



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, vrijdag 23 augustus 2013.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
t.a.v. mw. H. Maagdenberg, afdeling Ruimte, Wonen en Bodem  
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag. [visieopzuidholland@pzh.nl](mailto:visieopzuidholland@pzh.nl)

Betreft: zienswijze 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)

Geacht College!

De onderaan deze brief genoemde organisaties, die gezamenlijk het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute vormen, hebben kennisgenomen van het ontwerp van de herziening van de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte herijking EHS. Hoewel de Provinciale Structuurvisie al eerder aan inspraak is onderworpen, gaan zij toch in op de hele tekst van de herziening. Het schrappen van EHS-onderdelen in de verbinding tussen het Groene Hart en de duinen komt op pagina 4 aan de orde. De zienswijze beperkt zich grofweg tot een gebied met Leiden als centrum en de omgeving daarvan in een straal van ca. tien kilometer daaromheen.

### **De ontoegankelijkheid van de herziening**

Allereerst moet worden opgemerkt, dat de herziene Structuurvisie nauwelijks toegankelijk is voor 'de gewone burger'. Dit wordt primair veroorzaakt doordat alleen de herziening van de Structuurvisie al 145 pagina's beslaat en - zoals niet ongebruikelijk - weer grotendeels in de vakantieperiode ter inzage heeft gelegen.

Maar de ontoegankelijkheid voor 'de gewone burger' en de 'onleesbaarheid' van de herziening wordt zeker ook veroorzaakt door de vaak erg algemeen gestelde, hoog abstracte, betrekkelijk nietszeggende en daarom vaak ook onbeoordeelbare teksten met heel veel letterlijke herhalingen. 'Ambities' hebben in de herziening veelal meer het karakter van vage en onverbintelijke wensen ('het zou mooi zijn als ... ') dan van een duidelijk streven naar realiseerbare doelen. De middelen om deze wensen te realiseren blijven in de herziening dan ook vaak achterwege.

De ontoegankelijkheid voor 'de gewone burger' wordt verder nog aanzienlijk vergroot door het gebruik van (deels onverklaarde of pas later in de tekst verklaarde) afkortingen die bepaald niet tot het dagelijks taalgebruik horen (p. 22: "RoBel"; p. 58: "clusters van PDV"; p. 59: "REO-gebied"; p. 62: "HMC-bedrijven"; p. 72: "ABF woonmilieus"; p. 74: "Ke-contouren", p. 92: "het Barro", p. 94: "TOP's", p. 95: "PMR").

De kaarten die in de herziening genoemd worden zijn slechts met moeite te vinden.

## Ruimtelijke conflicten komen in de herziening niet of nauwelijks aan de orde

Een belangrijk bezwaar van de herziening is, dat (actuele en potentiële) ruimtelijke conflicten daarin niet of nauwelijks aan de orde komen. Dit is een bezwaar; omdat wellicht toch niet alle vormen van grondgebruik zo conflictloos en duurzaam te verenigen zijn als de herziening het doet voorkomen (wegenaanleg en natuur- en landschapsbehoud bijvoorbeeld). Hoewel al in de inleiding sprake is van “schaarse ruimte” die tot “duidelijke keuzes” noopt, lijken in de tekst toch allerlei vormen van grondgebruik - door ze maar zorgvuldig ‘in te passen’ - conflictloos en duurzaam te verenigen. Tekenend is, dat het woord “conflict” in de herziening maar één keer voorkomt<sup>1</sup> en dat het woord “knelpunt” pas op pagina 79 voor het eerst voorkomt.

De herziening geeft blijk van een schijnbaar onbedwingbare behoefte vrijwel alles te faciliteren en van de (impliciete) overtuiging dat dit ook vrijwel overal mogelijk en duurzaam in te passen is (het woord “inpassen” komt in verschillende combinaties meer dan twintig keer voor en de woorden “duurzaam” en “duurzame” meer dan honderd keer).

Een dergelijke opstelling is volstrekt ongeloofwaardig. Als de bebouwde oppervlakte in Zuid-Holland West tussen 1875 en 1971 - ondanks twee wereldoorlogen en een grote crisis - exponentieel is toegenomen (met ruim 2% per jaar<sup>2</sup>), dan is de oppervlakte onbebouwde ruimte tegelijkertijd dus steeds sneller afgenomen. Een verdere groei van de bebouwde oppervlakte en het behoud van de onbebouwde ruimte is dus per definitie niet ‘duurzaam’ vol te houden.

## Gedegen analyses van de belangrijkste ontwikkelingen voor het ruimtegebruik ontbreken

Opvallend is, dat gedegen analyses van de belangrijkste ontwikkelingen voor het ruimtegebruik in de herziening ontbreken evenals beoordeelbare criteria en normen voor de beoordeling van de mogelijkheden gewenste vormen van grondgebruik werkelijk goed in te passen. In het verlengde daarvan ontbreken ook deugdelijk onderbouwde keuzes voor situaties waarin de gewenste vormen van grondgebruik niet kunnen worden ingepast.

Helaas deugen de belangrijkste **uitgangspunten** voor de herziening niet. Zo is de telkens terugkerende bewering c.q. suggestie, dat “welvaart en mobiliteit”, ook in Zuid-Holland in de afgelopen jaren “zijn gestegen”, onjuist. Vrijwel overal in de westerse wereld is de automobilititeit in de afgelopen tien à vijftien jaar gedaald, ook overal in Zuid-Holland, en die ontwikkeling is al voor de recente crisis begonnen (zoals ook uit verschillende publicaties van de provincie zelf blijkt). Het beeld van een “bevolkingsgroei en economische groei” die samengaan met “een forse mobiliteitsgroei” klopt gewoon al jaren niet meer met de werkelijkheid.

Even onjuist is het daarom, dat de uitbreidingsbehoefte voor bedrijventerreinen in de herziening is gebaseerd “op een combinatie van het Transatlantic Market (TM) scenario<sup>3</sup> en het Global Economy (GE) scenario uit de Welvaart en Leefomgevingstudie van de planbureaus”. Deze beide scenario’s kennen in de periode 2000-2020 een jaarlijkse BBP-groei van respectievelijk 2,2 en 2,7%, terwijl de feitelijke BBP-groei in de eerste helft van deze periode slechts 1,6% bedroeg (en toen in feite afnam, waardoor een gemiddelde dus eigenlijk een zinloos getal is). Het is uitermate onwaarschijnlijk en dus ook geen basis voor beleid, dat de gemiddelde BBP-groei van beide scenario’s in de rest van de periode gehaald zal kunnen worden<sup>4</sup>.

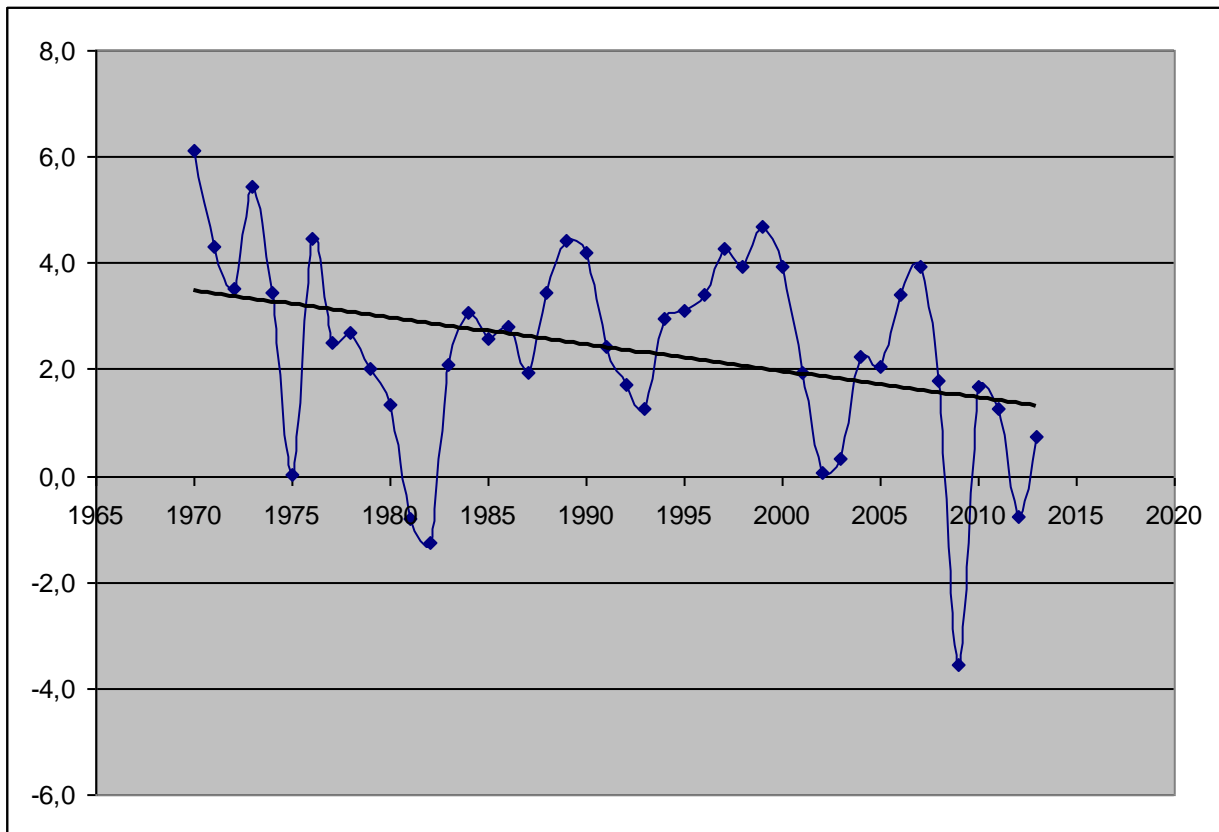
---

<sup>1</sup> Namelijk op pagina 74, waar staat, dat de provincie “een kerncentrale op de Maasvlakte ongewenst (vindt) in verband met een aantal potentiële conflicten met havenactiviteiten”.

<sup>2</sup> Udo de Haes, H.A., W.G. Efting Dijkstra, W.J. ter Keurs & W.P. Nieuwenhuis (1977) Een beschrijving en analyse van de afname van de open ruimte in het gebied Leiden - Den Haag - Delft. *Stedebouw en Volkshuisvesting*, 58e jaargang, nr. 2, februari 1977, 43-55.

<sup>3</sup> Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving is “de economische groei (in het Transatlantic Market scenario) ongeveer gelijk aan dat in het Global Economy scenario”. Jaarlijkse BBP-groei TM-scenario 2000-2020 2,2%. (<http://www.pbl.nl/dossiers/bevolking/content/DemografieBeschrijvingScenarioTM>)

<sup>4</sup> Voor 2013 voorspelt ING alleen voor Utrecht en Zuid-Holland licht positieve groeicijfers (respectievelijk 0,2 en 0,1 procent) en stilstand voor Noord-Holland. Alle andere provincies blijven volgens de ING-ramingen economisch krimpen.



De jaarlijkse groei van het Bruto Binnenlands Product (BBP) in procenten (Bron: CPB)

### Een analyse van de effecten van een grotere autobereikbaarheid ontbreekt ook

In de herziening ontbreekt het overigens ook aan een deugdelijke analyse van de **effecten** van het ‘verbeteren’ van de in- en externe bereikbaarheid van woon- en werkgebieden voor de auto. Het vergroten van de capaciteit van het wegennet rond de steden zorgt er immers meestal voor, dat de verkeersproblemen rond de stad de stad in worden verplaatst. De vraag kan dan ook gesteld worden in hoeverre de verkeersproblemen bij Den Haag bijvoorbeeld zijn ontstaan “*ondanks verschillende maatregelen*” (zoals op pagina 67 van de herziening wordt gesuggereerd) of juist **als gevolg van** verschillende maatregelen<sup>5</sup>.

Het stedelijk wegennet kan al dat autoverkeer immers niet probleemloos verwerken. Zo zal het “*verbeteren interne en externe bereikbaarheid*” van het stedelijk netwerk voor de auto al gauw in conflict komen met het “*voorzien in een gezonde leefomgeving*” (en overigens ook met het “*ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen*”, het “*behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur*”, het “*verbeteren van belevingswaarde en verminderen verrommeling*”, het “*ontwikkelen en behouden netwerk-natuur en biodiversiteit*” en het “*versterken recreatieve functie en groenstructuur*”, activiteiten die allemaal als “*provinciale belangen*” wordt gezien).

Het lijkt daarom verstandig tijdig en grondig te onderzoeken of “*een snelle afwikkeling van het congresverkeer en toeristische verkeer*” het enige effect van de “*internationale ring Den Haag*” zal zijn ...

Onze organisaties hebben het hier over het autoverkeer, omdat de provincie - althans bij de RijnlandRoute in de as Leiden-Katwijk - in de praktijk niet waar maakt dat “*vooral het openbaar vervoer-railnet de drager voor de verstedelijkingsopgave*” moet zijn.

<sup>5</sup> Al in de planvormingsfase van de NORAH voorspelde Rijkswaterstaat, dat ca. 90% van alle verkeer op de NORAH of N14 - via verschillende aansluitende wegen - van de verdeelfunctie van die weg gebruik zou maken en slechts 10% van de randwegfunctie. De N14 zou het dus vooral mogelijk maken meer autoverkeer tegelijk over Den Haag te verdelen.

## Bescherming Provinciaal Landschap Duin, Horst en Weide bij de provincie niet in goede handen

De bescherming van het Provinciale Landschap Duin, Horst en Weide tussen Den Haag en Leiden lijkt ons, gezien de herziening, bij de provincie bepaald niet in goede handen:

- Allereerst heeft de provincie plannen voor wegeaanleg en woningbouw (RijnlandRoute en Valkenburg), die slecht onderbouwd zijn en waarvan de uitvoering dit landschap zeer zou schaden.
- De provincie heeft ook geen perspectiefrijk beleid voor de landbouw in dit gebied. Anders dan in de herziening wordt gesuggereerd, bieden (verblijfs)recreatie, streekeigen producten, groenblauwe diensten, educatie en zorg en agrarisch natuur- en landschapsbeheer maar zeer beperkte mogelijkheden voor (de verbetering van de inkomenspositie van) de boerenbedrijven daar. Niet ieder bedrijf wil en kan immers kano's gaan verhuren of een bed and breakfast of een zorgboerderij opzetten; ze zullen elkaar daarmee al gauw wegconcurreren. De herziening schetst voor dit soort ontwikkelingen dan ook een veel te rooskleurig beeld. Waar het in de herziening gaat over het boeren natuurbeheer worden de agrarische natuurverenigingen en hun inspanningen overigens ten onrechte niet eens genoemd.
- Zorgelijker is, dat de provincie kennelijk ook geen beleid heeft voor gebieden *“waar de toekomst van de landbouw niet rendabel wordt geacht”*. Op pagina 78 van de herziening wordt weliswaar gesteld, dat daar *“keuzen nodig”* zijn, maar wat die keuzen zouden moeten en kunnen zijn blijft in het vage: *“In deze gebieden kan er enerzijds worden gekozen de landbouw te ondersteunen om maatschappelijke belangen als natuur en landschap in stand te houden, anderzijds kan er worden gekozen dit maatschappelijk belang op een andere manier te realiseren”*. Er wordt in de herziening niet uitgelegd wat die *“andere manier”* dan zou moeten en kunnen inhouden en welke middelen de provincie daarvoor tot haar beschikking heeft.
- Verder lijkt de ‘ontwikkelingsopgave’ voor de Provinciale Landschappen in de herziening belangrijker dan de bescherming daarvan. Zo staat op pagina 95, dat *“vergroting van de recreatieve bruikbaarheid en aantrekkelijkheid van het landschap”* voorop staat en dat er vanuit de stad *“een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebieden”* moet plaatsvinden met *“een regionaal recreatief routenetwerk van wandel- en fietspaden en vaarwegen inclusief recreatieve poorten en top's”* (toeristische overstappunten). In de herziening wordt niet uitgelegd hoe dit zich verhoudt tot de natuurbeschermingsambities van de provincie die op pagina 89 worden genoemd<sup>6</sup>. De plannen hebben veel weg van het voornemen ‘te gaan zwemmen in het eigen aquarium’, om de planten en dieren daarin van zo dichtbij mogelijk te ‘beleven’. Daar wordt een aquarium over het algemeen echter niet beter van ...
- Dat de natuurbeschermingsambities van de provincie voor dit gebied niet veel waard zijn, blijkt wel uit het feit dat de ecologische verbinding tussen het Koninklijk Landgoed “de Horsten” en de Pan van Persijn bij de ‘herijking’ van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geschrapt en dat ook de *“bestaande natuur”* van de Knippolder en de Knipsloot uit de EHS is geschrapt en *“gewijzigd in agrarisch landschap”*. Dit heeft weinig meer te maken met de ambitie van de provincie *“voortvarend, compleet en klimaatbestendig ontwikkelen en beschermen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)”*. Voor zover de ecologische verbinding bij Maaldrift is geschrapt omdat deze lastig te realiseren zou zijn, moet worden opgemerkt dat de provincie daar met haar plannen voor de RijnlandRoute zelf voor gezorgd heeft (hoewel er betere alternatieven voorhanden zijn). Ook als deze ecologische verbinding echter niet onmiddellijk gerealiseerd zou kunnen worden, zou ze toch niet geschrapt moeten worden. Deze veranderingen zijn zorgwekkend en ook onbegrijpelijk,
  - allereerst omdat het hier gaat om de enige plek in Zuid-Holland waar de EHS doorliep van het Groene Hart naar het strand,
  - verder ook omdat de provincie Zuid-Holland voor de opgave staat een robuust netwerk-natuur te creëren ontwikkelen dat voldoet aan Europese verplichtingen en onder meer bestaat uit *“ecologische verbindingszones en fijnmazige groenblauwe dooradering waarmee natuurkerngebieden onderling verbonden worden”* (zoals op pagina 91 van de herziening staat) en

<sup>6</sup> zoals *“biodiversiteit van flora en fauna als drager voor een ecologisch duurzaam landschap”*, het *“voortvarend, compleet en klimaatbestendig ontwikkelen en beschermen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) met inbegrip van het Europese netwerk van natuurgebieden (Natura2000)”*, het *“realiseren van nieuwe natuur om de kerngebieden in de Ecologische Hoofdstructuur19 te vergroten, de samenhang daartussen te versterken en de natuurkwaliteit daarvan te verbeteren, “belangrijke weidevogelgebieden beschermen”* en *“natuurwaarden buiten de Ecologische Hoofdstructuur veilig stellen, zoals de belangrijke gebieden voor weidevogels en overwinterende ganzen met voortzetting van het huidige agrarisch grondgebruik”*

- vooral ook omdat de provincie zelf deze ecologische verbinding nog niet zo lang geleden van groot belang achtte voor de uitwisseling van de reeën tussen het Bentwoud en de duinen en tenslotte
- ook omdat een deugdelijke motivering van deze veranderingen ontbreekt.

## Conclusie

### algemeen

Al met al zal van deze herziening weinig sturing uitgaan; de provincie kan er alle kanten mee op. De burger kan er nauwelijks enige rechtszekerheid aan ontleen (wat overigens ook niet de bedoeling van een structuurvisie is), want de provincie kan achteraf tal van ongewenste activiteiten baseren op de multi-interpretabele teksten van deze herziening. Dat laatste zal het vertrouwen in de politiek nog verder doen afnemen en dat is dan ook meteen het bezwaar van de herziening en wat daar mogelijk op volgt.

### t.a.v. het schrappen van de EHS-onderdelen

Het Bewonersgroepenoverleg vindt, dat de voorgestelde wijziging van de Provinciale Structuurvisie niet met valide argumenten is onderbouwd, maar eerder de indruk wekt gebaseerd te zijn op een verzameling gelegenheidsargumenten om de aanleg van de RijnlandRoute door open poldergebied te faciliteren. De wijziging vormt daarmee een schoolvoorbeeld van bestuurlijke willekeur die het hart raakt van een waardevol gebied dat talloze burgers behouden en beschermd willen zien. De provinciale Structuurvisie in deze vorm effent het pad voor de opoffering van natuur- en cultuurwaarden aan de niet onderbouwde en ondeugdelijke veronderstelling dat nieuwe weginfrastructuur hier nodig is.

### Advies aan de provincie

Deze zienswijze biedt hopelijk een aantal aangrijpingspunten voor de provincie om een volgende keer een betere structuurvisie te maken. Het advies luidt (in willekeurige volgorde):

- Maak volgende keer een korte en bondige structuurvisie met heldere taal die maar voor één uitleg vatbaar is, zonder jargon en onverklaarde afkortingen. Maak duidelijke kaarten gemakkelijker toegankelijk.
- Leg die structuurvisie nu eens niet in de vakantieperiode ter inzage.
- Benoem in de structuurvisie de actuele en potentiële ruimtelijke conflicten en ga die niet uit de weg. Suggereer niet, dat bijna alles ‘duurzaam’ is in te passen.
- Geef beoordeelbare criteria en normen voor de beoordeling van de mogelijkheden gewenste vormen van grondgebruik werkelijk goed in te passen.
- Geef duidelijk aan waar en als gevolg waarvan ruimtelijke ontwikkelingen met elkaar in conflict (kunnen) komen.
- Geef zo mogelijk ook duidelijk aan welke keuzen de provincie denkt te moeten en te kunnen maken als ontwikkelingen niet in te passen zijn.
- Baseer de structuurvisie zichtbaar op een gedegen analyse van de belangrijkste ruimtelijke en andere ontwikkelingen. Zorg voor reële uitgangspunten.
- Formuleer ambities als duidelijke realiseerbare doelstellingen, geef aan hoe de provincie die denkt te kunnen bereiken, welke middelen ze daarvoor denkt te kunnen inzetten en welke middelen daartoe eventueel nog ontwikkeld zouden moeten worden.
- Breng zo nodig en mogelijk gebiedsgewijs een duidelijke rangorde aan in de ambities, zodat de sets van ambities een verbintelijker karakter krijgen en niet elke willekeurige uitkomst van een proces op de structuurvisie gebaseerd kan worden.
- Schrap de EHS-onderdelen in Duin, Horst en Weide niet, ook niet als ze niet onmiddellijk gerealiseerd kunnen worden.

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

Wim ter Keurs, voorzitter

**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,