Duivenvoorde”* (Zie <http://www.horstenweide.org/activiteiten-2/persberichten>).

<sup>6</sup> In ons werkgebied gaat het bij deze categorie (2) om *“belangrijke weidevogelgebieden, gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur”* en ook om *“groene buffers, vanwege hun belang voor de identiteit, geleding en leefkwaliteit van het stedelijk gebied”*.

<sup>7</sup> Ook in ons werkgebied gaat het bij deze categorie (1) om *“Hoge en specifieke natuurwaarden in Zuid-Holland”* en *“Cultuurhistorische kroonjuwelen”*.

Ook in ons werkgebied moet “**aanpassing**” (“*een ontwikkeling van relatief beperkte omvang die niet past bij de aard van het landschap, of een gebiedseigen ontwikkeling die niet past bij de schaal van het landschap*”) en “**transformatie**” (“*een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat*”) worden **uitgesloten**, ook al zou dat gepaard gaan met “*een maatschappelijke tegenprestatie*”.

De provincie wil het principe van **een maatschappelijke tegenprestatie** primair invoeren “*om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied op peil te houden*”, maar ook om “*een eventuele kwaliteitsafname*” in het gebied zelf te compenseren. Maar de provincie acht ook “*een financiële tegenprestatie denkbaar (als een tegenprestatie ‘in natura’ niet tot de mogelijkheden behoort)*”.

Met compensatie van verlies aan natuurwaarden bestaan binnen de provincie echter niet de allerbeste ervaringen<sup>8</sup>. En “*een financiële tegenprestatie*” zonder dat de veroorzaakte natuurverliezen ter plaatse worden goedge maakt komt in feite neer op het **afkopen** van de schade. De enige behoorlijke oplossing is uiteraard een activiteit niet te ontplooiën en/of toe te staan als die activiteit onherstelbare natuur- of andere schade doet.

In de Visie wordt op pagina 33 de realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS) “*het belangrijkste instrument om de biodiversiteitsdoelen te bereiken*” genoemd. Volgens de Visie bestaat de EHS uit “*een robuust, kwalitatief hoogwaardig en samenhangend netwerk van bestaande bos- en natuurgebieden, landgoederen, nieuwe natuurgebieden, ecologische verbindingen, de grote rijkswateren en de Noordzee*”. Helaas levert de onlangs door GS weer op de kaart gezette ecologische verbinding bij Maaldrift (intussen een rioolbuis met een diameter van 1,6 meter!) daar geen bijdrage aan<sup>9</sup>.

Juist omdat de provincie natuurontwikkeling, -behoud en -herstel niet erg goed afgaat, maken wij ons grote zorgen over de “*ruimte*” die de provincie wil bieden aan “*nieuwe recreatieve voorzieningen*” in “*de groene buffers*” (ook al zouden die voorzieningen volgens pagina 36 van de Visie dan ook moeten passen bij “*de ruimtelijke kwaliteit van het gebied*”). Wij maken ons in het verlengde hiervan ook zorgen over de “**recreatieve poorten**” en de “*ruimte*” die de provincie daar wil bieden aan “*passende voorzieningen*”.

Voorals ook maken wij ons zorgen over het belang dat de provincie eraan hecht, dat “*grote nieuwe weginfrastructuur (...) voorzien is van recreatieve kruisingen voor fietsers, wandelaars en recreatievaart*”. Dit laatste is in ons werkgebied aan de orde bij de plannen voor de **RijnlandRoute**, plannen die op zich al een ernstige bedreiging vormen voor de “*belangrijke weidevogelgebieden*” ter plaatse, een bedreiging die door de aanleg van fiets- en wandelpaden het gebied in nog aanzienlijk zou worden vergroot.

## **Water, bodem en energie**

We beperken ons hierna tot het water- en het energiebeleid van de provincie.

### Water

Volgens pagina 40 van de Visie wil de provincie, dat “*kwantiteit en kwaliteit van het grondwater uiterlijk in 2027 voldoen aan de normen die volgen uit de Kaderrichtlijn (Water)*”. Ook voor de kwaliteit van het oppervlaktewater heeft de provincie volgens pagina 42 van de Visie ditzelfde jaartal ver in de toekomst gekozen: “*De belangrijkste ambitie is het realiseren van de doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), namelijk een goede chemische en ecologische waterkwaliteit in de KRW-waterlichamen, uiterlijk in 2027*”. Het risico van zo’n jaartal ver in de toekomst is, dat het gemakkelijk de urgentie aan de noodzakelijke kwaliteitverbeteringen ontnemt.

### Energie

Volgens pagina 44 van de Visie werkt de provincie “*op een integrale manier aan het bevorderen van de energietransitie*”, waarbij het gaat om “*het toewerken naar besparing, opwekking en CO2-reductie op vele*

---

<sup>8</sup> Zie het antwoord van GS d.d. 30 juni 2009 op Statenvragen over “*projecten (...) waarbij groen-/natuurcompensatie een vereiste is*”.

<sup>9</sup> Zie onze, in de inleiding al genoemde zienswijze d.d. 23 augustus jl. en de inspreektekst namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute tijdens de hoorzitting over de “Herziening Provinciale Structuurvisie en Provinciale verordening Ruimte onderdeel Herijking Ecologische Hoofdstructuur” op woensdag 13 november 2013 (zie [http://www.behoudrijnland.nl/persberichten/docs/20131113\\_GG\\_inspreektekst\\_hoorzitting\\_herziening\\_provinciale\\_structuurvisie\\_en\\_provinciale\\_verordening\\_ruimte\\_herijking\\_EHS.pdf](http://www.behoudrijnland.nl/persberichten/docs/20131113_GG_inspreektekst_hoorzitting_herziening_provinciale_structuurvisie_en_provinciale_verordening_ruimte_herijking_EHS.pdf)).

terreinen”, ook op het gebied van de mobiliteit. In de sector verkeer en vervoer liggen volgens de Visie “*kansen om een groot effect te realiseren in energietransitie*”. In de betreffende paragraaf (2.4.3) wordt volgens de Visie beschreven “*hoe de provincie deze ontwikkeling wil aanjagen en kansen creëren*”. Die paragraaf gaat echter alleen maar over “*Energietransitie in openbaar vervoer*”.

Opmerkelijk genoeg ontbreekt beïnvloeding van de **modal split** (beïnvloeding van de keuze van de vervoerwijze) geheel in de Visie als mogelijkheid om effecten in energietransmissie te realiseren. Anders dan we hierboven onder het kopje “*Algemeen*” naar voren brachten, sluit “*het strategische beleid*” van de provincie hier ongelukkigerwijs beter aan bij “*het operationele beleid*” van de provincie. Bij de prognoses voor de RijnlandRoute werd in de Verkenningfase immers rekening gehouden met een onwaarschijnlijk laag percentage van 15% voor het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer **samen** in de verplaatsingen, nota bene in een situatie waarin toen nog sprake was van een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoersverbinding.

## Conclusie

Al met al is de Visie Ruimte en Mobiliteit helaas een teleurstellend, veel te abstract stuk geworden dat zich grotendeels ‘losgezongen’ heeft van “*het operationele beleid*” van de provincie en op allerlei belangrijke terreinen te weinig ambities toont. De provincie zou zich werkelijk serieus moeten afvragen wat de zin van dit soort Visies is.

Uiteraard graag bereid tot nadere toelichting op deze zienswijze, met vriendelijke groet namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

Wim ter Keurs, voorzitter

Cc Provinciale Staten van Zuid-Holland

**De deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof, Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Bewonersvereniging ZuiderZeehelden, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Bewonersvereniging Het Wedde, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietsersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten